

# UN EJEMPLO DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION EN SEVILLA EN LOS SIGLOS XVI Y XVII: LA CASA LONJA

por

LUTGARDO GARCÍA FUENTES

En la historia del pensamiento económico hay autores que mostraron especial atención a las cuestiones que plantea la dinámica de la economía; cuestionaron en qué medida una inversión adicional se transmite al conjunto de la economía y determina un movimiento de las demás variables.

Al considerar el caso de la Sevilla de los siglos XVI y XVII con lo primero que nos encontramos es con el hecho sobradamente conocido de que fue una ciudad que mantuvo una actividad preferentemente mercantil, tal vez consecuencia lógica de su condición de ciudad-puerto y, sobre todo, por ser cabecera del tráfico indiano. Sus industrias no fueron capaces o no supieron responder adecuadamente al reto americano y permanecieron en el estrecho marco del taller gremial. Parece que únicamente descollaron las almonas, de vieja raigambre en la ciudad, los talleres textiles y los hornos de cerámica; poco se sabe del verdadero alcance de las industrias navales.<sup>1</sup> Todo indica que solamente las industrias del jabón y de la construcción empleaban cantidades importantes de trabajadores.<sup>2</sup>

---

1. Morales Padrón, F.: *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*. Sevilla, 1977, págs. 144-163. También Navarro García, L.: *El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI*. En «Archivo Hispalense», Sevilla, 1966, núms. 139-140.

2. González Moreno, J.: *Las reales almonas de Sevilla*. Sevilla, 1975. También Pike, R.: *Aristócratas y comerciantes*. Barcelona, 1978, págs. 162 y ss.

En este trabajo nos proponemos reflexionar sobre la incidencia que sobre la economía de la ciudad tuvo la construcción de una obra monumental como la Lonja. Keynes decía que «las obras públicas aun cuando sean de dudosa utilidad, pueden proporcionar una compensación varias veces superior, sobre todo, en época de grave desocupación»; y que las inversiones públicas financiadas a veces sin sentido «pueden, no obstante enriquecer a la comunidad». Esto explica en gran parte la admiración que sentía por el antiguo Egipto y por la Edad Media: «el antiguo Egipto era doblemente afortunado, porque poseía dos actividades: la de construir pirámides y la de buscar metales preciosos, cuyos frutos, desde el momento en que no podían ser útiles para las necesidades humanas consumiéndose, no perdían utilidad por ser abundantes. La Edad Media construyó catedrales y cantó endechas. Dos pirámides, dos misas de requiem son dos veces mejores que una».<sup>3</sup>

Tal vez nosotros pudiéramos decir lo mismo al referirnos a la Sevilla del quinientos que terminó la Catedral, levantó el Ayuntamiento, el hospital de la Sangre, la Lonja, la Alhóndiga, la Aduana, la Casa de la Moneda, etc.; construcciones religiosas y civiles que expresan el florecimiento arquitectónico que tuvo lugar en la ciudad y que debieron ser, como se deduce del modelo que nos proponemos analizar generadoras de centenares de puestos de trabajo y posiblemente reactivadoras de otros sectores subsidiarios.

Recientemente ha visto la luz el excelente trabajo de Brown y Elliott sobre la construcción del Buen Retiro y en él se pone de manifiesto cómo la erección de un edificio de semejante envergadura fue capaz de generar empleo para 1.500 hombres con un costo global de 2.000 ducados diarios —730.000 al año— que hubieran permitido el sostenimiento anual de una flota de doce galeras perfectamente equipadas.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Keynes, M. J.: *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*. México, 1945, págs. 127-131.

<sup>4</sup> Brown, J. y J. H. Elliott: *Un palacio para el rey. El Buen Retiro y la corte de Felipe IV*. Madrid, 1981, págs. 99 y 107.

Así pues, aun reconociendo que el modelo elegido, por el volumen de inversiones y de empleo generado es bastante modesto, creemos que las conclusiones que se pueden extraer abren una vía a ulteriores investigaciones.

## 1. EL IMPUESTO DE LONJA

Los mercaderes sevillanos solían hacer, a lo largo del siglo XVI, sus tratos y negocios en las gradas de la Catedral e incluso dentro del recinto sagrado y como dice Rodrigo Caro «como si la casa de Dios fuese casa de negociación o como si las gradas fuesen Templo de Libitina». <sup>5</sup> Buena prueba de los abusos y atropellos que se cometían es el hecho de que ya en 1565 el cabildo catedralicio determinó cercar la Catedral con cadenas para impedir el acceso a ella de las cabalgaduras. Las autoridades eclesiásticas recurrieron al monarca quien por fin determinó acabar con la situación ordenando la construcción de un edificio que acogiera y centralizara las actividades mercantiles de los integrantes del Consulado de Cargadores a Indias y demás mercaderes afincados en la ciudad.

Por Real Cédula de 7 de noviembre de 1572 se aprobó el asiento con el Consulado para la fábrica de la Casa Lonja. <sup>6</sup> El nuevo edificio se levantaría en la plaza del Alcázar, en las Herrerías del Rey, donde estaba situada la Casa de la Moneda, lugar que por cierto estaba en pésimas condiciones, abandonado y lleno de inmundicias, pues se precisa que con la Lonja el lugar quedaría limpio y adornado. <sup>7</sup> El solar, al parecer costó la considerable cifra de sesenta mil ducados, y el presupuesto inicial de la obra se fijó en 360.000. <sup>8</sup> Para finan-

---

<sup>5</sup> Caro, R.: *Antigüedades y principado de la ilustre ciudad de Sevilla*. Sevilla, 1634, lib. II, fol. 60.

<sup>6</sup> Archivo General de Indias (A.G.I.), Consulados, 1.322. También en la obra de Gestoso, José: *Sevilla monumental y artística*. Sevilla, 1892, tomo III, 1.ª parte, pág. 215. Morales Padrón, F.: op. cit., menciona una Real Cédula de fecha anterior, dada en Lisboa el 1 de abril de 1598 (pág. 168).

<sup>7</sup> A.G.I., Consulados, 1.125.

<sup>8</sup> Morgado, Alonso: *Historia de Sevilla*. Sevilla, 1586, lib. II, pág. 57.

ciar los gastos que ocasionase la construcción S. M. arbitró una nueva contribución: toda mercadería que entrase o saliese de la ciudad hispalense, para las Indias, levante o poniente, sería gravada con un tercio de uno por ciento; igualmente se verían sujetos a dicha contribución los dineros que se cambiasen para las ferias del reino o para fuera de él; no habría más excepciones que las mercaderías pertenecientes a la Iglesia, a la Real Hacienda (oro y plata de las Indias) y los géneros pertenecientes a los cosecheros de la ciudad. Igualmente quedaban sujetos al pago de la contribución todos los mercaderes nacionales o extranjeros que pretendiesen negociar en la ciudad.<sup>9</sup>

Por otra parte, el Consulado quedó obligado a pagar «cada año la renta que hoy día paga por aquel sitio a S. M.», no sin admitir la posibilidad de que el Consulado pudiera redimir dicha renta mediante el pago de los intereses, ajustados en 18 a 20 mil el millar.<sup>10</sup>

Las tareas de la edificación comenzaron en 1583.<sup>11</sup> Aunque éstas se iniciaron con toda celeridad pronto surgieron los primeros inconvenientes. Como el Consulado en ese momento no disponía de los fondos necesarios, con el permiso de la Corona tomó a censo las cantidades precisas para sufragar los primeros gastos.<sup>12</sup> Por otra parte, a comienzos de 1584 las obras se paralizaron ante la incertidumbre de saber el lugar exacto donde se emplazaría la nueva Casa de Moneda, por lo que reunidos prior y cónsules con los responsables de la obra, el maestro mayor Juan de Minjares, Juan Bautista de Zumárraga y otros, se vieron obligados a instar a la Corona para que se definiese al respecto; sin embargo, el problema no debió resolverse con la rapidez deseada pues en 1586 subsistía.<sup>13</sup>

Por esas fechas los comerciantes contaban con los recursos propios que le proporcionaba, de acuerdo con lo estipu-

9 A.G.I., Consuados, 1.322. También en Gestoso, J.: loc. cit., pág. 219.

10 A.G.I., Consuados, 1.125.

11 Morgado, A.: op. cit., lib. II, pág. 57.

12 A.G.I., Consuados, 1.322.

13 Acta del 18 de enero de 1586. A.G.I., Consuados, 1.125.

lado en las Ordenanzas de 1556, el cobro de la blanca al millar, cantidad que se destinaba a sufragar los gastos de salarios y demás que se originaban en el seno de la entidad. Así pues, desde 1582 el Consulado contará con otra importante fuente de ingresos, aunque en principio no podría hacer uso de ella más que para el destino que se le fijó con toda claridad, la construcción de la Lonja. Tal vez no puedan calificarse los recursos obtenidos por esta vía como bienes propios dada la limitación de uso que pesaba sobre ellos; sin embargo, no es menos cierto que los beneficiarios no serían otros que los mercaderes sevillanos. Posteriormente, el Consulado disfrutará directamente, en unos casos, de otros ingresos procedentes de impuestos que por muy diversos motivos se irán implantando, o simplemente los administrará; nos referimos a la avería, balbás (1624), infantes (1638), y toneladas.<sup>14</sup>

## 2. LOS INGRESOS PRODUCIDOS POR EL TERCIO DE UNO POR CIENTO DE LONJA

La cuantificación de los ingresos producidos por el derecho de lonja desde su creación hasta la fecha límite de este trabajo (1682) no está exenta de dificultades. Independientemente de las que entraña la localización de las cuentas, el principal obstáculo radica en la disparidad que se observa en la información; es decir, con frecuencia las cantidades extraídas de documentos de la sección de Consulados del Archivo General de Indias al ser cotejadas con las obtenidas de la sección de Contaduría, no cuadran. Y dado que, salvo contadas ocasiones, las diferencias no son sustanciales, puesto que no alteran el valor de la serie ni inciden en las conclusiones que pudieran extraerse, hemos optado por tomar en cada caso aquellas que a nuestro juicio se acercan más a la realidad.

---

<sup>14</sup> Heredia, A.: *El Consulado de Cargadores a Indias*. «Anuario de Estudios Americanos» (A.E.A.), Sevilla, 1970, XXVIII, pág. 266.

Para los años anteriores a 1592 hemos tratado de localizar las cuentas del receptor de la lonja. La investigación realizada no nos ha proporcionado el fruto apetecido pues únicamente hemos hallado las correspondientes a los años 1582 —incompletas— 1583 y 1591. En cambio, para los años que median entre 1592 y 1682, casi un siglo, disponemos de la serie completa de los ingresos, lo cual nos ha permitido confeccionar la relación que figura en el apéndice número uno. Ahora bien, las cantidades que aparecen en dicha relación han sido extraídas del estado general de cuentas de la Lonja, presentado por el Consulado, en cumplimiento de una orden del Consejo de Indias de fecha 23 de octubre de 1683, según certificación de don Esteban Torrado de Guzmán, secretario y contador de los propios.<sup>15</sup> Nosotros no hemos incluido cantidades que aparecen englobadas en los totales parciales como pertenecientes a los fondos de la Lonja puesto que no procedían directamente de la aduana; con ello nos acercamos en gran medida al verdadero alcance del movimiento mercantil de la ciudad.

Pero aun así, ello solamente sería posible disponiendo de las contabilidades de cada receptor o de los libros de la tabla de la aduana, sobre los que cabría, con toda certeza, la posibilidad de realizar una discriminación en los ingresos computados. Veamos a título de ejemplo el caso del año 1666:<sup>16</sup>

Alcance del que fuera receptor Mateo de la Parra ...	19.452 mrs.
Valor del derecho en la aduana .....	1.806.629 "
Premio a 5% sobre esa cantidad .....	90.331 "
Rentas arrendables .....	140.250 "
Cobrado al gremio de curtidores de la renta de cueros frescos de ventorrillos .....	3.138 "
<b>Total .....</b>	<b>2.059.800 mrs.</b>

<sup>15</sup> A.G.I., Consulados, 1.322.

<sup>16</sup> Certificación del receptor Francisco de Espinosa. A.G.I., Contaduría, 597.

Evidentemente de todas las partidas, únicamente la segunda procedía de la aduana, es decir, del cobro del tercio de uno por ciento a las mercancías entrantes o salientes de la ciudad.

