

# ***Commercial shipping traffic between the ports of Yucatán and the piers of the Canary Islands, 17th and 18th centuries***

**MARIO TRUJILLO BOLIO**

ORCID.ORG/0000-0002-9546-8794

CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS SUPERIORES

EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL, CIUDAD DE MÉXICO

trubolio@ciesas.edu.mx

**Abstract:** *The aim of this article is to explore the characteristics of the commercial shipping route between the ports San Francisco de Campeche and Santa María de Sisal in Yucatán and the piers in the Canary Island archipelago —Santa Cruz de La Palma, Santa Cruz de Tenerife and Las Palmas/Puerto de la Luz— during the 17th and 18th centuries. The commercial connections between the piers of the Canary Islands and the port of Campeche were reconstructed from the analysis of the route to the Indies and the transatlantic trails followed by both New Spain's and Mainland province's fleets, highlighting the process of the economic exchanges generated. I also emphasize the actions taken by merchants who operated from the Canary Island archipelago trading products such as Canarian wine, citrus fruits, yarn and fabrics, honey, almonds, soap and silk worms. Furthermore, I point out the way in which merchants who had settled in Campeche and Mérida sold dyes, spices and cotton fabrics to Canarian dealers, as well as the transfer of Mexican silver remittances.*

**KEYWORDS:** SEA ROUTE; PORT OF CAMPECHE; CANARIAN PORTS; COMMERCIAL LINKS; ECONOMIC EXCHANGES

**Reception:** 06/04/2019

**Acceptance:** 20/09/2019

# Tráfico marítimo-mercantil entre los puertos de Yucatán y los embarcaderos del archipiélago canario, siglos xvii y xviii

**MARIO TRUJILLO BOLIO**

ORCID.ORG/0000-0002-9546-8794

CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS SUPERIORES

EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL, CIUDAD DE MÉXICO

trubolio@ciesas.edu.mx

**Resumen:** El propósito de este artículo es indagar en las características que adquirió, durante los siglos xvii y xviii, la ruta marítima mercantil entre los puertos yucatecos de San Francisco de Campeche y Santa María de Sisal, y los embarcaderos del archipiélago canario —Santa Cruz de La Palma, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas/Puerto de la Luz—. A partir de la Carrera de Indias y los recorridos trasatlánticos de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, se reconstruyen los vínculos comerciales entre los embarcaderos de las islas canarias y el puerto de Campeche, destacando el proceso de los intercambios económicos que presentaron. Con especial atención, se distinguen las acciones emprendidas por los mercaderes que operaban desde el archipiélago canario hasta Campeche a través del comercio de productos como vino canario, cítricos, hilados y tejidos, miel, almendras, jabón y gusanos de seda. Igualmente, se enfatiza la forma en la que los comerciantes asentados en Campeche y Mérida vendieron a tratantes canarios tintes, especias, telas de algodón, así como el envío de remesas de plata mexicana.

**PALABRAS CLAVE:** RUTA MARÍTIMA; PUERTO DE CAMPECHE; PUERTOS CANARIOS; VÍNCULOS COMERCIALES; INTERCAMBIOS ECONÓMICOS

**Recepción:** 06/04/2019

**Aceptación:** 20/09/2019

## PRESENTACIÓN

El artículo tiene como propósito reconstruir las características que comprendió, en el transcurso de los siglos xvii y xviii, la ruta comercial trasatlántica que abarcó desde el puerto de San Francisco de Campeche hasta las Islas Canarias. Se busca diferenciar la forma en la que se presentaron los intercambios económicos que se manifestaron desde los embarcaderos establecidos en el archipiélago canario, a partir del envío a Campeche de vino canario —elaborado con las uvas malvasía, negromolle, vidueño y gual—, cítricos, almendras, dátiles, gusanos de seda, jabón, así como de distintas clases de textiles y ropas. También se muestra la manera en la que procedieron aquellos mercaderes que lograron enviar productos como palo de tinte, añil, grana cochinilla, achiote, cueros, telas de algodón, así como pesos de plata de cuño mexicano, del puerto de Campeche a los embarcaderos de Santa Cruz de La Palma, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.

En un primer apartado, el recuento histórico sobre esta ruta trasatlántica se centra en mostrar las transformaciones ocurridas en la segunda mitad del siglo xvi, como resultado de los derroteros elaborados durante la llamada Carrera de Indias. En efecto, en los caminos de mar sobresalieron dos flotas: la primera iba a Nueva España procedente de Sevilla para La Habana, Veracruz, Honduras, las Grandes Antillas de Istmo de Panamá; la segunda se dirigía a Tierra Firme y zarpaba del embarcadero de Sanlúcar para dirigirse a puerto Nombre de Dios. En los trayectos y escalas de ambas flotas emergieron relaciones marítimo-mercantiles entre los comerciantes de los embarcaderos de las Islas Canarias con los del puerto de San Francisco de Campeche.<sup>1</sup> Por ello, en el texto se estudia la particular secuencia que tuvieron los derroteros de las Islas Canarias a Campeche en el transcurso del siglo xvii, y cómo, desde ambas orillas del Atlántico, proliferó el comercio de mercaderías y productos a partir de mayores intercambios económicos.

En el segundo apartado, el objetivo es reconstruir la trascendencia que adquirió San Francisco de Campeche durante el siglo xviii, luego de ser un centro portuario sobresaliente en la ruta marítima interprovincial del caribe yucateco. De igual modo, se muestra en detalle la relación del puerto novohispano con los embarcaderos establecidos en el archipiélago canario. Aquí, para esta centuria,



1 Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo* (México: Fondo de Cultura Económica, 1939), 259-261.

el rastreo se orientó en diferenciar la frecuencia que tuvo el trasiego marítimo desde Islas Canarias al principal puerto de Yucatán, así como dar a conocer las transformaciones ocasionadas por una renovada legislación que permitió un significativo tránsito de los barcos de *permisión*, precisamente en el marco del comercio libre. Es a partir de este proceso cuando emerge un diligente desembarque de productos y mercaderías entre los puertos de las Islas Canarias y el de San Francisco de Campeche.

IMAGEN 1. PUERTO DE SAN FRANCISCO DE CAMPECHE EN EL SIGLO XVII, DE JOHN OGILBY



Cabe señalar que, en la factura del artículo, el análisis documental sobre los productos, mercaderías, mercaderes y comerciantes se sustentó en la pesquisa de la información contenida en los libros de Registros pertenecientes a la Casa de Contratación y Consulados, existentes en el Archivo General de Indias, Sevilla (AGI). Es necesario decir también que el ensayo se inscribe en la historiografía sobre el estudio del comercio en el Atlántico americano y, particularmente, en los distintos aportes que durante el orden colonial han estudiado el significado de la

llamada Carrera de Indias, así como de las relaciones histórico-socioeconómicas entre las Islas Canarias y Yucatán. Por tanto, me remito a los textos que se desprenden de los artículos y libros escritos por investigadores tanto de la Universidad de Sevilla como de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, y, en particular, a las contribuciones de Manuela Cristina García Bernal, Francisco Morales Padrón, Pablo Emilio Pérez-Mallaina, José Luis Pérez de Ayala y Sergio Solbes Ferri.<sup>2</sup>