No obstante, el análisis de las cifras relacionadas en el apéndice número uno sugiere varias consideraciones. En primer lugar, aunque faltan por computar los ingresos habidos en el decenio de 1580, concretamente desde el mes de septiembre de 1582, fecha en que se comenzó a cobrar el impuesto, nosotros estimamos, tomando como referencia lo ingresado en 1583, que en dicho período pudieron ingresar en las arcas de la Lonja unos 54 millones de maravedíes; y como quiera que tampoco aparecen computados los de los años 1590, 1591 y parte de 1592, se podrían estimar unos ingresos muy próximos a los veinte millones de maravedíes. Por consiguiente cabe suponer que entre 1582 y 1682 las arcas de la Lonja tuvieron unos ingresos, procedentes de la aduana, de aproximadamente 1.600.000 ducados.

En segundo lugar, sabemos, con toda certeza, que en los años comprendidos entre 1592 y 1682, se emplearon en las obras de la Lonja 272.736.161 maravedíes que vienen a significar algo más del 50% del total de los ingresos habidos. Todo lo demás se dedicó a gastos de avería, donativos, servicios a S. M., pérdidas por las depreciaciones de la moneda y pagos de condenaciones.

Por último, para un estudio del tráfico indiano, suscita un especial interés saber qué cantidades procedían del tráfico de las flotas indianas y la posible correlación entre el nivel de ingresos y el movimiento de dichas flotas. Lo primero no parece posible porque la documentación que hemos manejado no pormenoriza hasta esos extremos; para lo segundo bastaría con someter a análisis las cantidades contabilizadas mensualmente en la aduana de Sevilla, por ejemplo, los años 1583, 1591 y 1634 que aparecen reflejadas en el cuadro número uno y que pueden servir de muestra suficientemente expresiva.

## CUADRO 1

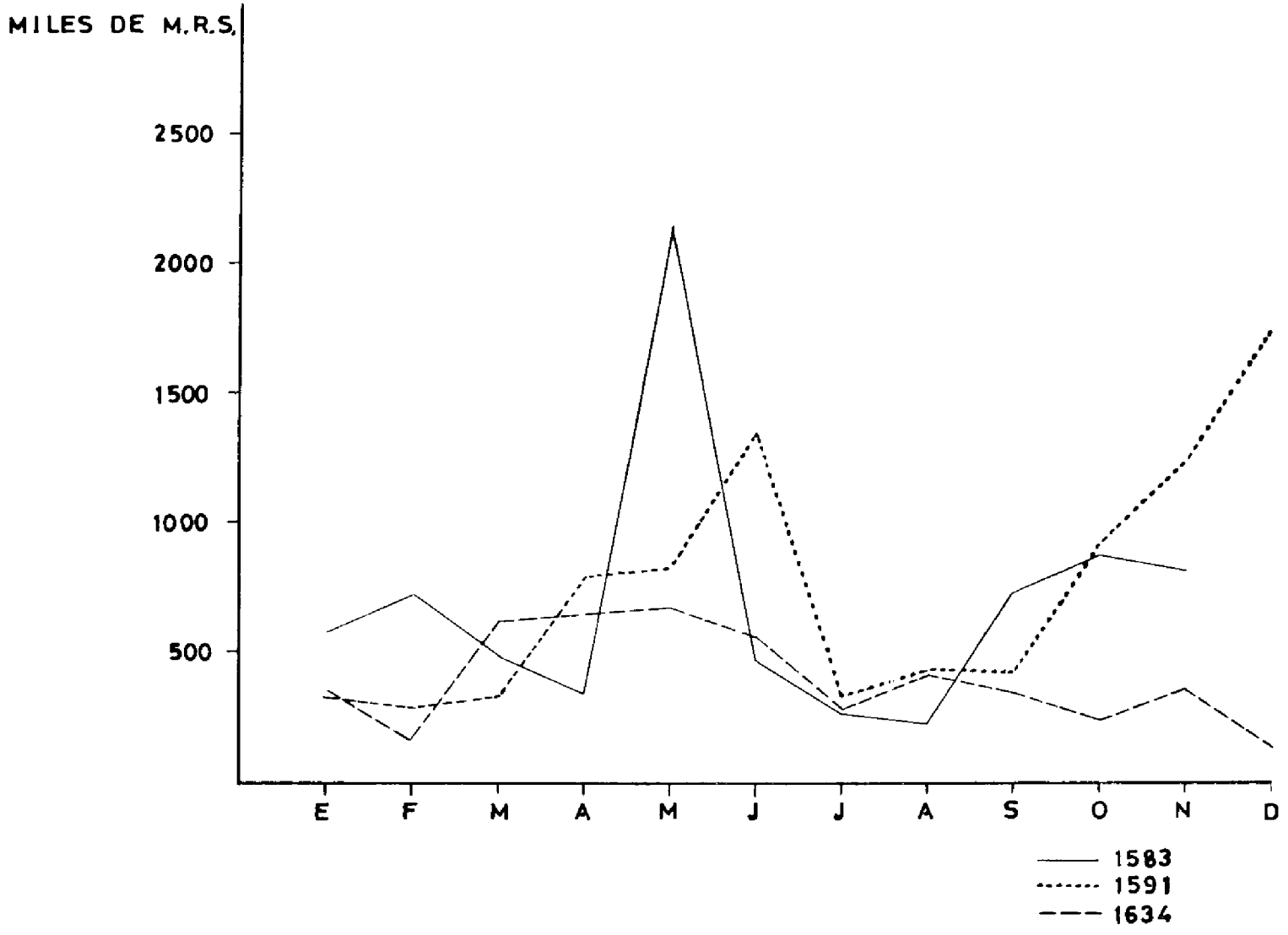
INGRESOS DEL TERCIO DE UNO POR CIENTO PARA LA LONJA,  
EN MARAVEDÍES, COBRADOS EN LA ADUANA DE SEVILLA <sup>17</sup>

	1583	1591	1634
Enero	570.582	334.552	343.162
Febrero	708.776	291.694	179.992
Marzo	492.519	331.184	607.306
Abril	320.842	799.131	617.186
Mayo	2.127.641	825.188	670.028
Junio	483.681	1.319.302	538.534
Julio	260.157	330.393	288.786
Agosto	211.637	439.668	418.350
Septiembre	729.327	421.281	333.712
Octubre	872.420	903.709	231.412
Noviembre	801.461	1.237.297	366.548
Diciembre	?	1.734.172	155.290
TOTAL:	7.579.043	8.967.571	4.750.306

Se comprueba en el gráfico que adjuntamos que en los tres casos tomados como modelos los ingresos obtenidos en la aduana sevillana ascienden a medida que se aproximan las fechas de partida de las flotas o en los meses inmediatamente posteriores a su llegada de las Indias, lo cual es lógico pues la actividad mercantil de la ciudad, que giraba fundamentalmente en torno al tráfico indiano, se incrementaba en esas fechas. En 1583, la flota de Nueva España mandada por don Antonio Manrique zarpó en los primeros días del mes de junio; ese mismo año, a mediados de septiembre regresaron los galeones de Tierra Firme y la flota de Nueva España, mandados respectivamente por don Diego Maldonado y don Alvaro Flores de Quiñones; estas circunstancias explican las alzas que se producen en los meses de mayo, septiembre, octubre y noviembre, teniendo en cuenta además que en el mes de enero de 1584 partían los galeones de don Francisco Novoa.

<sup>17</sup> A.G.I., Consulados, 1.129 y lib. 613.







Para el año 1591 hay que registrar la salida de la flota de Nueva España, a principios del mes de julio, al mando de don Martín Pérez de Olazábal; el retorno de los galeones de Tierra Firme en el mes de octubre y la salida, también hacia Tierra Firme, del convoy de don Francisco Martínez Leyba a comienzos del año siguiente. Como en el caso anterior, observamos alzas muy acusadas en los meses de abril, mayo y junio, por una parte, y octubre, noviembre y diciembre, por otra.<sup>18</sup>

El fenómeno se repite en la gráfica de 1634, en la que, además, se refleja perfectamente la crisis en que había entrado por esos años el tráfico con las Indias.<sup>19</sup>

### 3. GASTOS AJENOS A LA OBRA DE LA LONJA SUFRAGADOS POR EL CONSULADO CON CARGO A LOS FONDOS DEL TERCIO DE UNO POR CIENTO

Como ya dijimos, el impuesto de lonja nació con una única finalidad: el sostenimiento de los gastos de la construcción de la Casa Lonja del Comercio Indiano. Sin embargo, veremos cómo cantidades tanto o más importantes que las específicas de la construcción se emplearon en fines totalmente ajenos a su finalidad primitiva.

#### a) *El derecho de lonja y su relación con la avería*

No entraremos en detalles sobre la avería puesto que sobre esta cuestión existe un amplio trabajo del profesor Céspedes del Castillo; sin embargo, nos ocuparemos de un as-

18 Chaunu, P.: *Seville et l'Atlantique*. París, 1955, t. 6(3).

19 Chaunu, P.: op. cit. También García Fuentes, Uutgado: *El comercio español con América (1650-1700)*. Sevilla, 1981.

pecto poco conocido, el de las relaciones entre la administración de la avería y la del tercio de lonja.

El Consulado de Cargadores a Indias firmó, por primera vez, el asiento de la avería el año 1591, operación por la que los mercaderes sevillanos tuvieron que desembolsar la importante suma de 80.000 ducados.<sup>20</sup> Dicha operación tuvo una incidencia directa en las arcas de la Lonja pues sus fondos sirvieron como aval de los comerciantes; y es precisamente por su condición de fiadora por lo que cuantiosas sumas se distraerán para hacer frente a las obligaciones de la avería, que, por otra parte, a finales del siglo XVI y comienzos del XVII, atravesaba una desastrosa situación económica hasta el punto de hallarse totalmente imposibilitada para hacer frente a sus obligaciones específicas.<sup>21</sup> De manera que en 1605, el principal de los tributos que pagaba la avería ascendía a casi 52 millones de maravedíes, los que devengaban de renta y tributos cada año 3.709.998 maravedíes, a razón de 14 el millar; es decir, unos diez mil ducados que anualmente se extraían de los fondos de lonja para atender obligaciones de la avería.<sup>22</sup> Si a esto sumamos las obligaciones propias, el derecho de lonja pagaba anualmente de intereses la cuantiosa suma de 13.500 ducados.<sup>23</sup>

Cuando en 1683, el Consulado, en cumplimiento de las órdenes recibidas del Consejo de Indias presentó el estado de cuentas de los fondos de lonja, resultó que de las arcas del tercio habían salido nada menos que 273.198 ducados para el período comprendido entre 1596 y 1656 fecha esta última «en que se consideran pagados los réditos de los tributos y censos que se impusieron de 138.000 ducados de principal para la conservación de la Armada de la Guardia de Indias y por haber faltado los efectos de la dicha avería han co-

---

20 Céspedes del Castillo, G.: *La avería en el comercio de Indias*. Sevilla, 1945, pág. 55.

21 A.G.I., Consulados, 1.322. También en Céspedes del Castillo, G.: op. cit.

22 A.G.I., Consulados, 1.129.

23 Acta del 19 de marzo de 1605. A.G.I., Consulados ,lib. I.

brado los censualistas y tributarios del procedido del derecho de lonja la dicha cantidad». <sup>24</sup>

Ciertamente la presión tributaria que soportaban por esos años los comerciantes de la carrera de las Indias era asfixiante. La administración del tercio de la lonja tampoco podía sustraerse de semejante situación. En 1616 el Consulado hubo de aportar las cantidades necesarias para el despacho de la armada de galeones y flotas, para lo cual los comerciantes intentaron una operación de crédito al 8'5 por ciento de interés, avalada por el retorno de las flotas; pero como les resultaba muy caro optaron por tomar a tributo 200.000 ducados a 20.000 el millar, hipotecando para ello los fondos que se recaudasen en la aduana sevillana con destino a la construcción de la Lonja. Con toda justicia se lamentaban prior, cónsules y técnicos de la obra que veían como ésta se prolongaba debido a las continuas extracciones de dinero para atender necesidades de la Corona; calculaban que los servicios efectuados ascendían ya a 250.000 ducados. <sup>25</sup>

#### *b) Servicios prestados por el derecho de lonja*

Así pues, independientemente de la carga de la avería, a la que como acabamos de ver tuvo que hacer frente de forma regular el derecho de lonja, casi desde su nacimiento y a lo largo del siglo XVII, la Corona, como fue habitual en la administración de los Austrias, hizo uso de dichos fondos para fines muy diversos.

El primer servicio del que tenemos conocimiento fue ordenado por Real Cédula de 4 de julio de 1593, de forma que el Consulado tuvo que entregar a las arcas de la Real Hacienda la cantidad de 70.000 ducados. Para poder hacer efectiva esta suma, los comerciantes tomaron a tributo, sobre sus fondos de propios y el derecho de la Lonja la cantidad de 50.000

---

24 A.G.I., Consulados, 1.322.

25 Acta del 27 de mayo de 1616. A.G.I., Consulados, 1.125.

ducados a razón de 14 mil el millar; y los 20.000 restantes los sirvió de contado, de los que 18.000 se extrajeron directamente de los fondos de lonja y 2.000 de los propios del Consulado. Como quiera que los 50.000 ducados, en 1609, con sus intereses se pusieron en 43.580.397 maravedíes (es decir, 116.214 ducados), más del 100%, la Corona quiso compensar a los mercaderes sevillanos concediéndoles, al prior y cónsules, la escribanía de la carrera de las Indias.<sup>26</sup> En su día se ordenó que el principal y los réditos habían de ser liquidados por la Casa de la Contratación, pero en 1610 tal liquidación no se había llevado a cabo por lo que la Corona autorizó al Consulado para que pudiera buscar el procedimiento que estimase más idóneo para redimir y extinguir las cantidades adeudadas.

Tras el incendio y ruína que sufriera la Casa de la Contratación, el año 1604, se trató en Junta del Consulado una propuesta del presidente de la Casa para que del derecho de lonja se extrajesen los fondos necesarios para proceder a la reedificación de la misma, a pesar de que se reconocía que tales gastos debían correr por cuenta de la avería. Los miembros del Consulado unánimemente afirmaron que tal proposición era imposible de atender pues los fondos de lonja estaban a cero por los numerosos gastos realizados por muy diversos conceptos.<sup>27</sup>

Por esos años se edificaba en Sevilla la sede de la Real Audiencia. Ya en 1596 la administración de la Lonja, por razones que desconocemos, tuvo que destinar a la financiación de dicha obra la cantidad de millón y medio de maravedíes. En 1605 el Consulado estudió una nueva petición del presidente y oidores de dicho organismo para que la Lonja destinase una nueva cantidad para ayuda de los gastos de la edificación de la Audiencia; aunque los comerciantes adujeron idénticas razones que en lo referente a la Casa de la Contratación, acordaron destinar a tal fin la suma de tres mil ducados.<sup>28</sup>

---

26 Real Cédula de 17 de julio de 1610. A.G.I., Consulados, 1.322 y Contaduría, 589. También en Haring, C.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México, 1979, pág. 402.

27 A.G.I., Consulado, lib. I.

28 Acta del 20 de septiembre de 1605. A.G.I., Consulados, 1.322 y lib. I.

Al cabildo de la ciudad no le pasó inadvertido que el impuesto de lonja podía ser una sustanciosa fuente de ingresos para las arcas municipales, por lo que al parecer a comienzos del siglo XVII solicitaron de la Corona que la administración del derecho pasase a depender de la contabilidad local, que se elevase su cuantía a un medio de uno por ciento y que las cantidades obtenidas se destinasen íntegramente a gastos de guerra, reparos del río y otras necesidades de la ciudad. El prior, a la sazón Pedro Díaz Abrego, sometió a la consideración de los miembros del Consulado el asunto, quienes se percataron de su gravedad, máxime cuando las noticias que se tenían eran que S. M. estaba dispuesto a acceder a la petición de los munícipes. Comisionaron a Juan Bautista de Espinosa para que gestionase en la corte la forma de detener y anular semejante decisión que, entre otras cosas, provocaría la paralización de la construcción en curso.<sup>29</sup> Todo indica que el cabildo municipal no logró su deseo, sin embargo el intento no resultó totalmente fallido pues como veremos de los fondos de lonja se gastaron entre 1596 y 1627 en limpieza del río y reparaciones de los muros y almenilla de la ciudad la cantidad de 56.461 ducados. Además, la presión de la ciudad en este sentido debió ser continua; y buena prueba de ello es que en 1616 la Corona, tal vez a instancia de los capitulares, dispuso que se hiciese un repartimiento en Sevilla, en un área de treinta leguas para allegar recursos para la limpieza del Guadalquivir que debido a las inundaciones y al elevado número de cascos de buques hundidos apenas permitía la navegación. A los comerciantes les correspondió desembolsar la cifra de 22.000 ducados; pero, dada la pésima situación que en esos momentos atravesaban acordaron que tal suma se tomase de los fondos del tercio de lonja. Como quiera que los mercaderes demorasen el pago de la suma estipulada, el cabildo decretó proceder contra el prior y los cónsulas quienes fueron arrestados bajo vigilancia en sus respectivos domicilios.

---

<sup>29</sup> Acta del 24 de septiembre de 1601. A.G.I., Consulados, lib. I.

## CUADRO 2

CANTIDADES PAGADAS POR EL CONSULADO DE CARGADORES A INDIAS  
PARA LIMPIEZA DEL RÍO Y REPARACIONES DE LOS MUROS Y ALMENILLA  
DE LA CIUDAD, CON CARGO A LOS FONDOS DE LA LONJA

<i>Años</i>	<i>Mrs.</i>
1596	6.750.000
1597	3.000.000
1616	3.187.500
1622	897.600
1623	142.247
1624	2.494.026
1626	1.054.000
1627	3.657.622

---

TOTAL..... 21.172.995

Como puede verse en el cuadro número dos los comerciantes ese año entregaron únicamente 3.187.500 maravedíes.<sup>30</sup>

En 1618, por una Real Cédula de 28 de noviembre, la Corona ordenó que de los fondos de la Lonja se destinasen 90.000 ducados para costear las obras de construcción y reparación de los muelles de Gibraltar y Ceuta.<sup>31</sup> Dicha suma se dispuso que habría de hacerse efectiva en plazos de cuatro años. En las negociaciones con el Consulado, la Corona estuvo representada por Rodrigo de Vadillo. Se autorizó a los comerciantes sevillanos para que pudieran tomar a censo la cantidad que estimasen conveniente a fin de poder cumplir con esta nueva obligación. Los pagos se realizaron de la forma siguiente:

---

30 Acta del 16 de abril de 1616. A.G.I., Consulados, 1.125.

31 A.G.I., Consulados, 1.322 y Contaduría, 589. Respecto a las obras de Gibraltar, véase el trabajo de Calderón Benjumea, José Antonio: *Ingenieros militares en Gibraltar en los siglos XVI y XVII*. «Actas del I Congreso de Historia de Andalucía». «Andalucía Moderna». Córdoba, 1978, t. I, págs. 155-162.



1618	8.437.499	mrs.
1620	8.437.499	"
1621	11.841.255	"
1622	8.047.958	"
1623	2.998.626	"
1625	1.395.392	"
<hr/>		
TOTAL.....	41.158.392	"

Se ve que el pago de la cantidad recabada por la Corona se dilató un poco y el total de los pagos efectuados sumaron más de 41 millones; es decir, siete millones y medio más de lo requerido en 1618.

Para fines militares también salieron de las arcas de la Lonja sumas cuantiosas. Por real decreto se aplicaron íntegramente al sostenimiento de la milicia de la ciudad los fondos percibidos desde el 25 de noviembre de 1601 al 17 de agosto de 1602, fecha en que se levantó la intervención de dichos fondos y se le restituyó al Consulado la administración de los mismos; pero más tarde, en 1605, nuevamente la Corona ordenó destinar al mismo fin la cantidad de nueve millones de maravedíes. Al parecer en dicho período las cantidades detraídas sumaron más de once millones.<sup>32</sup>

Igualmente en 1618 el Consulado hubo de entregar de las arcas de la Lonja para la infantería que intervino en la jornada de Portugal 187.000 maravedíes; y, desde 1630, el derecho del tercio arrastrará con gran dificultad el peso de los donativos sucesivos realizados por los mercaderes para los gastos de la guerra en que estaba envuelta la Corona, por valor de diez mil ducados cada uno. Pero como los fondos de lonja estaban exhaustos hubo que tomar el dinero a daño, de manera que en 1630 se puso en 4.230.867 maravedíes, es decir, casi un millón más de intereses.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Acta del 19 de marzo de 1605. A.G.I., Consulados, lib. I y leg. 1.322.

<sup>33</sup> A.G.I., Consulados, 1.322.

#### 4. LOS GASTOS PARA LA FINANCIACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA LONJA

##### a) *Piedra de cantera: procedencia y noticias de algunos asientos para el aprovisionamiento de la misma*

La realización de un proyecto arquitectónico de las características y envergadura de la Lonja precisaría enormes cantidades de material de diversa índole; y dado que se pensó construirla a base de material de cantera, es decir, fundamentalmente de piedra, ésta constituyó el capítulo más importante en el conjunto de los materiales empleados tanto por el volumen consumido como por las inversiones realizadas. En este sentido conocemos el presupuesto formulado por el Consulado para la compra de materiales, correspondiente al año 1596, cuando las obras ya estaban muy avanzadas. Para dicho año se calculaban unos gastos globales de 128.250 reales que se distribuirían en las partidas siguientes: <sup>34</sup>

		<i>Reales</i>
Piedra de Espera	2.400 carretadas	90.000
Piedra de Jerez	500 "	8.250
Cal	1.000 cahíces	13.500
Madera de Cuba		16.500

El primer problema con el que tuvieron que enfrentarse los técnicos de la obra fue el de los abastecimientos. Al parecer, por esos años, había escasez de piedra en Sevilla, por lo que prior y cónsules del Comercio procuraron antes que nada la búsqueda del pesado material en las localidades próximas a Sevilla. Gestiones en dicho sentido se hicieron en Palomares donde según los informes que se poseían se había descubierto una «cantera de piedra tosca»; pero la calidad de la piedra no debió de ser convincente pues no tenemos

<sup>34</sup> Acta del 9 de noviembre de 1595. A.G.I., Consulados, 1.125.

constancia de que material procedente de dicha localidad se llegase a utilizar.<sup>35</sup>

Sabemos que en las obras del ayuntamiento, en 1527, se empleaba piedra procedente de Jerez y de las canteras de Valcargado, en Utrera; y unos años después se consumiría también géneros de las canteras de Morón y de Estepa.<sup>36</sup> Asimismo, nos consta que a comienzos del XVII en las obras del Sagrario de la Catedral se utilizaba la piedra procedente de Alcalá de Guadaira, de las canteras de El Gandul, y de Morón, del sitio denominado Arroyo Dulce.<sup>37</sup>

Sin embargo nos ha llamado la atención el hecho de que, al menos en la última fase de la construcción del Hospital de las Cinco Llagas, que tenía lugar en el último cuarto del siglo XVI, coincidiendo con las obras de la Lonja, no se mencione el uso de piedra de las canteras de Alcalá, Morón y Utrera; tenemos constancia de que el material que se empleaba procedía de Jerez.<sup>38</sup>

Igualmente, cuando a principios de 1586 se planteó la necesidad de piedra martelilla y se le encomendó a Juan de Minjares el reconocimiento de las canteras de Lebrija, Jerez, Espera y otros lugares próximos, tampoco se menciona para nada las canteras de Alcalá, Morón y Utrera.<sup>39</sup> Desconocemos la razón que movía a los técnicos a descartar el material procedente de dichos lugares; sin embargo, bien entrado el siglo XVII, se extrajo de las canteras de Morón piedra para la Lonja, pero cuando las obras estaban ya prácticamente terminadas.

Así pues, según nuestros datos, la totalidad de piedra consumida, al menos en el primer cuerpo del edificio, se extrajo de las canteras de Puerto Real, de Castromarín, Setúbal, Ançan, de Espera y de Jerez. Como se ve lugares muy

---

35 Acta del 19 de febrero de 1584. *Ibidem*.

36 Gestoso: J.: op. cit. t. III, 1.ª parte, págs. 126, 134 y 142.

37 Falcón, Teodoro: *La capilla del Sagrario de la Catedral de Sevilla*. Sevilla, 1977, págs. 44 y ss.

38 Archivo de la Diputación de Sevilla, leg. 67. También en Gestoso J.: op. cit., págs. 583 y ss.

39 Actas del 1 de enero de 1586 y del 14 de mayo del mismo año. A.G.I., Consulados, 1.125.

distantes, lo que hará, como tendremos ocasión de ver, que el transporte fuese realmente costoso.

La piedra que se extraía de las canteras de Puerto Real era transportada hasta el embarcadero en el río Salado, desde donde se navegaba hasta Sevilla; igualmente la que se obtenía de las canteras de Santiago y Bolaños, en Jerez, había que ponerla en el embarcadero de Cidueña, en el río Guadalete, donde los arraces que habitualmente trabajaban en el Guadalquivir y en los puertos de la Bahía la trasladaban al muelle hispalense. También llegaba por vía marítima el material procedente del sur de Portugal.