### ORÍGENES DE LA RUTA MARÍTIMO-MERCANTIL CAMPECHE-ISLAS CANARIAS

El rastreo sobre los recorridos trasatlánticos de las embarcaciones mostró que a partir de la década de 1560 se hizo realidad el movimiento marítimo-mercantil entre los puertos de Sevilla y San Francisco de Campeche, dentro de los derroteros que cubrió la Carrera de Indias. Esto se evidenció en un tráfico que alcanzó setenta y cinco embarcaciones que contaban con licencias otorgadas por el rey de España



2 Manuela Cristina García Bernal, “El comercio de Campeche con España: del aislamiento a la integración (1700-1770)”, en *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América* (Zaragoza: Diputación General de Aragón, 1998), tomo 3, 1465-1484; “Las Islas Canarias y Yucatán: la importancia de un comercio marginal (1700-1750)”, en *XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998), 1966-1989; “El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)”, *Historia Mexicana*, vol. L, núm. 2 (2000): 201-269; “Las Islas Canarias y Yucatán: la importancia de un comercio marginal (1700-1750)”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2005), 443-465, y *Economía, política y sociedad en el Yucatán colonial* (Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán, 2005). Francisco Morales Padrón, *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1955). Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, “La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento del Comercio, 1700-708”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979), tomo 1, 375-426 y “El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII”, en *IV Congreso de Historia Canario-Americana* (Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982), 617-649. José Luis Pérez de Ayala, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1977). Sergio Solbes Ferry, “La navegación directa de Canarias a América y su papel en el sistema comercial atlántico, 1718-1778”, *América Latina en la Historia Económica*, vol. xxv, núm. 1 (2018): 36-97.

—número que se incrementó a partir de la real cédula de 1590—, así como con las travesías de ida y vuelta entre el puerto fluvial sevillano y el embarcadero yucateco.

En los viajes trasatlánticos, las naos españolas hicieron escalas habituales en los embarcaderos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, La Habana, Veracruz y San Francisco de Campeche, en donde dejaban la exportación tradicional española en el transcurso del orden colonial novohispano denominado como *mercado de ultramarinos*: vinos blancos y tintos, aceitunas, vinagre, pasas, avellanas, almendras, especias —canela, azafrán, pimienta, clavo, orégano, cominos, nuez moscada—, granos —arroz y lentejas— y jamones.<sup>3</sup> Igualmente, se distingue que la exportación española se hizo realidad mediante los envíos de paños y lienzos conocidos como: tafetanes, ruanes, holandas, brines, lanillas, manteles, servilletas, toallas, almohadas, sábanas, camisas, capas, medias, sombreros, sayas, calzones, tocas, zapatos, papel, cordobanes, libros y piedras de moler. Se advierte también el desembarco en Campeche de otros tantos productos como hierro, clavazón, acero, herraje de carreta, alambre, hachas, sierras, brocas, aparejos para caballos, cuchillos, candeleros, platos, jabón, agujas y alfileres.<sup>4</sup>

En consecuencia, el referente de intercambios económicos que se tiene de Sevilla a San Francisco de Campeche es que partieron nueve embarcaciones en el transcurso de la década de 1580, cuyo desembarco en productos y mercaderías alcanzó un total de 2 220 toneladas. Lo interesante en las características de los intercambios que tuvieron cabida entre los siglos XVI y XVII es que en los registros aparecen de manera constante los géneros y mercaderías que partían de Yucatán a diversas plazas comerciales de España,<sup>5</sup> es decir, productos y materias primas



3 Mario Trujillo Bolio, *Trasiegos marítimos y costaneros desde Yucatán. Mercadeo ultramarino y de cabotaje desde los litorales campechano y maya-yucateco* (México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2019), 139-149.

4 Archivo General de Indias (AGI), Ramo: Contratación, Leg. 2899.

5 El balance advierte lo siguiente: “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, solo 18 (46%) navegaron entre 1591 y 1600”. Al respecto, véase Manuela Cristina García Bernal, “Maestres y señores de naos en el comercio marítimo de Yucatán, siglo XVI”, en *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, coordinación de Antonio Acosta, Adolfo González y Enriqueta Vila (Sevilla: Universidad de Sevilla/Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2003), 784 y 788.

originarios de la tierra yucateca a través de cargamentos que contenían añil, cueros de vacunos, pieles de venado, zarzaparrilla, copal, pesos de plata y mayormente *palo de tinta*, mismo que después se conoció como *palo de Campeche*.<sup>6</sup>

Desde la segunda mitad del siglo XVI, la exportación española, en particular la que partía de las Islas Canarias al puerto de San Francisco de Campeche, se caracterizó por el envío de pipas y botijas de vino, jabón, hierro, textiles, ropas y esclavos de África.<sup>7</sup> Esto es, la ruta trasatlántica Sevilla-Veracruz;<sup>8</sup> ocasionalmente llegó a dejar algunos productos en el pequeño embarcadero yucateco de Santa María de Sisal.<sup>9</sup> Por tanto, aquí quiero enfatizar que la ruta marítimo-mercantil Islas Canarias-San Francisco de Campeche no necesariamente se caracterizó por ser una simple extensión o itinerario marginal de la Carrera de Indias, pues, en más de una ocasión, Campeche sobresalió, no sólo como principal puerto de la provincia de Yucatán, sino como un puerto terminal de la navegación colonial novohispana, donde se establecieron comerciantes y consignatarios dedicados a la compraventa de productos y mercaderías.<sup>10</sup> En efecto, para ese entonces ya se hacía evidente la presencia, desde Sevilla, de mercaderes que estuvieron constituidos por cosecheros andaluces sevillanos y tratantes vascos experimentados en el comercio a gran distancia. Me refiero a los llamados *mercatores* —de la palabra latina *mercatores*— que establecieron vínculos con comerciantes asentados en la plaza comercial de San Francisco de Campeche, y que pueden considerarse como los pioneros en estrechar lazos con los mercaderes que tuvieron negocios en las



6 García Bernal, “El afianzamiento”, 198.

7 AGI, Ramo: Indiferente General, Leg. 3089, Libro 1, f. 101.

8 Uno de cuyos tramos se detenía en los embarcaderos establecidos en las Islas Canarias, y en una de cuyas escalas se descargó en San Francisco de Campeche mercaderías y vino.

9 Al embarcadero yucateco de Santa María de Sisal llegaron dos navíos en 1597, el Santa María, con 70 toneladas, y San Miguel, con 150 toneladas. En 1597 desembarcó el navío Santo Domingo, con 100 toneladas. AGI, Ramo: Contratación, Legs. 1118, 1123 y 1133.

10 Antonio-Miguel Bernal, “La Casa de la Contratación de Indias: del monopolio a la negociación mercantil privada (siglo XVI)”, en *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, coordinación de Antonio Acosta, Adolfo González y Enriqueta Vila (Sevilla: Universidad de Sevilla/Escuela de Estudios Hispano Americanos, 2003), 159-160.