Normalmente la mayor parte de la piedra que se consumía en la Lonja, fue servida mediante contratos escriturados con canteros expertos y solventes. Para la cimentación se firmaron asientos verdaderamente importantes tanto por el costo como por el volumen, pero en numerosas ocasiones se permitió el suministro libre; es decir, dependiendo del ritmo de los trabajos. Parece que algunos contratistas eran individuos económicamente fuertes y, según se desprende de la documentación, dedicados exclusivamente a estos menesteres puesto que los veremos atendiendo pedidos de otras obras monumentales que se realizaban en la ciudad.

Como decíamos más arriba, la escasez de piedra se agudizó en los inicios de la década del ochenta, porque entrado el año 1584 los trabajos de la Lonja se demoraban precisamente por falta de material. El Consulado acordó concertar algunos asientos a fin de resolver el problema. El primer contrato de que nosotros tenemos noticias se firmó con los canteros Juan de Andrés y Francisco de Villaverde quienes en el plazo de cuatro meses se comprometían a servir 300 carretadas de piedra martelilla, que pondrían en el río Salado, término de Puerto Real; el precio que se fijó fue de 18 reales carretada más «trescientos ducados para costear» y para ello se tomó como referencia los precios que corrían en la ciudad y más concretamente los que regían en las obras que se llevaban a cabo en la Catedral.<sup>40</sup>

---

40 Acta del 26 de marzo de 1584. *Ibidem*.

Pero, pronto se vio que, dado el ritmo que adquirió la construcción, las canteras de Puerto Real eran insuficientes para el normal abastecimiento de la obra por lo cual se comisionó al cantero Diego de Espina para que se desplazase al sur de Portugal a averiguar las condiciones y calidades de las canteras de Castromarín y Setúbal.<sup>41</sup> Los informes fueron favorables pues de inmediato se comenzó a contratar material de las canteras lusitanas dada su alta calidad. Los barcos procedentes del sur de Portugal comenzaron a llegar cargados de piedra. La alta estimación que gozaba este material se comprueba en el hecho de que en 1587, el Consulado, tras recibir el pedido de 137 carretadas de las canteras de Ançan, servido por el sevillano Pedro Báez, se apresuró a encargarle tres barcos más al precio de 40 reales carretada puestas en el muelle de la ciudad; además, el Comercio encargó por otro conducto la compra de 500 carretadas para jambas de puertas.<sup>42</sup>

Los cimientos del edificio no exigían material de tan alta calidad, pero sí el consumo de grandes cantidades de ripios: en 1584 se firmó un contrato con Diego de Vera para el suministro de 2.000 carretadas al precio de 9 reales la unidad; pero, como quiera que la operación no cubrió la necesidad, el Consulado autorizó que cualquier persona pudiese servir libremente, sin sujeción de contrato, piedra con esta finalidad y se le pagaría al mismo precio que se estipuló con Diego de Vera. La operación tuvo gran éxito pues se realizaron compras a precios más bajos del fijado previamente: 5 y 5'5 reales la carretada.<sup>43</sup> Unos años más tarde, exactamente en 1587, se llevaría a cabo una importante contrata con Juan Rodríguez de Gumiel quien se comprometió a servir 10.000 carretadas de ripios al precio de 6 reales y 10 maravedís; otra de menor entidad se concertó ese mismo año con Cristóbal Hidalgo para la entrega de 400 carretadas al precio de 5'5 reales.<sup>44</sup>

---

41 Actas del año 1584. *Ibídem*.

42 Actas del 16 de marzo de 1587 y del 4 de abril de dicho año. *Ibídem*.

43 Acta del 26 de marzo de 1584. *Ibídem*.

44 Acta del 16 de marzo de 1587. *Ibídem*.

En el informe emitido por Juan de Minjares en 1586 se destacaba por su excelente calidad la piedra de Espera, localidad de la sierra gaditana. En dicho año se firmaron asientos con Bartolomé López, vecino de dicha localidad y con el sevillano Francisco de Villaverde; se estipularon dos precios, a 10 reales la carretada de 60 arrobas de piedra martelilla y a 11 reales la de piedra de jambas y ventanales.<sup>45</sup> Sin embargo, los contratos resultaron insuficientes por lo que el Consulado se vio precisado a autorizar el libre suministro para el material de Espera.<sup>46</sup>

El aprovisionamiento de piedra de Morón, según los datos disponibles, no comenzó hasta el año 1615, fecha en la que se lleva a cabo un asiento con Francisco de la Hermosa, vecino de la localidad, para la entrega de 300 carretadas al precio de 45 reales puestas en la Lonja. En Morón se explotaba una cantera denominada «La Guirnalda»,<sup>47</sup> situada en Arroyo Dulce, probablemente la misma que cita Teodoro Falcón como suministradora de piedra para las obras del Sagrario de la Catedral, según contrato firmado con el susodicho Francisco de la Hermosa.<sup>48</sup>

Ya nos hemos referido, aunque de pasada a la importancia de algunos contratos. Verdaderamente nos encontramos ante un modelo de empresa y de empresario prácticamente desconocidos para el historiador. Sorprende en algunos casos, ciertamente los menos numerosos, la cuantía de la operación y por lo tanto la capacidad empresarial que hay que suponerle al firmante del asiento. Por ejemplo, el ya mencionado contrato con Juan Rodríguez de Gumiel, se estipuló en una cifra global de más de dos millones de maravedís (62.941 reales); es decir, una cantidad superior al presupuesto de jornales y salarios de la obra de la Lonja del año 1599, fecha en la que se empleaban unos sesenta operarios entre canteros, carpinteros, albañiles y peones; o bien, el equivalente a 20.980 peonadas de trabajadores no cualificados.

---

45 Actas del 1 de enero y del 14 de mayo de 1586. *Ibíd.*

46 Acta del 12 de mayo de 1588. *Ibíd.*

47 A.G.I. Consulados, 1.127.

48 *Op. cit.*, pág. 45.

También podríamos considerar el caso de Alonso de Piña, sacador de piedra de Jerez, proveedor habitual de la Lonja, quien en 1618 firmó un asiento con el cabildo de la Catedral para el suministro de 5.000 carretadas por un valor total de 50.000 reales, sin incluir el transporte.<sup>49</sup> Igualmente podríamos traer otros casos similares de sacadores de piedra o canteros que al mismo tiempo son proveedores de otras obras monumentales de la ciudad.<sup>50</sup> Bien es cierto que en un buen número de casos estas contrataciones voluminosas fueron suscritas por dos o más personas ligadas en sociedad o consorcios; por ejemplo, Alonso de Piña estaba asociado con Francisco Felipe;<sup>51</sup> Francisco de Villaverde, con Gaspar Alvarez;<sup>52</sup> Benito Adame, con Felipe Ruiz,<sup>53</sup> etc.

Sin embargo, al analizar los datos del muestreo que hemos efectuado y plasmado en el apéndice número dos, parece que hay un cierto predominio de pequeñas contrataciones y que por tanto en tales casos es bastante arriesgado hablar de empresa en el sentido amplio de la palabra y que más bien se trate únicamente de contratos esporádicos con hombres conocedores del oficio.

Por otra parte, carecemos de datos concretos que nos permitan calcular la capacidad productiva de estas industrias. Podemos aventurar algunos cálculos merced a las informaciones dispersas que se desprenden de la documentación consultada. Así, en 1601, Francisco Pérez Godoy, comisionado por el Consulado para encargarse de la explotación de las canteras de Jerez, emitió un informe de su gestión en el que decía que en un mes que permaneció en dichas canteras logró extraer 500 carretadas de las cuales 300 dejó puestas en el embarcadero y las restantes pendientes de ser carreteadas.<sup>54</sup> No agrega más datos; pero forzosamente hemos de pensar que el trabajo lo rea-

---

49 Archivo de la Santa Iglesia Catedral de Sevilla, libro de Fábrica núm. 408. Citado también por Falcón, T.: op. cit., pág. 45.

50 Francisco Felipe, Benito Adame y Francisco de la Hermosa también suministraban piedra a las obras de la Catedral. Falcón, T.: op. cit., pág. 45.

51 Archivo de la Iglesia Catedral, libro de Fábrica núm. 407.

52 Cuentas del año 1601. A.G.I., Consulados, 1.322.

53 Cuentas del año 1610, núm. 1, carpeta 4. A.G.I., Consulados 1.134.

54 A.G.I., Consulados, 1.132.

lizarían varios canteros. Basamos esta afirmación en las cuentas particulares de los canteros más significativos. Por ejemplo, ese mismo año, Hernando de Porrúa formulaba la siguiente liquidación: entre el día dos de julio de 1599 y el dos de marzo de 1601 entregó primeramente 171 carretadas, 6 pies y  $1/4$  de jambas y dinteles; luego, 179 carretadas, 8 pies y  $1/3$  de piedra común.<sup>55</sup> Francisco de Villaverde y su socio Gaspar Álvarez sacaron entre el dos de junio de 1599 y el veinticinco de mayo de 1600 un total de 223 carretadas de géneros de distintas clases.<sup>56</sup> Quizá el caso más expresivo sea el de Francisco de la Hermosa que en 1615 sirvió en el plazo de cinco meses 300 carretadas de piedra de Morón; es decir, una media de 60 por mes.<sup>57</sup>

Finalmente hemos de hacer constar que desconocemos el número de trabajadores que empleaban estas explotaciones, salarios que disfrutaban, condiciones laborales, etc.

### b) *Los ladrillos*

Es harto conocida la tradición alfarera de Sevilla, sobre todo del barrio de Triana. Los géneros fabricados en el medio centenar de hornos de que disponía a finales del siglo XVI se exportaban a diversos países europeos y preferentemente a las Indias.<sup>58</sup> Los primeros ladrillos que se utilizaron en las obras de la Lonja procedían de un pedido que se le formuló a la Corona de los materiales sobrantes en el Alcázar: fueron 200.000 piezas, además de tres docenas de columnas y un millar de cahíces de cal.<sup>59</sup>

Cuando a comienzos del año 1586, el Consulado se interesó por las necesidades de la obra, los técnicos informaron que los ladrillos que se fabricaban en Sevilla eran de muy baja calidad para las exigencias del proyecto y que por lo tanto

<sup>55</sup> *Ibíd.*

<sup>56</sup> *Ibíd.*

<sup>57</sup> A.G.I., Consulados, 1.127.

<sup>58</sup> Morales Padrón, F.: *op. cit.*, págs. 151 y ss. También, Navarro García, L.: *op. cit.*, pág. 24.

<sup>59</sup> Condiciones para la edificación de la Lonja. Sin fecha. A.G.I., Consulados, 1.125.



no debían ser adquiridos. Desconocemos las razones que justificaban semejante apreciación pues sabemos que por esos años los tejares de Triana suministraban cantidades muy importantes de ladrillos y tejas para las obras del Hospital de la Sangre y de la Casa de la Contratación.<sup>60</sup> En cambio, decían poseer informes muy favorables acerca de los materiales que se fabricaban en los hornos de Málaga por lo que aconsejaban que se adquiriesen en dicha localidad. El Consulado aceptó la sugerencia y encargó al maestro mayor y al veedor que gestionasen en Málaga la compra de los ladrillos. Así lo hicieron y se compraron 20.000 unidades.<sup>61</sup> La compra no fue acertada entre otras razones porque la entrega se demoró excesivamente, hasta el punto de que en abril de 1588 aun no se habían recibido en Sevilla, al parecer por falta de barcos en el puerto malagueño.<sup>62</sup> Es más, pasado el tiempo, se demostraría que la operación había sido disparatada, aun reconociendo la excelente calidad del material, por el alto precio pagado y por las dificultades encontradas en el transporte.

Por todo ello cuando en 1599 se iniciaba la segunda fase del edificio se estudió la conveniencia de firmar un contrato con algún proveedor de la ciudad para la entrega de una elevada cantidad. Se concertó a un tal Diego de Heces, vecino de Sevilla, quien suministraría la cantidad de 100.000 piezas al precio de 10'5 ducados el millar, siempre que los ladrillos fueran de la calidad de los que se compraron en Málaga.<sup>63</sup>

Otro pedido se le formularía a este mismo contratista, al año siguiente; esta vez la cantidad acordada fue de 150.000 unidades. Como las obras se detuvieron por orden expresa de S. M. la entrega no se realizó en el plazo previsto. Cuando se reanudaron las faenas en el año 1603, el Consulado exigió el cumplimiento del contrato. No deja de sorprendernos la respuesta que a tal demanda dio Diego de Heces, pues dentro del marco de las relaciones laborales y comerciales el problema

---

60 Archivo de la Diputación, leg. 67. A.G.I., Contratación, 340.

61 A.G.I., Consulados, 1.125.

62 Acta del 15 de abril de 1588. *Ibidem*.

63 Acta del 15 de julio de 1599. *Ibidem*. Diego de Heces era uno de los industriales más fuertes del sector; el año 1580 servía de fiador a varios proveedores de la obra del Hospital de las Cinco Llagas. Archivo de la Diputación, leg. 67.

suscitado parece de total actualidad: el contratista exigió a su vez que, dado el tiempo transcurrido, se procediese a una revisión de precios, sobre todo teniendo en cuenta el alza espectacular que durante esos años se había producido tanto en precios como en salarios. El Consulado eludió entrar en el terreno de lo jurídico y no sólo aceptó la revisión del contrato sino que lo amplió en los términos siguientes: la entrega sería de 200.000 ladrillos al precio de 15 ducados el millar. La subida pues suponía casi un 50% sobre los precios anteriores.<sup>64</sup>

### c) *Otros materiales*

Naturalmente en la edificación de la Lonja se consumieron grandes cantidades de cal y de arena. El proveedor más importante también fue Diego de Heces. La cal en 1596 se cotizaba a 13'5 reales el cahíz; y la arena, que se extraía de las riberas del río, se compraba también por millares de cargas, al precio de 15 maravedíes la unidad.<sup>65</sup>

A finales del siglo XVI, al parecer, escaseaba en España la buena madera. Gran parte de la que consumían las industrias navales, las de tonelería y de la construcción se importaba en cantidades considerables del Báltico, Alemania, Irlanda y Francia.<sup>66</sup> En la Lonja no sucedió así, pues las maderas nobles, de alta calidad, que se procuraron para puertas y ventanas, por acuerdo unánime de los miembros del Consulado, se decidió comprarlas en las Indias. En 1595 los comerciantes se pusieron en contacto con un vecino de La Habana llamado Diego de Luna a quien se le encomendó la compra de una importante partida de tablas de caoba valorada en 562.500 maravedíes.<sup>67</sup> Al año siguiente, serían conocidos comerciantes sevillanos como Bernardino de Noli y Sebastián Díaz los en-

64 Acta del 3 de julio de 1603. A.G.I., Consulados, 1.125.

65 A.G.I., Consulados, 1.125 y 1.128.

66 Schafer, E.: *Una estadística de 1597 sobre la navegación extranjera en el puerto de Sevilla*. En «Investigación y Progreso», 1934, núm. 9, pág. 260. También Morales Padrón F.: op. cit., págs. 144-163.

67 Actas del 12 de julio y 9 de noviembre de 1595. A.G.I., Consulados, 1.125.

cargados de suministrar la madera indiana al Consulado para las obras de la Lonja.<sup>68</sup>

Por otra parte, los datos de que disponemos confirman que en el último tercio del siglo XVI entraban en Sevilla grandes cantidades de madera procedente de los pinares de la Sierra de Segura.<sup>69</sup> Indudablemente las compras de madera de los bosques andaluces tuvieron mayor importancia tanto por el volumen de material empleado como por las cantidades invertidas. En 1597 se firmó un importante contrato con Hernando de Molina, vecino de Ubeda, mercader acaudalado, a la sazón residente en Sevilla donde poseía varios e importantes negocios, por el cual entregaría 700 pinos de las medidas que se le indicaban en la villa de Guadajoz; el precio acordado fue de 86'5 reales por unidad y el monto global, 60.550 reales. Otras condiciones estipuladas fueron la entrega de un anticipo de 3.500 ducados y que los pinos fuesen de la sierra de Segura.<sup>70</sup> Sabemos que a finales de octubre de 1598 había entregado 450, recibiendo en tal ocasión la cantidad de 1.349.162 maravedíes.<sup>71</sup> Pero por razones que desconocemos en 1603 Hernando de Molina no había terminado de cumplir el contrato pues aun le faltaban por entregar un centenar de unidades. Como en el caso de Diego de Heces, se procedió a la revisión de precios y se le encargaron 130 unidades más al precio de 99 reales ; es decir, se le subía aproximadamente un 15%.<sup>72</sup>

Cuando se estudiaron las necesidades de la obra para el año 1604, el Consulado tuvo ofertas en muy buenas condiciones para el suministro de maderas de Cádiz y de Sanlúcar de Barrameda, donde un grupo de extranjeros regentaba negocios de maderas. Se comisionó al carpintero mayor, Martín López, para que en Sanlúcar comprase 200 docenas de tablas a un

---

68 A.G.I., Consulados, 1.128.

69 Según Gestoso en la Capilla Mayor de la Catedral se emplearon, además de las maderas procedentes de Flandes y el castaño de Asturias, pinos de la sierra de Segura: (op. cit., t. II, pág. 195). Sabemos que en 1581 el Hospital de la Sangre compraba 844 pinos de esta misma procedencia. Archivo de la Diputación, leg. 67.

70 Acta del 10 de diciembre de 1597. A.G.I., Consulados, 1.125.

71 A.G.I., Consulados, 1.131.

72 Acta del 13 de octubre de 1603. A.G.I., Consulados, 1.125.

precio límite de 33 reales la docena y procediese al flete de los barcos que necesitase para el transporte de la tablazón. Cuando todo estaba a punto para cerrar la compra se interpuso un mercader sevillano llamado Diego García que ofertó entregar dicha cantidad de tablas, en Cádiz o en Sanlúcar, al precio de 24 reales la docena; y si se llegaba al acuerdo de que el transporte hasta el muelle de Sevilla corriese por su cuenta y riesgo, agregando 6 reales por flete y 1'5 para los derechos de aduana, el precio de la docena colocada en Sevilla sería de 31'5 reales.<sup>73</sup> Naturalmente el Consulado se inclinó por esta oferta.

Ese mismo año también se compraron en Guadajoz 150 pinos que fueron transportados hasta Sevilla por el río.<sup>74</sup> Y, por último, no quisiéramos cerrar este apartado sin reseñar que en 1610, Juan Mondorado, vecino de Sevilla, de la collación de San Isidoro, sirvió a la Lonja 26 pinos de los pinares de Utrera, al precio de 9 reales.<sup>75</sup>

#### *d) Los transportes de materiales*

Esta cuestión ha suscitado en nosotros un interés especial. La construcción de un edificio como la Lonja, a base de materiales de cantera, obligó a remover centenares de toneladas de piedra que luego hubo que desplazar hasta los pies de la obra. Las distancias, dados los medios de que se disponía en la época, eran realmente considerables, puesto que salvo las canteras de Morón y las de Palomares, que eran las más próximas a la ciudad, casi la totalidad del material empleado procedía de Espera, Jerez de la Frontera, Puerto Real y del sur de Portugal, lugares situados algunos a más de cien kilómetros.

Para el acarreo de estos pesados materiales no había otros medios que las lentas carretas de bueyes y el transporte ma-

<sup>73</sup> Acta del 31 de octubre de 1603. *Ibidem*.

<sup>74</sup> Acta del 16 de octubre de 1604. *Ibidem*.

<sup>75</sup> A.G.I., Consulados, 1.134. Carpeta 4, núm. 1.

rítimo o fluvial. La magnitud de los contratos firmados con los canteros, como ya hemos visto, evidencia a su vez la significación que tuvo el transporte del material, bástenos recordar que hubo asientos como el de Juan Rodríguez de Guzmán por un total de diez mil carretadas de piedra.

La bibliografía existente en relación con este tema es realmente escasa, especialmente para los siglos XVI y XVII. Ciertamente hay noticias sueltas, pero insuficientes. Sabemos que en 1947 se dictaron las ordenanzas de la Real Cabaña de Carreteros que al parecer no llegó a constituirse como organización de ámbito nacional y, tal vez, ni siquiera como tal organización gremial. Parece que con tal nombre se conocía a individuos y agrupaciones locales de transportistas que gozaban de determinadas ventajas en la cuestión de las tasas y en el uso de los pastos para los bueyes.<sup>76</sup> No tenemos información sobre la Real Cabaña en Andalucía, a pesar de la importancia que adquirieron las rutas conducentes a Sevilla, centro del tráfico indiano.<sup>77</sup> Hay que suponer que necesariamente existiría un parque numeroso de carretas que recorrerían los caminos de Andalucía y en especial los que confluían en la ciudad hispalense. Son razones en cierto modo obvias: el tráfico que una ciudad con una población numerosa como en el caso de Sevilla, requería para su propio abastecimiento; además, el tráfico indiano que motivaba un incremento considerable de la actividad mercantil, sobre todo en los meses próximos a la partida de las flotas, como ya hemos tenido ocasión de ver; y, de forma especial, habría que recordar el tráfico generado al amparo de los privilegios que gozaban los cosecheros sevillanos y que se traducían, por ejemplo, en disponer de un tercio del buque de las flotas y galeones de Indias. Y, por último, la propia dinámica expansiva de una ciudad próspera que generó un gran auge en la industria de la construcción: artesanos y mercaderes de la ciudad invertían en propiedades urbanas para obtener sustanciosos al-

---

<sup>76</sup> Menéndez Pidal, Gonzalo: *Los caminos en la Historia de España*. Madrid, 1951, págs. 83 y ss.

<sup>77</sup> Domínguez Ortiz, Antonio: *El Antiguo Régimen. Los Reyes Católicos y los Austrias*. Madrid, 1974, págs. 88 y ss.

quileres; <sup>78</sup> además, no hay que olvidar las grandes edificaciones que se levantaron en Sevilla a lo largo del siglo XVI, tales como el Hospital de las Cinco Llagas, la terminación de la Catedral, las obras del Alcázar, diversas iglesias y conventos, el ayuntamiento, la Lonja —objeto de este trabajo—, etc.

Por otra parte, hay que tener presente que transportar constituía, tras realizar las faenas propias de la recolección o en los meses de invierno, el segundo oficio de los campesinos de la Europa occidental que de esta forma conseguían remuneraciones complementarias. <sup>79</sup>

En cambio, abundan las informaciones que recogen el mal estado de los caminos y cómo éstos se hacían prácticamente intrasitables en invierno. También es sobradamente conocido que nada o casi nada se hizo por remediar esta lamentable situación que se prolongó hasta bien entrado el siglo XIX. <sup>80</sup> Ni el Estado ni las ciudades quisieron asumir los gastos de mantenimiento de los caminos, tal vez porque no disponían de los fondos necesarios. Una ciudad como Sevilla en el cenit de su esplendor, solamente disponía de una legua pavimentada en la ruta del sudeste. <sup>81</sup> Por ello, ante la inhibición del Estado y de los municipios, eran los propios interesados quienes se veían obligados a paliar en lo posible las deficiencias de los caminos. En 1601 el Consulado encargó a Pedro de Mendoza, empleado de la Lonja, que con los hombres que estimase necesarios procediese a la reparación del camino de Espera dado que su estado era tan lamentable que impedía el normal aprovisionamiento de la obra. El costo total de la reparación se elevó a 27.200 maravedíes y en los trabajos se emplearon nueve hombres durante dieciseis días. Esta operación se volvería a repetir en 1610. <sup>82</sup>

La acción del Consulado en este sentido no se limitó a la reparación de los caminos por los que habían de circular las

78 Pike, R.: op. cit., pág. 149.

79 Braudel, F.: *Civilización material y capitalismo*. Barcelona, 1974, pág. 332.

80 Menéndez Pidal, G.: op. cit., pág. 83.

81 Ponsot, P.: *En Andalousie occidentales: Systèmes des transports et développement économique (XVIIe-XIXe siècle)*. En «Annales», 1976, núm. 6, págs. 1.195-1.212.