Islas Canarias y los comerciantes radicados en San Francisco de Campeche.<sup>11</sup> Muestra de ello es que a partir de 1567 se buscó que anualmente se hiciera un viaje desde cualquiera de los puertos del complejo insular canario a San Francisco de Campeche. No obstante, debe enfatizarse que, durante las décadas de 1570 y 1580, se inhabilitó este trasiego marítimo que hacían los barcos españoles entre La Habana y Yucatán, a causa de las acciones de los piratas en el Caribe y, particularmente, de las actividades de los *ladrones de mar*, entre los que destacaron Hawkins y Drake.<sup>12</sup>

Cabe mencionar que se cuenta con testimonios suficientes para establecer que en el siglo XVII cobró relevancia el movimiento marítimo-mercantil a través de San Francisco de Campeche y los puertos canarios como Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas/Puerto de la Luz y Garachico.<sup>13</sup> En la reconstrucción histórica de esta ruta, constato que será hasta la década de 1610 cuando desde los embarcaderos canarios salieran seis barcos en derecha hacia San Francisco de Campeche. Lo anterior estuvo relacionado con la misma reglamentación que se presentó con las Flotas a Indias, en donde, a partir de 1612, se permitió que los navíos provenientes de los puertos canarios, con una previa autorización, pudieran desembarcar mercaderías en puertos de Yucatán, Honduras, La Habana, Cartagena de Indias, Santa Marta, La Guaira y Río de la Hacha. También puede decirse que el incremento del intercambio marítimo-mercantil se dio gracias al acuerdo de 1626, pues éste permitió que desembarcaran 300 toneladas en los puertos de Veracruz, San Francisco de Campeche, Honduras e Islas de Barlovento.

De la lectura del cuadro 1, es posible apreciar los registros de tres embarcaciones que salieron del puerto de Santa Cruz de La Palma —una en 1614 y dos en 1616—, las cuales formaron parte del convoy de la Flota de Nueva España y, sin



11 Los comerciantes referidos fueron: Juan Rangel, Domingo López, Martín Acuña, Martín del Barco, Martín Arana y Pedro Miranda del Campo. En contraparte, los mercaderes y consignatarios que se establecieron en Campeche son Juan Argáiz, Benito Díaz Castañoso y Manuel de Gaya. Véase al respecto García Bernal, “Maestres y señores”.

12 Consuelo Naranjo Orovio, *Las Antillas hispanas y británicas* (México: El Colegio de México, 2014), 75.

13 El registro es de veinte embarcaciones que salieron en derecha del archipiélago canario a Campeche, y bien fueran barcos parte de la Flota de Nueva España o de la Flota de Tierra Firme, aparecen en Morales Padrón, *El comercio canario-americano*.



contratiempos, desembarcaron mercaderías en San Francisco de Campeche. La información nos advierte que, para esos años, el embarcadero de Garachico sobresalió como otro de los puertos canarios de salida, debido a que en 1617 partieron dos embarcaciones de la Flota de Nueva España y, ya en su navegar por el Golfo de México, hicieron un trayecto a San Francisco de Campeche para descargar diversas mercaderías. No obstante, cabe advertir que Santa Cruz de Tenerife llegó a ser, por algunos años, el principal puerto canario de salida, como del convoy que integraba la Flota de Tierra Firme, cuyos sobordos advierten productos y bebidas que se desembarcaron en el puerto de Campeche. Al mismo tiempo, tenemos que fueron tres los trasiegos marítimos desde Santa Cruz de Tenerife entre 1617 y 1618, los que abastecieron de mercaderías y vino canario al puerto de Campeche.

La modificación del traslado de los barcos que iban de los embarcaderos canarios a Campeche, por la Flota de Tierra Firme, advierte cómo Yucatán, a través de sus puertos de San Francisco de Campeche y Sisal, se vinculó cada vez más con los puertos caribeños españoles, extendiéndose hasta el Golfo de Honduras —con Puerto Caballos— y el Istmo de Panamá —con Puerto Belo—. Igualmente, es necesario considerar que, desde Campeche, el trasiego marítimo-mercantil se extendió a las costas colombianas luego del desembarco en los puertos de Cartagena de Indias y Santa Marta. Asimismo, el flujo marítimo-mercantil se hizo desde las costas venezolanas y en sus embarcaderos de Maracaibo, Puerto Cabello, La Guaira y Curacao, así como con las Antillas británicas y las Guyanas francesas.

En el transcurso de dos centurias, la ruta que cubrió los puertos del archipiélago canario rumbo a San Francisco de Campeche permitió que emergieran activos embarcaderos de donde se enviaban mercaderías. En el recuento de los registros de la década de 1610, Santa Cruz de La Palma despuntó como el centro de operaciones marítimas, pues desde ahí zarparon siete embarcaciones con mercaderías con destino a San Francisco de Campeche y dentro del propio derrotero que hizo la Flota de Nueva España. Se distinguen también seis embarcaciones salidas desde Las Palmas —en el convoy de la Flota de Nueva España—, cuyo derrotero final se hizo en el puerto de Campeche. De los seis barcos que salieron entre 1682 y 1699, particularmente de Santa Cruz de Tenerife a San Francisco de Campeche, dos fueron parte del convoy de la Flota de la Nueva España. En tanto, cuatro de los derroteros hicieron viajes trasatlánticos en la misma expedición que integraba la Flota de Tierra Firme y, en una de sus escalas, cubrieron Campeche y otros tantos puertos del bajo Caribe. Para la década de 1680, Las Palmas aparece como el principal puerto de salida, con cinco desembarcos en Campeche. No obstante,

aún se sostenía el trasiego marítimo desde Santa Cruz de La Palma, con tres viajes, y de Santa Cruz de Tenerife, con dos trayectos a Campeche.

CUADRO 1. BARCOS INTEGRANTES DE LAS FLOTAS DE NUEVA ESPAÑA Y TIERRA FIRME CON REGISTRO DE CANARIAS HACIA CAMPECHE, SIGLO XVII

AÑO	SALIDA	DESTINO	NÚM. DE BARCOS Y FLOTA
1614	Santa Cruz de La Palma	Campeche Islas de Barlovento	1 Flota de Nueva España
1616	Santa Cruz de La Palma	Campeche	1 Flota de Nueva España
1616	Santa Cruz de La Palma	Campeche	1 Flota de Nueva España
1617	Garachico	Campeche	2 Flota de Nueva España
1617	Santa Cruz de Tenerife	Campeche	1 Flota de Nueva España
1618	Santa Cruz de Tenerife	Campeche	2 Flota de Nueva España
1621	Santa Cruz de Tenerife	Campeche	Flota Tierra Firme
1622-1680	Sin especificar	Sin especificar	Sin especificar
1681	Santa Cruz de Tenerife	Campeche	1
1681	Santa Cruz de La Palma Puerto Garachico	Campeche	1
1682	Puerto de Las Palmas	Campeche	1
1683	Puerto de Las Palmas	Campeche	1
1686	Puerto de Las Palmas	Campeche	1
1688	Puerto de Las Palmas	Campeche	1
1688	Puerto de Las Palmas	Campeche	1
1696	Puerto de Las Palmas	Campeche	1
1697	Santa Cruz de Tenerife	Campeche	2
	Santa Cruz de Tenerife	Campeche	1
1699	Santa Cruz de La Palma	Campeche	1
1699	Santa Cruz de La Palma	Campeche	1

FUENTE: AGI, Ramo: Contratación, años 1614-1616, Leg. 2847; años 1681-1684, 1686, 1688, 1690-1691, Leg. 2849. Morales Padrón, *El comercio canario-americano*, 341-346.

Para la década de 1620, la ruta de las Islas Canarias a San Francisco de Campeche se presentó limitada, pues sólo registró el arribo de una embarcación.<sup>14</sup> Si volvemos a hacer la lectura de los datos incluidos en el cuadro 1, puede verse que en la ruta trasatlántica Islas Canarias-San Francisco de Campeche no hubo tráfico marítimo alguno por un espacio de casi siete décadas, esto es, no se cuenta con ningún registro para los años que van de 1622 a 1680. Al respecto, puede intuirse que tal interrupción se debió a que, durante el último cuarto del siglo XVII, por parte de la Corona española no hubo preocupación alguna por mantener su presencia imperial en su propia territorialidad del Caribe yucateco. Así, ante la evidente falta de influencia española en sus dominios, Inglaterra respaldó la obtención furtiva de palo de tinte en el litoral campechano. En efecto, los mismos piratas en Laguna de Términos e Isla del Carmen explotaron intensamente la codiciada tinta que demandaban los fabricantes de textiles ingleses y holandeses. Muestra de lo anterior fue el establecimiento de campamentos por parte de los *ladrones de mar* para la explotación del palo de tinte en el litoral de Campeche, así como el comercio ilegal de otros tintes como la grana y el añil.

Lo anterior es comprensible, pues históricamente la defensa española del Caribe yucateco se caracterizó por ser bastante inoperante. Ejemplo de esto es que los corsarios no dejaron de intimidar al puerto de San Francisco de Campeche entre 1633 y 1685.<sup>15</sup> Esta situación ocasionó interrupciones en los derroteros trasatlánticos de las embarcaciones que hacían posible el embarque y desembarque de mercaderías y productos canarios, así como de artículos salidos desde el puerto de San Francisco de Campeche.<sup>16</sup>



14 Pérez-Mallaina, “La navegación canaria”, tomo 1, 407.

15 Trujillo Bolio, *Trasiegos marítimos*, 116-117, 124-125 y 127.

16 Al respecto, Antonio García de León señala lo siguiente: “En la primera mitad del siglo XVII la ciudad (Campeche) vivió varios amagos y amenazas. Los ataques a ese puerto se intensificaron entre 1633 y 1685, cuando la villa fue asaltada nueve veces”. Hay que señalar que esto tuvo consecuencias significativas en la inestabilidad comercial de la plaza portuaria.

### **SOBRE LOS INTERCAMBIOS ECONÓMICOS DESDE AMBAS ORILLAS**

En los puertos del Caribe hispano, en el transcurso del siglo xvii, ingresaron cada vez más productos españoles como papel, vino, aguardiente de uva, textiles manufacturados en España, así como una gran cantidad de artículos semielaborados artesanalmente en Inglaterra, Holanda, Francia y Nueva Inglaterra.<sup>17</sup> Dichos productos y mercaderías llegaron de manera legal o por contrabando desde las Islas Canarias a puertos como Veracruz, Champotón, San Francisco de Campeche, así como a los embarcaderos en Isla del Carmen y Santa María de Sisal. Ahí se traficaron, intercambiaron y vendieron productos europeos como cera blanca labrada, pieles de pergamino, papel para escribir, cuchillos carniceros, tinta para plumas, pieles de oveja, fuelles para herreros, hachas de hierro, tablas de revestimiento, anclas pequeñas, cuerdas para barcos, clavos, tornillos, cerraduras, barrotes, brea, alquitrán, yeso, pipas y botijas de vino y cerveza. En tanto, las embarcaciones españolas, en su viaje al litoral campechano, desembarcaban en San Francisco de Campeche: hierro, mercurio, quincallería, productos textiles, libros y papel de escribanía. También, en el principal puerto de Yucatán, los barcos procedentes de las Islas Canarias dejaban telas de esterlín, hilo casero, cintas de hilos encarnadas, pasamanos de seda, holandesas, toquillas negras, jerga, lanilla, bayetones negros, sábanas y alfileres.<sup>18</sup>

Por su parte, las embarcaciones españolas —algunas pertenecientes a patrones canarios— cargaban en San Francisco de Campeche bultos de cochinilla, achiote, cacao, pescado en salmuera, cueros, pieles de venado, índigo, lana, maderas preciosas para la construcción y plantas medicinales. Cabe decir que los primeros cuatro productos señalados, que se exportaban a España, salían de los puertos de San Francisco de Campeche e Isla del Carmen para dirigirse después a Veracruz, o bien, del mismo litoral yucateco al archipiélago canario, donde podían quedarse en los embarcaderos de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma y Las Palmas/Puerto de la Luz, para más adelante seguir su derrotero hasta Cádiz.<sup>19</sup>



17 Pierre Chaunu, “Veracruz en la segunda mitad del siglo xvi”, *Historia Mexicana*, vol. ix, núm. 4 (1960): 527-528.

18 AGI, Ramo: Indiferente General, Leg. 3115.

19 John Lynch, *España y el Atlántico* (Barcelona: Crítica, 2003), 641-642.

### EL TORNAVIAJE AL ARCHIPIÉLAGO CANARIO DESDE CAMPECHE EN EL SIGLO XVII

En el siglo XVII, los vínculos marítimo-mercantiles de San Francisco de Campeche se extendieron a Sevilla, Veracruz, La Habana, Jamaica, Barbados y diversos puertos del archipiélago insular canario. Además, desde San Francisco de Campeche salieron maderas tintóreas y ebanistería —caoba y cedro—, así como gran cantidad de trozas de jabón que se demandaron para la construcción de barcos en el astillero de La Habana. Lo mismo podría decirse de otros productos que se desembarcaban en las Islas Canarias, como el añil, el cual se explotó y produjo en Yucatán y Guatemala. También partieron del embarcadero campechano productos de exportación como las telas de algodón —manufacturadas por las indígenas mayas—, así como robalo y tasajo —carne secada en salmuera para conservarla—. Si bien la reciprocidad económica empezó a distinguirse ya desde finales del siglo XVI, lo que se verifica en el transcurso de las dos últimas décadas del XVII es su propio fortalecimiento. Esto último ya es posible constatarlo al cubrirse con cierta regularidad viajes de San Francisco de Campeche a los embarcaderos canarios.<sup>20</sup>

Por otro lado, éstos no fueron los únicos vínculos comerciales, pues los puertos canarios conformaron una red con sus pares en La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo, San Juan y Honduras. Este proceso se extendió poco después hacia el bajo Caribe: Cartagena, Santa Marta, Río de la Hacha, La Guaira, Cumaná, Isla Margarita y Trinidad de la Guayana.

De igual modo, se puede constatar que la ruta que partía de los embarcaderos del archipiélago canario a San Francisco de Campeche —en algunas ocasiones con escalas en La Habana y el puerto de Matanzas— incrementó sus trayectos entre 1681 y 1699. Al respecto, se tiene un total de trece registros de navíos que arribaron al principal embarcadero yucateco. Para la década de 1680 se consignan sólo ocho viajes desde los embarcaderos canarios a San Francisco de Campeche. Empero, durante la de 1690, se observa un decrecimiento, pues solamente aparecen cinco recorridos desde las Islas Canarias al principal puerto de Yucatán. Para estos años,



20 De acuerdo con las ordenanzas de la Corona española y de 1591, se estableció que aquellas naos que seguían a la Flota de Nueva España y que tenían como destino Campeche, Honduras, La Habana y las Islas de Barlovento salieran los primeros meses del año para evitar los huracanes que se presentaban a mediados de julio en el Golfo de México y el Caribe, en tanto que las que acompañaban a la Flota de Tierra Firme y que también pasaban por Yucatán salían de Sevilla el 20 de diciembre de cada año.

Santa Cruz de La Palma aparece como el primer lugar de salida, ya que desde ahí partieron siete barcos con travesías trasatlánticas cuyo destino final era San Francisco de Campeche. Al mismo tiempo, se observa que Santa Cruz de Tenerife era el puerto insular canario con mayor número de salidas a San Francisco de Campeche. He contabilizado cuatro embarcaciones que advierten que partieron de este sitio; no obstante, tres registros sugieren la salida desde San Cristóbal de La Laguna. Lo anterior es un error, pues no es un puerto sino una villa cercana al embarcadero de Santa Cruz de Santa Tenerife, por tanto, cabe considerar que de este puerto partieron siete naves rumbo a San Francisco de Campeche.