82 A.G.I., Consulados, 1.132.

carretas que aprovisionaban la Lonja, sino que se vio precisado a acondicionar los accesos inmediatos a la obra dentro del espacio urbano. En 1611, prior y cónsules estudiaron la situación de la calle denominada en la actualidad Fray Ceferino González donde está situada la cruz de los juramentos, la cual debido al intenso tráfico de gente a pie y a caballo, coches y carretones, recuas y carretas, estaba intransitable, en verano por el polvo y en invierno por el barro. Tal estado causaba una gran incomodidad a los hombres de negocios y demás ciudadanos que acudían a la Lonja. Se concertó con Alonso del Valle el empedrado de dicha calle desde la esquina de la sacristía de los cálices hasta «la esquina de Gaspar de los Reyes, escribano público, que es la que va a la puerta del aceite»; respecto a los gastos de las obras, aunque la legislación de la época prescribía que los vecinos pagasen dos terceras partes y la ciudad el resto, como en este caso los vecinos eran la Iglesia y los escribanos públicos, el Consulado acordó correr con el total de la reparación que se cifró en dos mil reales.<sup>83</sup>

Naturalmente esta situación influía directamente en el precio de los portes, que se encarecían de forma especial en época de lluvias. Con todo, el transporte en la Edad Moderna fue siempre caro, especialmente el terrestre, a pesar de que, como dice Braudel, no constituía en sí mismo una actividad muy lucrativa.<sup>84</sup> En 1582 el porte de granos se estipuló a razón de diez maravedíes por arroba y legua; y a comienzos del siglo XVII, en Castilla, el precio de la arroba-legua de cualquier mercancía pagaba como mínimo 3 maravedíes.<sup>85</sup> Precisamente, en 1586 el Consulado se lamentaba de la carestía de los portes, de manera que el acarreo de piedras desde el muelle a la obra se venía pagando a razón de 42'5 maravedíes la carretada, lo que resultaba excesivo; sin embargo, el fenómeno inflacionista que por esos años azotaba todos los sectores económicos de España, agravaría aún más la situación. En 1603, Felipe Antón, que años antes había con-

---

83 *Ibidem.*

84 Braudel, F.: *op. cit.* pág. 332.

85 Domínguez Ortiz, A.: *op. cit.*, pág. 95. También en Hamilton, E. J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España 1501-1650*. Barcelona, 1975, pág. 266.

tratado la exclusiva del transporte de los materiales que llegaban al muelle para las obras de la Lonja, al precio de 46 maravedíes la carretada, alegando el alza general que habían experimentado los precios y los salarios, se negaba a seguir prestando el servicio si no se le subía la cantidad estipulada, a lo que accedió el Consulado fijando el precio de la carretada en 51 maravedíes; es decir, se le subía de golpe más de un 10%.<sup>86</sup>

La escasez de carretas era otro factor que incidía directamente en el precio de los portes. Téngase en cuenta que el clima de Andalucía no favorecía los transportes entre otras razones porque en las explotaciones agrícolas se utilizaba el mínimo de animales de labor y transporte, dado la falta de hierba y por lo tanto el elevado coste de su mantenimiento a base de grano.<sup>87</sup> En los años 1593, 1596 y 1597 hubo temporadas en las que las obras se paralizaron prácticamente o se trabajó a un ritmo inferior al deseado por la falta de material debido a las dificultades que existían para encontrar carretas que lo transportase desde las canteras. En la primera de las fechas señaladas, el Consulado lo achacaba a las dificultades que en sí mismo entrañaba este tipo de carga, a la época —recolección— y, sobre todo, al precio de los portes, por lo que se autorizó subir el precio de la carretada de 24 a 26 reales para la piedra procedente de las canteras de Espera.<sup>88</sup> El mismo problema se planteó con los acarreos desde las canteras de Jerez al embarcadero en el Puerto de Santa María.<sup>89</sup>

En 1597 el problema surgió motivado sobre todo por el estado de los caminos a la sazón intransitables, de forma que un material tan pesado exigía que los carreteros empleasen doble yunta de bueyes con lo que los portes se encarecían casi en la misma proporción. El Consulado estudió la situación y acordó enviar recado a Utrera, Los Palacios, Las Cabezas de

---

86 Acta del 18 de enero de 1586. A.G.I., Consulados, 1.125.

87 Ponsot, P.: *op. cit.*, págs. 1.197 y ss.

88 Acta del 3 de agosto de 1593. A.G.I., Consulados, 1.125. También en Navarro García, L.: *op. cit.*, pág. 15.

89 A.G.I., Consulados, 1.128.



San Juan y a Espera, lugares donde al parecer había numerosos carreteros para que éstos libremente, sin sujeción de contrato, pudieran transportar desde Espera los materiales necesarios, a razón de 26 reales la carretada.<sup>90</sup>

## CUADRO 3

TRANSPORTE DE PIEDRA PROCEDENTE DE LAS CANTERAS DE ESPERA. PRECIO DE LA CARRETADA<sup>91</sup>

<i>Años</i>	<i>Reales</i>
1596	24
1599	26
1600	28/30
1601	30
1603	26
1604	26
1609	28/32
1610	30

Como puede verse en el cuadro anterior el muestreo de los precios de los portes evidencia que al finalizar el siglo XVI experimentaron una subida del 25% respecto al año 1596; sin embargo sufrirán un considerable retroceso en los años siguientes para alcanzar en 1610 los niveles de comienzos de la centuria. En definitiva, los portes reflejarían también el alza general que experimentaron los distintos sectores económicos de la época.

El volumen que alcanzó el tráfico de materiales entre las canteras de Jerez, Espera y la Lonja fue realmente importante. Si tomamos como referencia el año 1596 sabemos que en dicha fecha se presupuestaron 2.900 carretadas, por un valor de 98.250 reales. Nosotros hemos localizado la entrada en la Lonja de 566 carretadas procedentes de Espera, los carreteros que realizaron dicho transporte cobraron por el servicio casi medio millón de maravedíes.<sup>92</sup>

90 Acta del 12 de abril de 1597. A.G.I., Consulados, 1.125.

91 A.G.I., Consulados, 1.126, 1.127 y 1.128.

92 A.G.I., Consulados, 1.125, 1.126 y 1.127.

Ahora bien, interesa profundizar sobre las circunstancias que concurrían en los hombres que realizaron esta labor. El análisis del apéndice número tres y los datos que hemos podido recoger de la documentación nos permiten algunas reflexiones sobre el tema, aunque confesamos de antemano son bastante insatisfactorias. En primer lugar, destaca un reducido grupo de personas que efectúan cincuenta o más portes en un sólo año:

<i>Años</i>		<i>Carretadas</i>	<i>Precio (Mrs.)</i>	<i>Naturaleza</i>
1596	Benito Gallego	51	43.108	Espera
	Francisco Muñoz	63	51.524	
1601	Pedro García de Tapia	50	36.400	Sevilla
	Melchor López	74	78.360	Las Cabezas
	Alonso Martín	103	100.190	
1603	Alonso de Salas	177	162.041	Villafranca
1604	Juan Carrasco	60	53.224	Espera
1610	Gabriel oGnzález	67	68.994	Los Palacios
	Alonso Hermoso	79	82.687	Espera
	Hernán Martín	113	117.904	Villafranca
	Diego Mateo	57	58.506	Utrera

Parece evidente que estas personas para la realización de estos servicios habrían de disponer de varias unidades. En la documentación, si bien no se especifica el número de unidades que intervienen, se habla de portes realizados en «sus carretas»; pero además, resulta obvio si se tiene en cuenta la distancia y la velocidad que podían desarrollar estos vehículos tirados por animales de proverbial lentitud. Calculando como máximo un desarrollo diario de 20 kilómetros —Domínguez Ortiz dice que la máxima velocidad de una carreta de bueyes era de tres leguas diarias—<sup>93</sup> se necesitarían como mínimo unos seis días para hacer el viaje de ida y vuelta de

93 Domínguez Ortiz, A.: op. cit., pág. 95 y ss.

Espera a Sevilla en condiciones climatológicas normales. Por ello parece que se confirma lo que decíamos más arriba acerca de la poca rentabilidad de los transportes terrestres, pues en 1596 una carreta, transportando piedras para la Lonja desde Espera, proporcionaría a su propietario un jornal de apenas cuatro reales, del que habría que detraer los honorarios del carretero, los gastos de alimentación de los animales y la amortización del utillaje necesario para el vehículo. Téngase en cuenta que en esa fecha el jornal de un peón era de tres reales. Resulta lógico pensar que en los períodos de inactividad agrícola los campesinos se empleasen con sus carretas en este tipo de trabajo; pero, si el transporte no era rentable, ¿cómo se explica el elevado número de portes que efectuaron algunos carreteros, por ejemplo, Alonso de Salas o Hernán Martín? Para poder realizar 117 portes —caso de Alonso de Salas— se precisarían como mínimo cinco carretas, trabajando todos los días del año, con otros tantos hombres y al menos diez bueyes. Así pues todo indica que hemos de descartar la posibilidad de que se tratase de hombres de negocio que hubiesen hecho del transporte su principal actividad y que tanto en el caso de los portes esporádicos como en el de los más habituales fuesen labradores, algunos muy ricos, convertidos en transportistas de manera accidental.

En el presupuesto de 1596, al que ya nos hemos referido, se incluía una partida de 500 carretadas de piedra de las canteras de Jerez. Nosotros tenemos constancia de que se cargaron en el Puerto de Santa María más de cuatrocientas.<sup>94</sup> El traslado de estos materiales era más complejo pues se realizaba en tres fases. Primeramente había que llevarlos desde los lugares de extracción al embarcadero en carretas; esta operación costaba a razón de ocho reales carretada;<sup>95</sup> luego, una vez embarcado el material, tras remontar el Guadalquivir, se depositaba en el muelle, donde nuevamente las carretas lo trasladaban a la Lonja. La piedra extraída el año de referen-

---

94 A.G.I., Consulados, 1.125.

95 Instrucción a Juan Gutiérrez, cantero de la Lonja, de fecha 6 de noviembre de 1596. A.G.I., Consulados, 1.128. Gestoso dice que en 1577, es decir, casi veinte años antes, el precio de esta operación era de 16 reales: (op. cit., t. I, 2.ª parte, pág. 586).

cia llegó distribuída en once barcos, cuyos portes ,a razón de siete reales la carretada, importaron un total de 2.863 reales.<sup>96</sup>

Como es bien sabido, la Compañía del Río monopolizaba las faenas de carga y descarga en los muelles sevillanos. La tarifa, en el año 1610, para este trabajo era de dos reales carretada.<sup>97</sup>

Así pues, teniendo en cuenta que el traslado de una carretada de piedra desde el muelle a la Lonja costaba en 1596 la cantidad de 42 maravedíes ,colocar la piedra de Jerez en la obra salía a razón de algo más de 18 reales la carretada, por lo que el importe total de la piedra procedente de dicha localidad en el año de referencia fue de 253.580 maravedíes.

El transporte fluvial era pues bastante más barato que el terrestre como puede comprobarse fácilmente por la relación carretada-legua. Esto era la tónica general no sólo en España sino en todo Occidente.<sup>98</sup> El puerto sevillano mantenía en la época que nos ocupa un tráfico muy activo hasta el punto de que en 1597 se llegaba a contabilizar la entrada diaria de hasta 24 navíos extranjeros.<sup>99</sup> Dicho tráfico se veía incrementado con el fluir de lanchones dedicados al transporte de mercancías de toda índole. Parece que estas embarcaciones fueron muy utilizadas en el tráfico de cabotaje en el triángulo Ayamonte, Gibraltar, Sevilla; y, además, resolvían el problema de las relaciones con las costas portuguesas y provincias periféricas.<sup>100</sup> Comandaban estos lanchones los denominados *arraeces*, gente de mar, afincados, en un alto porcentaje, en Triana y en el Puerto de Santa María. En el apéndice número cuatro hemos reflejado los que participaron en el transporte de piedra de las canteras de Jerez, en los años que se indican.

---

96 A.G.I., Consulados, 1.127.

97 A.G.I., Consulados, 1.127 y 1.128. Véase también el trabajo de Gil-Bermejo, Juana: *Trabajadores del Comercio Andaluz (aljameles, palanquines, carretilleros)*. En «Jahrbuch Fuhr Geschichte» del año 1979. Proporciona abundantes noticias sobre estos trabajadores .

98 Braudel, F.: op. cit., pág. 333.

99 Schafer, E.: op. cit., pág. 259.

100 Ponsot, P.: op. cit., pág. 1.197.

e) *La mano de obra*

Se ha conservado gran parte de la contabilidad particular de la obra; es decir, de los gastos destinados casi exclusivamente al sostenimiento de la mano de obra empleada en las tareas específicas de la construcción del edificio y del utillaje que ésta utilizaba. Gracias a ello sabemos que entre el personal contratado se podía distinguir entre el trabajador cualificado y el peonaje auxiliar. Entre los primeros hay que mencionar los aparejadores, asentadores, canteros, carpinteros, sobrestantes y albañiles, cuya consideración técnica queda reflejada por la cuantía de los salarios y jornales que devengaban. Asimismo las nóminas de la Lonja recogen la presencia de hombres de reconocida fama como Andrés y Alonso de Vandelvira, Juan de Minjares y Miguel de Zumárraga.<sup>101</sup>

El personal se contrataba por semanas, de acuerdo con las necesidades del momento. No obstante existía una base de personal fijo, por definirlo de alguna manera, especialmente entre los aparejadores y canteros. El personal fijo gozaba de salario y de jornal; es decir, de sueldo anual, más jornal diario. Cuando se iniciaron los trabajos esta cuestión fue especialmente debatida en una junta celebrada entre los miembros del Consulado y los altos técnicos de la obra; el informe del maestro mayor fue favorable a que los oficiales gozasen de ambos conceptos en sus remuneraciones.<sup>102</sup> A principios de 1600 el salario anual de los aparejadores (entre los que se contaba Alonso de Vandelvira) era de 30.000 maravedís y el de un albañil, 7.500;<sup>103</sup> en 1610 el salario perma-

---

101 Proporcionan abundantes noticias sobre estos arquitectos los recientes trabajos de Falcón, T.: op. cit.; Barbe, Geneviève: *La cultura matemática de los arquitectos Andrés y Alonso de Vandelvira*. «Actas del I Congreso de Historia de Andalucía». «Andalucía Moderna», Córdoba, 1978, t. I, págs. 95-98; y Pérez Escolano, Víctor: *Entre el rigor y la retóricas casa y ciudad en la Sevilla moderna*. En «Archivo Hispalense», Sevilla, 1981, núm. 196.

102 El fijar salario y jornal parece que era algo normal; por ejemplo, en 1567, Juan Cabello en su condición de maestro mayor de la obra de cantería de la puerta del Arenal recibía del municipio 12.000 maravedís anuales en concepto de salario y 4 reales diarios de jornal. Archivo Municipal de Sevilla, Papeles del Conde del Aguila, t. 7, núm. 10. También en Acta del 19 de febrero de 1584. A.G.I., Consulados, 1.125.

103 A.G.I., Consulados, 1.131.

necía invariable.<sup>104</sup> El maestro mayor, en 1612, a la sazón Miguel de Zumárraga, en reconocimiento a su excelente trabajo, sobre todo en lo referente a la techumbre del edificio dado que el empleo de piedra y no de madera como en un principio se pensó, ahorró cantidades considerables, gozaba de un salario de 300 ducados anuales.<sup>105</sup> Curiosamente en esa fecha no era éste el salario más elevado, pues el veedor de la obra disfrutaba de 380 ducados; y un sobrestante, responsable además de la tenencia de materiales, tenía una asignación de 320.<sup>106</sup>

Como era costumbre en la época, al personal fijo se le concedía una gratificación extraordinaria en Navidad, en concepto de aguinaldos. Parece que para obtenerla el empleado debía solicitarla previamente. Miguel de Zumárraga recibió por tal concepto 100 reales; al año siguiente, el contador Tomás López Crespo, pagó a tal efecto un total de 32.300 maravedíes.<sup>107</sup>

Independientemente de la relativa seguridad de que gozaba el personal fijo, en la Sevilla de finales del XVI la situación de los trabajadores de la construcción no era precisamente halagüeña. Por esa fecha, los empleados de la obra del Alcázar se lamentaban de los míseros jornales y salarios que per-

104 A.G.I., Consulados, 1.134. Ese año Alonso de Vandelvira elevó un escrito a la dirección del Consulado solicitando 100.000 maravedíes de ayuda de costa y que se le señalase, de por vida o mientras durasen las obras de la Lonja, un salario. Argumentaba su petición diciendo que había sido aparejador de la Lonja durante diez años, en tiempos de Juan de Minjares, y que después de su muerte ejerció ambos oficios, es decir, maestro mayor y aparejador, durante un período de doce años. Según sus cálculos había ahorrado a la Lonja 400 ducados al año, pues desempeñó dichos oficios con sueldo de aparejador. Además, cuando se detuvieron las obras en 1600, se le retiró el salario aunque con la promesa de que cuando se reanudasen se le abonaría íntegramente; y todo ello sin considerar el agravio comparativo pues el Consulado mantuvo los salarios a los sobrestantes de la obra y a otros ministros. En definitiva, que se hallaba anciano, empobrecido y cargado de hijos y nietos y con un salario que apenas le permitía subsistir.

El Consulado se reunió el 12 de marzo y acordó aceptar la dimisión de Alonso de Vandelvira, así como nombrar en su lugar a Miguel de Zumárraga, con salario de 250 ducados; de dicho salario se detraerían 50 ducados para Alonso de Vandelvira en reconocimiento de los servicios prestados. Es decir, el Consulado reconocía su obligación respecto a Alonso de Vandelvira pero la trasladaba al nuevo maestro mayor, quien muy pronto manifestó su disconformidad y exigía el salario que consideraba justo. A.G.I., Consulados, 1.134.

105 A.G.I., Consulados, 1.125.

106 *Ibidem*.

107 A.G.I., Consulados, 1.134, núm. 1, carpeta 4.

cibían; pero, además, denunciaron algo muy importante, que precisamente en las edificaciones y contrucciones en general de carácter público o realizadas con fondos del Estado, los salarios y jornales estaban a un nivel más bajo que el existente en las obras particulares, lo que se traducía en que a la hora de contratar personal éste rehusaba emplearse. Por otra parte, no deja de ser curioso el hecho de que cuando en el Alcázar se plantea la cuestión de subir los jornales se pide información al aparejador de la Lonja, Juan Bautista de Zumárraga: se les fijó 5 reales a los maestros mayores y 2'5 a los peones.<sup>108</sup>

La situación se agravó en los comienzos del XVII. Gestoso recoge un informe de Vermondo Resta, maestro mayor del Alcázar en el que se lamentaba de lo difícil que era encontrar albañiles y carpinteros para dichas obras. Las causas que señala eran la gran epidemia que hacía poco había sufrido la ciudad, la expulsión de los moriscos y, sobre todo, el bajo nivel de los jornales que ofrecían, pues cuando en cualquier obra particular un oficial ganaba ocho reales ellos solamente pagaban seis.<sup>109</sup> Un jornal ciertamente de miseria: sabemos que en Madrid, en esa fecha, los oficiales albañiles ganaban ocho o nueve reales y los peones cuatro o cinco; y todo indica que con tales cantidades únicamente se malvivía.<sup>110</sup>

Sin pretender entrar en un análisis pormenorizado de la evolución de los salarios de la construcción, cuestión de la que se han ocupado Hamilton y Jorge Nadal<sup>111</sup> en trabajos de planteamientos más amplios de los que aquí nos proponemos, la situación en la Lonja, según se desprende del cuadro número cuatro la podríamos resumir así: 1) los jornales de los peones, oficiales albañiles, sobrestantes y aparejadores permanecen prácticamente congelados a lo largo de los años que median entre 1596 y 1609; 2) los de los asentadores y carpin-

108 Gestoso J.: op. cit., t. 1, 2.ª parte, pág. 466.

109 Gil-Bermejo, Juana: *La Casa de la Contratación de Sevilla*. En «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, 1973, XXX, pág. 717. También en Gestoso, J.: op. cit., págs. 466 y 467.

110 Brown, J. y J. H. Elliott: op. cit., pág. 97.

111 Hamilton: op. cit., y Nadal Oller, Jorge: *La revolución de los precios españoles en el siglo XVI. Estado actual de la cuestión*. En «Hispania», 1959, t. XIX, págs. 504-530.

teros crecieron en dicho período un 27% y los de los canteros un 22%.

#### CUADRO 4

##### JORNALES QUE PERCIBÍA EL PERSONAL EMPLEADO EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA LONJA (REALES)

	1596	1598	1599	1605	1609	1610
Aparejadores	7	7'5	7'5	—	7	7
Asentadores	5'5				7	7
Canteros	4'5	5	5-6		5'5	5'5
Carpinteros	5'5	5'5-6	5'5-6	7	7	6-7
Sobrestantes	4	4	4	4	—	—
Albañiles	5-6	5'5-6	6	5	—	6
Peones	3	3	3	2	3	3'5
Aserradores	—	—	7	—	—	—

Otra cuestión que habría que resaltar es el escaso número de albañiles que se empleaba en la edificación de la Lonja. Es más, se desprende de la contabilidad que hubo semanas en las que no se contrataba ninguno. En cambio el número de canteros y de peones es relativamente importante. El muestreo que hemos llevado a cabo sobre las cuentas semanales de los años 1596, 1598, 1609 y 1610 nos proporciona al respecto datos de interés. Evidentemente lo que más llama la atención es la variabilidad de las cifras, lo que viene a confirmar lo que ya decíamos antes respecto al carácter eventual de los contratos. Con todo, la media de personal empleado directamente en las tareas de construcción del edificio viene a ser de 52 para todo el año 1596, de 106 para 1598, 67 para 1609 y de 69 para 1610; el promedio de peones es de 21 en 1596, de 63 en 1598, de 41 en 1609 y 35 en 1610. Respecto al personal cualificado, las medias que hemos obtenido son las siguientes: canteros, 26 en 1596, 33 en 1598, 17 en 1609 y 19 en 1610; los carpinteros y sobrestantes permanecen prácticamente sin variación, generalmente dos de cada oficio, aunque a veces se contratan hasta once carpinteros. Estos últimos eran artesanos muy respetados que goza-



ban de posición privilegiada, tal vez reflejo de las creencias religiosas.<sup>112</sup>

## CUADRO 5

VALOR MENSUAL DE LAS NÓMINAS DE LOS JORNALES DE LOS TRABAJADORES DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA LONJA (MARAVEDÍES)<sup>113</sup>

<i>Meses</i>	1596	1597	1598	1599	1600
Enero	118.522	144.303	253.384	47.543	177.469
Febrero	175.739	153.635	411.822	44.832	176.794
Marzo	160.536	162.649	422.258	40.599	137.701
Abril	148.879	101.079	299.263	77.443	208.904
Mayo	179.981	184.664	270.205	217.951	182.507
Junio	141.940	173.116	377.219	167.279	159.846
Julio	202.577	229.260	251.064	198.366	159.389
Agosto	131.578	198.050	256.626	282.640	120.997
Septiembre	172.668	271.430	123.828	130.301	121.840
Octubre	134.729	166.452	135.413	247.635	167.818
Noviembre	148.438	198.687	153.161	155.944	103.654
Diciembre	74.094	206.502	10.657	164.265	138.953
Total:	1.789.681	2.189.827	2.964.900	1.774.798	1.855.872
<i>Meses</i>	1601	1603	1604	1609	1610
Enero	183.937	169.772	225.985	67.143	246.718
Febrero	141.097	193.593	215.041	115.832	244.175
Marzo	62.269	294.770	252.058	163.032	275.427
Abril	96.262	205.626	192.947	161.606	182.695
Mayo	106.459	263.265	214.649	251.838	220.164
Junio	179.390	154.932	102.034	284.611	207.124
Julio	152.475	185.118	221.617	229.079	284.660
Agosto	146.524	154.907	232.988	287.416	326.844
Septiembre	153.977	290.139	189.468	241.578	288.918
Octubre		207.228	185.610	261.929	278.977
Noviembre		193.503	81.746	303.096	288.853
Diciembre		186.437	78.825	169.438	265.386
Total:	1.222.390	2.499.290	2.192.968	2.536.598	3.109.941

112 Pike, R.: op. cit., pág. 114.

113 A.G.I., Consulados, 1.125, 1.129, 1.130 y 1.133.

Como ya hemos dicho, no disponemos de la contabilidad detallada de los gastos de la mano de obra de los años anteriores a 1596, que debieron ser lógicamente los de mayor intensidad en los trabajos, por lo que los datos disponibles son relativamente significativos. Ahora bien, el análisis de los diez años pormenorizados que figuran en el cuadro número cinco nos permite algunas reflexiones de interés. Primeramente, se desprende que los años de máxima inversión fueron los de 1598 y 1610 con cantidades que rondaron o superaron los ocho mil ducados anuales permitiendo emplear a más de un centenar de hombres en 1598 y más de setenta en 1610. En segundo lugar, destaca la irregularidad mensual de las cantidades invertidas probablemente como consecuencia de diversos factores: las oscilaciones naturales en la recaudación de los fondos, el flujo de las flotas de Indias, la utilización de los fondos para otros fines, las inclemencias del tiempo y las dificultades en el suministro de materiales. Por último, llevados por el deseo de conocer la verdadera dimensión de la edificación de la Lonja y de acuerdo con la perspectiva que marca el objetivo central de este trabajo, hemos cotejado nuestros datos con los de las contabilidades de las obras de la Catedral y del Hospital de las Cinco Llagas; y por las cantidades que en esa fecha se gastaban en ambo sedificios, únicamente las obras de la Catedral se asemejaban en volumen, con inversiones mensuales que oscilaban entre 150.000 y 300.000 maravedíes.<sup>114</sup>