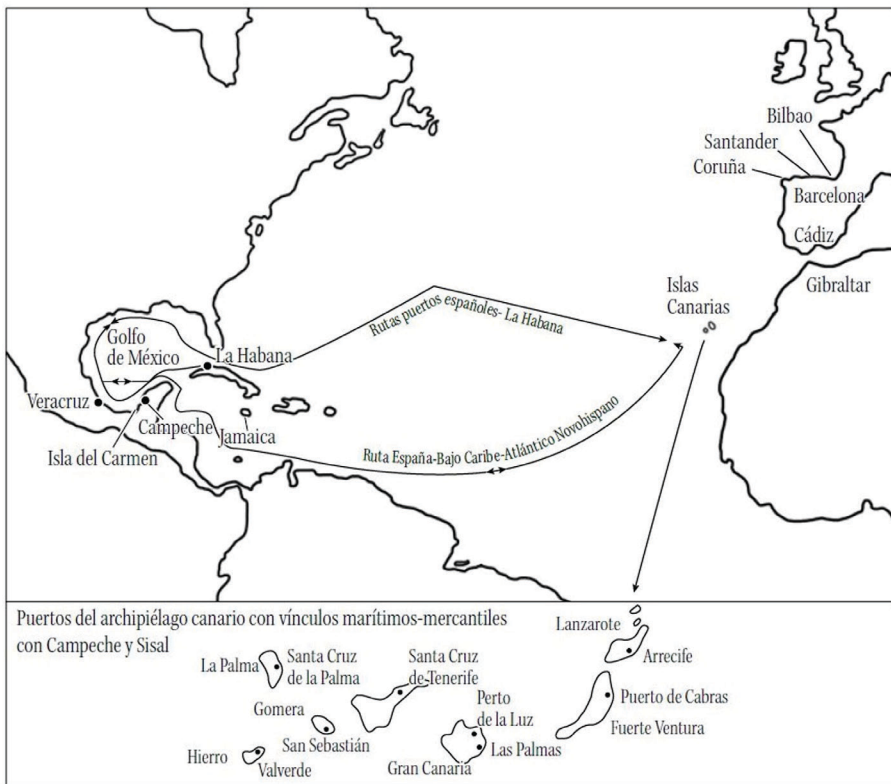
Asimismo, si bien algunos productos fueron reexportados desde la península ibérica por la vía de los embarcaderos existentes en el archipiélago canario, otros tantos artículos agrocomerciales, que tradicionalmente eran producidos en islas como Santa Cruz de Tenerife, Gran Canaria, Gómera y Santa Cruz de La Palma, pasaron a desembarcarse en San Francisco de Campeche. La documentación del AGI, en su acervo Contratación, nos ofrece interesantes referencias que especifican que a Campeche llegaron mercaderías procedentes de las Islas Canarias. En consecuencia, los productos y mercaderías de estos puertos que llegaron a San Francisco de Campeche fueron: miel, cera, caldos canarios como vino malvasía, uva negromolle, vidueño, gual y canario, todos éstos, envasados en pipas, barriles y botijas. Al mismo tiempo, la referida documentación da cuenta de que en Campeche se recibió azúcar producida en el archipiélago canario. A su vez, se podría decir que llegaron a las plazas comerciales de Campeche y Mérida productos como cítricos, frutas, almendras, dátiles, pan y gusanos de seda, con esta procedencia. Algo parecido sucedió con los animales que arribaron a San Francisco de Campeche, como toros, vacas, cabras, cerdos, ganado caprino y vacuno, cueros y curtidos de res, machos cabríos, palomas, y los codiciados canarios.<sup>21</sup> Sin embargo, todas estas mercancías ya habían empezado a obtenerse de manera diligente en tierra adentro de Yucatán, en las primeras décadas del siglo XVIII. Esta situación ocasionó que se redujera notablemente su exportación de las Islas



21 Para referir los productos canarios que se enviaron, me baso en los años 1681-1684 (AGI, Ramo: Contratación San Juan de Ulúa) y 1686, 1688 y 1690-1691 (AGI, Ramo: Contratación Veracruz, Leg. 2849 y Contratación Campeche, Leg. 2850).

Canarias a Campeche. Pese a lo anterior, hubo otros productos como el vino y cereales —trigo y cebada— que sí continuaron exportándose hasta finales de la década de 1760, debido a que no podían ser cultivados en el clima templado de Campeche y menos en tierra adentro de la península de Yucatán.<sup>22</sup>

MAPA 1. RUTA MARÍTIMA-MERCANTIL DE CAMPECHE CON LOS EMBARCADEROS DE ISLAS CANARIAS



FUENTE: elaboración propia.



22 AGI, Ramo: Contratación Campeche, Legs. 2850-2857, años 1731-1735.

Cabe decir que la importancia portuaria que adquirió San Francisco de Campeche a principios del siglo xvii se volvió significativa, pues se convirtió en el centro nodal de la ruta interprovincial de Yucatán, pese a las inclemencias de los huracanes, los destrozos de los campos de cultivo por las plagas de langostas, la llegada de epidemias que devastaron a la población y los recurrentes atracos de los *ladrones de mar* a la villa portuaria. En consecuencia, San Francisco de Campeche pasó a convertirse en el principal puerto de la provincia de Yucatán, al tener un legal y regular tráfico de entrada y salida de embarcaciones y ser, al mismo tiempo, una parada de servicio para que los barcos —tanto españoles como extranjeros— se abastecieran de agua dulce y bastimentos. Al respecto, coincidimos con el planteamiento de Amélia Polónia, en el sentido de la importancia que tuvieron los puertos menores en el movimiento marítimo del Atlántico americano en el transcurso de los siglos xvii y xviii, precisamente, por su posición estratégica luego de insertarse en circuitos regionales con intercambios de productos.<sup>23</sup> Lo mismo podría decirse sobre la actividad portuaria de San Francisco de Campeche, que permitió la conformación de un *hinterland* dentro del alto Caribe, en lo que serían circuitos comerciales hacia el exterior<sup>24</sup> y tierra adentro, mediante la comunidad de mercaderes establecidos en el puerto y en la villa de Mérida, la cual aparecía como opulenta capital de la provincia de Yucatán.

Con todo, ya en el transcurso del siglo xvii, la relación de Campeche con los puertos del archipiélago canario se acrecentó. A este respecto, Geoffrey J. Walker, en su obra *Política española y comercio colonial* (1979), ofrece una relación tanto de embarcaciones que salieron de Sevilla a Campeche, como de los barcos que partieron de Campeche a Sevilla entre 1610 y 1650. En su estudio, aparece información que da cuenta de los 36 navíos que siguieron el derrotero de la Flota de Nueva España y el de la Flota de Tierra Firme, y que desembarcaron en el principal puerto yucateco. Al mismo tiempo, Walker contabilizó 31 embarcaciones que partieron de Campeche y algunos con derroteros al Caribe. Inclusive, en sus



23 Amélia Polónia, “Les petis ports dans le systéme portuaries a l’age moderne (xvi<sup>e</sup>.-xviii<sup>e</sup>. siècles)”, *Historia. Revista da Faculdade de Letras*, vol. ix, núm. 1 (2008): 28.

24 Sobre la formación de los *hinterland* en los puertos menores y la participación de las comunidades de mercaderes en el comercio tanto costanero como internacional, me baso en Gordon Jackson, “The significance of unimportant ports”, *International Journal of Maritime History*, vol. xiii, núm. 2 (2001): 6-7.



datos menciona que se registraron barcos bajo el rubro de *contratación*, lo que les permitió desembarcar en los puertos de la América española, es decir, viajes realizados por particulares españoles o extranjeros que obtuvieron un permiso, sin ser parte del convoy de las dos Flotas de la Carrera de Indias.<sup>25</sup>

Así, lo anterior permite advertir que a San Francisco de Campeche convergieron, como el principal puerto de Yucatán, no sólo aquellas embarcaciones con derroteros en el Golfo de México, sino que, incluso, en las mismas rutas del alto y bajo Caribe se hizo realidad el camino del cacao de exportación que dominaron los mercaderes portugueses, así como el derrotero que se extendía desde Maracaibo, La Guaira y Cumaná hacia el Golfo de México y, particularmente, hacia los puertos de Campeche y Veracruz.<sup>26</sup> Una cantidad considerable de estos barcos hicieron escalas en los puertos canarios, pero buena parte del sobordo provenía directamente de Sevilla. No obstante, para precisar las características del comercio canario con Campeche, se tiene el registro de que entre 1614 y 1699 salieron de los puertos canarios 24 barcos a San Francisco de Campeche.

Es necesario advertir que existe un vacío en la información entre 1622 y 1680, el cual está relacionado con las guerras que sostuvo España con las potencias marítimas, así como con las mismas readecuaciones y disputas que se fueron suscitando en el mercado marítimo-mercantil del Atlántico americano. En este sentido, gran parte de la explicación de la ausencia de las arribadas de embarcaciones podría estar en que, a pesar de que llegaron navíos a San Francisco de Campeche procedentes de los puertos canarios, no tuvieron necesariamente un registro regular de procedencia española. En consecuencia, una gran cantidad de barcos, que pertenecían a holandeses e ingleses, navegaron con independencia propia y en su tripulación contaban con “mercaderes españoles”. Fueron éstos los llamados *navíos de aviso* o de *registros sueltos* que llegaron a Campeche cada vez con mayor frecuencia.

Un ejemplo de lo anterior se puede encontrar en la información que en 1658 daba el gobernador de Yucatán, Francisco de Bazán, al Consulado de Sevilla sobre las arribadas maliciosas y el contrabando que practicaba parte de la tripulación de



25 Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial* (Barcelona: Ariel, 1979), 285-286.

26 García de León, *Contra viento*, 126.

los barcos procedentes de Cádiz con escala en cualquier puerto canario, gracias a que llegaban a San Francisco de Campeche sin registro alguno.<sup>27</sup> Otra explicación más podría encontrarse en la década de 1670, cuando la propia Corona española permitió la presencia de barcos ingleses en los puertos hispanoamericanos, en donde no estuvo ausente San Francisco de Campeche como puerto de llegada.

### COMERCIO DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO Y CAMPECHANO DURANTE EL SIGLO XVIII

Las relaciones mercantiles entre el archipiélago canario y Campeche se incrementaron en el siglo XVIII. Una de las causas que propiciaron este proceso fue el amonoreamiento de presiones que ejercía el Consulado sevillano sobre los comerciantes asentados en el archipiélago canario, así como la legislación conocida como de *permisión* y que en 1696 llevó al desembarco, en Campeche, de 1 000 toneladas entre productos y mercaderías europeos. Este comercio marítimo-mercantil, que se vio favorecido con la implantación del reglamento de 1718, abrió mayores posibilidades a los intercambios económicos entre Canarias, Yucatán —Campeche y Sisal—, Cartagena de Indias, Santa Marta, La Guaira y Río de la Hacha.<sup>28</sup>

A partir de lo anterior, puede decirse que San Francisco de Campeche, al igual que La Habana y Caracas, contaba para ese entonces con la infraestructura portuaria para recibir navíos de *permisión*. Un referente de lo anterior lo ofrece Francisco Jiménez Abollado, al advertir que, a principios del siglo XVIII, la flota de Campeche aparecía como la segunda más importante en el Golfo de México y el Caribe yucateco.<sup>29</sup>



27 El gobernador de Yucatán al Consulado de Sevilla, Francisco de Bazán, Mérida, 15 de julio de 1658, en AGI, Ramo: Consulados, 313.

28 Véase José Luis Pérez de Ayala, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1977), 88.

29 Sobre lo anterior, el autor nos dice: “Disponía de 20 pilotos, 115 operarios de maestranza, 1 091 marineros, 38 barcos de mayor tonelaje, entre fragatas, bergantines, paquebotes y goletas, y 191 de mejor calado formado por bongos y canoas”. Francisco L. Jiménez Abollado, “Campeche en el reinado de Carlos IV (1788-1808)”, en *Enciclopedia histórica de Campeche*, dirección de Román Piña Chan (Campeche: Gobierno del Estado de Campeche/Porrúa, 2003), 757.

La secuencia de las embarcaciones que salieron de los puertos del archipiélago canario con destino a Campeche muestra, de 1700 a 1767, un total de 52 desembarcos.<sup>30</sup> La información advierte que, desde el siglo XVIII, fueron los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de donde partió la mayoría de las embarcaciones a Campeche. Sin embargo, en recientes investigaciones se ha constatado que hubo más trasiegos mediante los navíos de permisión que salían fletados de Islas Canarias y que tuvieron fundamentalmente tres puertos de desembarque: La Habana, Caracas y Campeche.

En este sentido, Manuela Cristina García Bernal aportó elementos importantes para descifrar el significado del movimiento marítimo-mercantil entre las Islas Canarias y Campeche durante la primera mitad del siglo XVIII. Sus interesantes argumentos los sustentó en un estudio minucioso con un soporte fundamental en la sección de Contratación del AGI.<sup>31</sup> Sus conclusiones señalan que salieron en total 57 barcos de permisión con destino a San Francisco de Campeche. Otro elemento importante que la autora advirtió es que San Francisco de Campeche recibió anualmente un desembarque de mercaderías de 300 toneladas. En ese entonces, la cantidad destinada para desembarcar en Campeche resultó considerable, pues comprendía un total de 1 000 toneladas aceptadas anualmente para los puertos del Caribe hispano.<sup>32</sup> No obstante, en los cincuenta años contabilizados del comercio canario desembarcado en Campeche, sólo llegó a las 8 023 toneladas. Esto es, de las 15 000 que por derecho de permisión se podían exportar desde las Islas Canarias, solamente se logró un sesenta por ciento de lo que se hubiera podido desembarcar en el principal puerto de Yucatán.

De igual manera, García Bernal constató que fue Santa Cruz de Tenerife el puerto de salida a Campeche, al ser registradas 39 partidas de este puerto canario. Después sobresalió el embarcadero de Santa Cruz de La Palma, con ocho viajes; le siguió Gran Canaria, con seis, y Santa Cruz de Tenerife, con tres. Si bien en este comercio los beneficiados fueron los mercaderes, para esta media centuria destacan las figuras del propietario o copropietario de barco, quienes en ocasiones



30 AGI, Ramo: Contratación, Leg. 2859, año 1738, y Leg. 2863, año 1754. Hace referencia al documento Morales Padrón, *El comercio*, 151-154.

31 Me refiero a García Bernal, “El comercio de Campeche” y “Las Islas Canarias”.

32 Véase García Bernal, *Economía*, 416.

tuvieron licencias personales de comercio para hacer negocios directos con la venta de aguardiente, vinagre, vino o frutos de la tierra —higos y ciruelas—. No obstante, negociaron con los cargadores gaditanos, aunque sólo podían colocarse en las plazas mercantiles de Mérida, Campeche y Valladolid, para el comercio de hierro, acero, clavazón, lonas y coletas.<sup>33</sup>

Sobre el trasiego de embarcaciones del archipiélago canario a San Francisco de Campeche, resulta interesante el aporte histórico de Sergio Solbes. En su reconstrucción del tráfico marítimo-mercantil de las Islas Canarias a los puertos de la América española para el periodo de 1720 a 1779, concluye que alcanzó los 265 barcos, y que, de esa cantidad, 59 arribaron a San Francisco de Campeche, esto es, 23 por ciento del total de los trasiegos.<sup>34</sup> A esto habría que agregarle la disposición de 1765 en la que se amplió el número de puertos habilitados en el Caribe hispano que podían comerciar entre sí, dándole este beneficio a San Francisco de Campeche hasta 1770.<sup>35</sup> Con ello, el puerto yucateco podía comerciar libremente, no sólo con La Habana, sino con los puertos canarios, sin la intermediación de los mercaderes de Cádiz.<sup>36</sup>

En el movimiento marítimo-mercantil que se generó en el siglo XVIII de los puertos canarios hacia San Francisco de Campeche, no se puede cuantificar con precisión el tonelaje de carga o de registro bruto que se transportó, pues sólo se tiene el referente de nueve navíos que dejaron 187 360 toneladas. Los navíos salidos de Campeche para Canarias tuvieron que seguir la ruta de Nueva España, es decir, primero Veracruz y después La Habana, para finalmente llegar a los puertos del archipiélago canario.

Otro aspecto que debe incluirse es si el tonelaje sobrepasó al de los provenientes de las Islas Canarias, que consistió en bebidas —caldos canarios o vino de la tierra, aguardiente—, vinagre embarcado —fresqueras, botijas, botijas peruleras, limetas, pipas o botas— y productos alimenticios —frutas secas, almendras y



33 Véase Trujillo Bolio, *Trasiegos*, 148-150.

34 Solbes Ferri, “La navegación”, 36-97.

35 Manuel Bustos Rodríguez, *El Consulado de Cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1730)* (Cádiz: Universidad de Cádiz, 2017), 124.

36 Mario Trujillo Bolio, *El péndulo marítimo mercantil en el Atlántico novohispano* (México/Cádiz: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Universidad de Cádiz, 2009), 36-37.

pasas—. En tanto que los productos salidos de San Francisco de Campeche, para Santa Cruz de La Palma y sobre todo Santa Cruz de Tenerife, incluían, además de zarzaparrilla, pimienta de Tabasco, copal, cueros curtidos o al pelo, caoba, cedro, palo de tinte y grana, azúcar, vainilla, cacao, achiote, carey y plata. Pese a que los tintes, las maderas preciosas y la sal llegaban al principal puerto de Yucatán desde la zona selvática de Tabasco y de las franjas costeras de Campeche y Champotón, en la primera mitad del siglo XVIII otros tantos productos —como palo de tinte, cueros, sal, tasajo, pescado en salmuera y pimienta, que también se exportaban a las Islas Canarias— arribaban a San Francisco de Campeche procedentes de los embarcaderos de Isla del Carmen/Laguna de Términos, Santa María de Sisal y Río Lagartos.

Al parecer, el comercio legal entre Yucatán e Islas Canarias históricamente podría considerarse como efímero, pero habría que matizar este planteamiento. En efecto, en los balances de este comercio exterior no está del todo resuelto el problema del contrabando, por lo complicado de cuantificar los intercambios económicos emprendidos de manera furtiva, o bien, porque una buena parte de los productos salidos de Isla del Carmen o San Francisco de Campeche —como cueros y palo de tinte— se quedaban en La Habana para comercializarse en una plaza mercantil caribeña-hispana, de donde se reexportaban a los puertos canarios y a Cádiz productos procedentes de Yucatán.

Por otra parte, la modificación y capacidad de arrastre de los barcos con nuevas técnicas de navegación se incrementó en la segunda mitad del siglo XVIII, pues el tonelaje de carga por navío hacia San Francisco de Campeche podía alcanzar las cien toneladas. Incluso, en 1755 se registró un navío que llegó a descargar a Campeche 1 270 toneladas. Con esto, se puede tener una idea de lo que fueron, entre 1738 y 1754, las 13 salidas de barcos desde Campeche, con un registro bruto de carga por barco que osciló entre 50 y 300 toneladas. Esto último quiere decir que sí fue rentable la ruta Campeche-Canarias, pues, junto al palo de tinte, grana y sal, también se transportaba plata mexicana.

A partir de la *Relación de las embarcaciones que desde el año de 1738 an hecho viaje con Registro destas Yslas asta América, toneladas que an llevado y dinero que an traído en su retorno (a las Islas Canarias)*,<sup>37</sup> es posible establecer varios aspectos



37 AGI, Ramo: Contratación.

importantes para conocer a detalle el comercio marítimo-mercantil entre las Islas Canarias y Campeche. Dicho documento advierte que, para estos años, Santa Cruz de Tenerife fue el principal puerto de salida de las embarcaciones que arribaron a San Francisco de Campeche. El embarcadero de La Palma aparece como segundo en importancia, a pesar de que, ya para ese entonces, el puerto Las Palmas/La Luz emergía como otro con salidas a Campeche.<sup>38</sup> También se puede constatar que, de 1738 a 1754, de Campeche se transfirieron a las Islas Canarias un total de 263 477 pesos de plata mexicana, es decir, una masa de dinero considerable que comerciantes con vínculos con Campeche pudieron contar para comprar diversos productos y mercaderías en Islas Canarias, España y Europa.

Si diferenciamos el total de dinero salido de San Francisco de Campeche, encontramos que la gran mayoría de la plata mexicana amonedada entró por Santa Cruz de Tenerife, pues a este puerto ingresó la suma de 264 799 pesos, en tanto que en el puerto de Santa Cruz de La Palma se desembarcaron 7 267 pesos y en el embarcadero de Las Palmas 1 011.<sup>39</sup> De lo anterior se desprende un elemento trascendente, relacionado con el arqueo de los barcos que dan cuenta de las características de los productos y mercaderías. En este caso, fueron los envíos de remesas de pesos de cuño mexicano, así como de barras de plata, esto es, la mercancía-dinero que en sí misma no ocupaba un espacio considerable en la bodega del barco, además de no constituir un peso trascendente dentro de las toneladas permitidas en los cargamentos de los barcos. Sin embargo, la mercancía-dinero que se envió de San Francisco de Campeche a los puertos canarios, por su valor intrínseco y medio de intercambio, resultó un buen negocio para los mercaderes canarios con negocios monetarios, pues al final de cuentas ellos recibieron una significativa masa de dinero en el contexto del comercio libre.<sup>40</sup>

Cabe decir que de las Islas Canarias se reimportaron, desde Santa Cruz de Tenerife al puerto de Cádiz, además de plata mexicana y mercaderías, productos



38 Al respecto, véase Morales Padrón, *El comercio*, 347, 357, 361-362 y 364-365.

39 El recuento se ha podido realizar con base en la *Relación de las embarcaciones que desde el año de 1738 an hecho viaje con Registro destas Yslas asta a América, Toneladas que an llevado y Dinero que an traído en su retorno a las Islas Canarias*, en AGI, Ramo: Contratación, Leg. 2865.

40 Pablo Emilio Pérez-Mallaina, "El Consulado", tomo 1, 617 y 641-642.

provenientes de San Francisco de Campeche, tales como azúcar, vainilla, palo de Campeche, cueros al pelo y cacao.<sup>41</sup>

Por último, es necesario advertir que existió en el siglo XVIII otra ruta marítima hispana más que tuvo a bien tolerar la Corona española, por haber sido comercialmente provechosa. Este camino de mar partía del centro-sur de África —desde los asientos negreros de Angola, Sierra Leona, Monrovia y Liberia—, y luego se hacía realidad con el constante traslado y masiva venta de esclavos al Caribe hispano. De los centros africanos de acopio, las embarcaciones, repletas y cargadas de fuerza de trabajo esclava, se concentraban por un tiempo determinado en los embarcaderos insulares de las Canarias, para que desde esa estación portuaria continuaran la travesía trasatlántica en dirección a Puerto Rico y La Habana —este último, en ese entonces, convertido en el mayor centro caribeño captador de esclavos—, y, ocasionalmente, dejar un reducido contingente en Veracruz, para emplearlos en las minas del norte novohispano y en San Francisco de Campeche. Igualmente, se ha constatado que entre 1722 y 1739 se vendieron, a partir de un contrato de compraventa, un total de 805 esclavos en la plaza comercial de Campeche, e, incluso, que en algunos años la trata se incrementó notablemente. De 1734 a 1735, la venta sumó los 300 esclavos, en tanto que de 1738 a 1739 la cifra alcanzó los 200 esclavos.<sup>42</sup> En Yucatán, esta fuerza de trabajo se concentró en los servicios domésticos en la villa de Mérida, y en las actividades fabriles de los pequeños ingenios azucareros establecidos en las inmediaciones del puerto de Campeche.<sup>43</sup>



41 Morales Padrón, *El comercio*, 367-396.

42 Colin Palmer, *The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739* (Chicago: University of Illinois Press, 1983), XV, 109.

43 Después de que en la década de 1530 la Corona española otorgó licencias de importación de esclavos negros procedentes de Guinea, indica Mellafe: “Los lugares en donde podían entrar los negros a venderlos fueron las islas de Cuba, La Española (actual Santo Domingo) y Jamaica; en el Continente, Yucatán y el resto de México, que fue reemplazando en los últimos años por lo que se llamaba Castilla del Oro (la parte sur de Centroamérica)”, Rolando Mellafe, *Breve historia de la esclavitud en América Latina* (México: SepSetentas, 1973), 44.

**ARCHIVO**

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI)  
 Contratación  
 Libros de registros  
 Indiferente General

**BIBLIOGRAFÍA**

- Bernal, Antonio-Miguel. “La Casa de la Contratación de Indias: del monopolio a la negociación mercantil privada (siglo XVI)”. En *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, coordinación de Antonio Acosta, Adolfo González y Enriqueta Vila, 129-160. Sevilla: Universidad de Sevilla/Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2003.
- Bustos Rodríguez, Manuel. *El Consulado de Cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 2017.
- Chaunu, Pierre. “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI”. *Historia Mexicana*, vol. IX, núm. 4 (1960): 521-557.
- García Bernal, Manuela Cristina. “El estudio de un comercio periférico y las conexiones sevillanas del tráfico yucateco (1590-1600)”. En *Los mayas de ayer y hoy. Memorias del Primer Congreso Internacional de Cultura Maya*, edición de Alfredo Barrera Rubio y Ruth Gubler, vol. 2, 878-907. México: Gobierno del Estado de Yucatán/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2006.
- García Bernal, Manuela Cristina. “Las Islas Canarias y Yucatán: la importancia de un comercio marginal (1700-1750)”. En *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, 443-465. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2005.
- García Bernal, Manuela Cristina. *Economía, política y sociedad en el Yucatán colonial*. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán, 2005.
- García Bernal, Manuela Cristina. “Maestres y señores de naos en el comercio marítimo de Yucatán, siglo XVI”. En *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, coordinación de Antonio Acosta, Adolfo González y Enriqueta Vila, 779-814. Sevilla: Universidad de Sevilla/Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2003.
- García Bernal, Manuela Cristina. “El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)”. *Historia Mexicana*, vol. L, núm. 2 (2000): 201-269.
- García Bernal, Manuela Cristina. “El comercio de Campeche con España: del aislamiento



- a la integración (1700-1770)”. En *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América*, tomo 3, 1465-1484. Zaragoza: Diputación General de Aragón, 1998.
- García Bernal, Manuela Cristina. “Las Islas Canarias y Yucatán: la importancia de un comercio marginal (1700-1750)”. En *XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, 1966-1989. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998.
- García de León, Antonio. *Contra viento y marea*. México: Plaza y Janés, 2004.
- Haring, Clarence H. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1939.
- Jackson, Gordon. “The significance of uniportants ports”. *International Journal of Maritime History*, vol. XIII, núm. 2 (2001): 1-17.
- Jiménez Abollado, Francisco L. “Campeche en el reinado de Carlos IV (1788-1808)”. En *Enciclopedia histórica de Campeche*, dirección de Román Piña Chan, 747-783. Campeche: Gobierno del Estado de Campeche/Porrúa, 2003.
- Lynch, John. *España y el Atlántico*. Barcelona: Crítica, 2003.
- Mellafe, Rolando. *Breve historia de la esclavitud en América Latina*. México: SepSetentas, 1973.
- Morales Padrón, Francisco. “Las Islas Canarias y Yucatán. La importancia de un comercio marginal (1700-1750)”. En *XIII Coloquio de Historia Canario-Americano*, coordinación de Francisco Morales Padrón, 1966-1989. Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2000.
- Morales Padrón, Francisco. *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1955.
- Naranjo Orovio, Consuelo. *Las Antillas hispanas y británicas*. México: El Colegio de México, 2014.
- Palmer, Colin. *The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*. Chicago: University of Illinois Press, 1983.
- Pérez de Ayala, José Luis. *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI,*

xvii y xviii. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1977.

- Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio. “El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo xvii”. En *IV Congreso de Historia Canario-Americana*, 617-649. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982.
- Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio. “La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento del Comercio, 1700-1708”. En *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo 1, 375-426. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979.
- Polónia, Amélia. “Les petis ports dans le système portuaries a l’age moderne (xvi<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)”. *Historia. Revista da Faculdade de Letras*, vol. ix, núm. 1 (2008): 27-51.
- Solbes Ferri, Sergio. “La navegación directa de Canarias a América y su papel en el sistema comercial atlántico, 1718-1778”. *América Latina en la Historia Económica*, vol. xxv, núm. 1 (2018): 36-97.
- Trujillo Bolio, Mario. *Trasiegos marítimos y costaneros desde Yucatán. Mercadeo ultramarino y de cabotaje desde los litorales campechano y maya-yucateco*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2019.
- Trujillo Bolio, Mario. *El péndulo marítimo mercantil en el Atlántico novohispano*. México/Cádiz: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/ Universidad de Cádiz, 2009.
- Walker, Geoffrey J. *Política española y comercio colonial*. Barcelona: Ariel, 1979.

**D. R. © Mario Trujillo Bolio, Ciudad de México, enero-junio, 2020.**