Queremos cerrar este apartado señalando otras dos cuestiones de interés. En primer lugar, el Consulado prohibió de forma tajante la contratación de esclavos negros en calidad de peones, de manera que si se contravenía esta disposición serían responsables el maestro mayor y el veedor. Aunque no se explican las razones de esta determinación, suponemos que sería debido al bajo nivel de productividad de los peones esclavos.<sup>115</sup> Y en segundo lugar, bien entrado el siglo XVII, los comerciantes determinaron que todo el personal contrata-

---

114 Archivo de la Santa Iglesia Catedral, libros de fábrica 102 y 115. Archivo de la Diputación, leg. 67.

115 Acta del 8 de julio de 1567. A.G.I., Consulados, 1.125.

do en la Lonja, especialmente aparejadores, asentadores y canteros habrían de tener dedicación exclusiva, de manera que se les prohibió trabajar en otras construcciones mientras estuviesen ligados al Consulado, so pena de rescisión del contrato; tampoco hemos encontrado la explicación a esta decisión, pero nos cuesta creer que con una jornada laboral que comenzaba al alba y terminaba al atardecer, aun le quedase a este personal fuerzas para pluriemplearse.<sup>116</sup> Tal vez este fenómeno se produjese en época de lluvias, pues con ellas llegaba el fantasma del paro, el hambre y las penalidades.<sup>117</sup>

\* \* \*

Para finalizar esta serie de consideraciones y volviendo al planteamiento inicial, destacaríamos cómo en la centuria que media entre 1582 y 1682 el Comercio de Sevilla contribuyó con más de 1'6 millones de ducados que fueron a parar a las arcas de la Lonja administradas por el Consulado de Cargadores a Indias. Una considerable cantidad fue destinada a atender necesidades de la Corona y algo más del 50% a la finalidad original del impuesto, es decir, a sufragar los gastos de edificación de la Casa Lonja. Las cuantiosas sumas que exigieron la proyección y realización de dicho edificio permitirán, sobre todo en los años de mayor intensidad laboral, la contratación permanente de casi un centenar de hombres (cifra superada a veces) como canteros, albañiles y otros menesteres propios de la industria de la construcción. Además, posibilitó la firma de numerosos e importantes contratos con industrias subsidiarias —valga la expresión— a veces por sumas equivalente a veinte mil peonadas; asimismo, se emplearán centenares de carretas y decenas de embarcaciones para el transporte de los materiales. Resulta evidente pues, que el levantamiento de un edificio como el que nos ocupa tuvo una considerable repercusión en la vida económica de la ciudad.

---

116 Acta del 24 de enero de 1609. A.G.I., Consulados, 1.125.

117 Acta del 1 de diciembre de 1586. A.G.I., Consulados, 1.125.



## APENDICE 1

### CANTIDADES PRODUCIDAS POR EL TERCIO DE UNO POR CIENTO EN LA ADUANA DE SEVILLA PARA LA EDIFICACIÓN DE LA LONJA.<sup>118</sup>

<i>Años</i>	<i>Mrs.</i>	<i>Años</i>	<i>Mrs.</i>
1582	1.830.040	1638	6.990.665
1583	7.579.043	1639	6.982.993
1591	8.967.571	1640	5.670.590
1595	39.613.849 <sup>119</sup>	1641	—
1596	11.469.598	1642	9.612.559 <sup>121</sup>
1597	8.979.654	1643	—
1598	4.009.768	1644	8.705.386 <sup>122</sup>
1599	5.585.438	1645	5.143.956
1600	9.173.632	1646	—
1601	5.967.797	1647	9.876.720 <sup>123</sup>
1602	5.680.002	1648	4.562.627
1603	9.342.748	1649	3.242.041
1604	6.426.572	1650	3.385.700
1605	12.075.660	1651	4.857.753
1606	6.445.029	1652	3.115.790
1607	8.777.623	1653	3.530.182
1608	10.251.199	1654	3.894.190
1609	8.941.971	1655	2.507.692
1610	7.799.432	1656	3.091.377
1611	7.184.040	1657	2.331.366
1612	8.807.289	1658	2.727.237

118 A.G.I., Consulados, 1.129 y 1.322; libros 613 y 614; y Contaduría, 597.

119 Hemos computados desde el 21 de abril de 1592 al 31 de diciembre de dicho año.

120 Corresponde a los años 1618 y 1619.

121 Corresponde a los años 1641 y 1642.

122 Corresponde a los años 1643 y 1644.

123 Corresponde a los años 1646 y 1647.

## APENDICE 1 (continuación)

<i>Años</i>	<i>Mrs.</i>	<i>Años</i>	<i>Mrs.</i>
1613	9.322.280	1659	—
1614	10.460.829	1660	—
1615	9.620.004	1661	—
1616	7.713.775	1662	—
1617	—	1663	9.291.434 <sup>124</sup>
1618	—	1664	—
1619	12.628.042 <sup>120</sup>	1665	5.053.450 <sup>125</sup>
1620	9.729.054	1666	2.040.348
1621	12.492.443	1667	—
1622	7.349.774	1668	4.598.599 <sup>126</sup>
1623	7.538.370	1669	—
1624	8.782.466	1670	5.246.846 <sup>127</sup>
1625	5.828.270	1671	—
1626	9.490.378	1672	4.592.579 <sup>128</sup>
1627	10.215.647	1673	1.665.629
1628	8.007.051	1674	—
1629	5.326.665	1675	—
1630	7.379.290	1676	6.416.976 <sup>129</sup>
1631	7.537.367	1677	2.183.054
1632	6.808.799	1678	—
1633	6.968.633	1679	—
1634	6.560.459	1680	4.916.730 <sup>130</sup>
1635	7.205.759	1681	3.441.099 <sup>131</sup>
1636	6.835.317	1682	1.543.027
1637	7.291.102		

---

124 Hemos computados desde primeros de 1659 al 30 de abril de 1663.

125 Contabilizado desde el 1 de mayo de 1663 al 31 de diciembre de 1665.

126 Años 1667 y 1668.

127 Años 1669 y 1670.

128 Años 1671 y 1672.

129 Años 1674, 1675 y 1676.

130 Contabilizado desde el 1 de enero de 1678 al 13 de febrero de 1680.

131 Contabilizado desde el 14 de febrero de 1680 al 31 de diciembre del mismo año.

## APENDICE 2

### RELACIÓN DE CANTEROS PROVEEDORES DE PIEDRA PARA LA LONJA CON EXPRESIÓN DE LAS CANTIDADES RECIBIDAS POR EL MATERIAL SERVIDO <sup>132</sup>

	<i>Años</i>	<i>Mrs.</i>
<i>1.—Piedra de Espera</i>		
Adame, Benito	1595	37.000
	1596	129.000
	1597	61.200
	1601	160.187
	1609	104.422
	1610	170.317
Alvaro, Gaspar	1599	20.000
	1600	25.500
	1601	103.700 <sup>133</sup>
Fernández, Alonso	1600	5.916
López, Felipe	1599	54.400
	1600	13.600
	1601	143.000
Martín, Juan	1596	155.380
	1599	5.807
Martín Diego	1636	5.362

---

<sup>132</sup> A.G.I., Consulados, 1.126, 1.127, 1.128 y 1.132.

<sup>133</sup> Dicha cantidad correspondía a los materiales entregados en el período de tiempo comprendido entre el año 1599 y el día 2 de noviembre de 1601. Sabemos que estaba asociado a Francisco de Villaverde. Las cantidades servidas fueron las siguientes: a) 85 carretadas, 13 pies y 1/24 de dinteles y cornisas a razón de 16 reales la carretada; b) 138 carretadas, 11 pies y 3/4 de piedra común, a 12 reales la carretada. A.G.I., Consulados, 1.132.

## APENDICE 2 (continuación)

	<i>Años</i>	<i>Mrs.</i>
Porrúa, Hernando de	1599	17.000
	1600	57.900
	1601	168.684
	1603	273.306 <sup>134</sup>
	1604	85.483
	1609	65.484
	1610	128.426
Ruiz, Felipe	1603	67.622
Suárez, Lázaro	1600	37.400
Villaverde, Francisco	1592	142.800
	1593	312.400
	1594	37.500
	1595	19.604
	1596	102.000
	1597	16.000
	1599	4.252
	1600	10.200
 <i>2.—Piedra de Jerez</i>		
Ariza, Hernando	1610	12.546
Carvajal, Alonso	1599	22.079
	1600	50.541
	1601	25.306
	1610	127.366
Cruz, Agustín de la	1599	23.162
Felipe, Francisco	1610	133.441
	1616	138.365
González, Antonio	1596	30.992

---

134 Por haber servido desde febrero de 1601 hasta el 17 de mayo de 1603 los géneros siguientes: 30 carretadas, 13 pies y 7/8 de jambas; 266 carretadas, 8 pies y 7/8 de cornisas; 110 carretadas, 8 pies de piedra común. A.G.I., Consulados, 1.132.



## APENDICE 2 (continuación)

	<i>Años</i>	<i>Mrs.</i>
Hernández, Simón	1600	91.908
	1601	95.605
Jiménez de Carvajal, Alonso	1599	21.010
	1603	99.225
Martín de Nava, Pedro	1610	6.120
Petit, Felipe	1596	9.292
Piña, Alonso de	1599	64.306
	1600	72.341
	1601	53.974
	1603	39.877
	1610	37.813
Ruiz, Miguel	1599	4.450
3.— <i>Piedra de Morón</i>		
Hermosa, Francisco de	1615	53.864
	1616	293.971



### APENDICE 3

#### RELACIÓN DE CARRETEROS QUE SIRVIERON LA PIEDRA PARA LA LONJA DESDE LAS CANTERAS DE ESPERA, CON EXPRESIÓN DE LOS PORTES EFECTUADOS <sup>135</sup>

<i>Nombres</i>	1596	1599	1601	1603	1604	1609	1610
Alonso, Pedro	13						
Barrero, Juan					14		5
Bejines, Diego	9						
Beltrán, Lucas	9						
Benítez, Francisco				39	31		
Bernal, Hernando	3			28	21		
Bernal, Hernán				19			
Bohórquez, Agustín				21			
Bueno, Juan	31		30				
Caballero, Juan				36			
Carrasco, Juan					60		
Delgado, Martín							35
Díaz, Francisco							49
Domínguez, Alonso							6
Falcón, Alonso	7						
Fernández, Alonso				20			
Franco, Diego		6					
Franco, Pedro						36	46
Galache, Juan						46	4
Galván, Juan	9						
Gallego, Benito	51		22				
Gallardo, Juan			8	47			
García de Tapia, Pedro			50				

<sup>135</sup> A.G.I., Consulados, 1.126, 1.127, 1.128 y 1.132.

## APENDICE 3 (continuación)

<i>Nombres</i>	1596	1599	1601	1603	1604	1609	1610
Gerónimo, Miguel					4		
González, Alonso	11						
González, Gabriel						8	67
González, Lázaro						5	
González, Gaspar						10	
González, Juan							22
Gutiérrez, Juan				3			
Hernández, Alonso			12		31	9	
Hernández, Antón			7				
Hernández, Benito	4						
Hernández, Luis				9			
Hernández, Gaspar		7					
Hernández, Martín	26			19			
Hernández, Melchor					16		
Hernández, Pedro			33				
Hermoso, Alonso							79
Jurado, Diego						40	
Jurado, Martín						13	
López, Bartolomé	3						
Lópe, Alonso		2			9		
López, Melchor			74				
López, Francisco				5			
López, Pedro				11			
López, Cristóbal			41				
Lorenzo, Hernando		8	49	19			
Manzano, Tomás	3						
Magdaleno, Pedro				18	4		
Martín, Antón		12	34				
Martín, Alonso			103				
Martín, Juan	3					21	
Martín, Diego				23			
Martín, Gonzalo				9			
Martín, Gregorio					38		
Martín, Hernán						23	113

## APENDICE 3 (continuación)

<i>Nombres</i>	1596	1599	1601	1603	1604	1609	1610
Medina, Simón de	7						
Mendoza, Francisco	2						
Meléndez, Pedro			35				
Miguel, Juan de			18	3			
Mínguez, Pedro			5				
Moguer, Pedro	6						
Muñoz, Francisco	63						
Muñoz, Diego		1			2		
Muñoz, Andrés			16				
Mateos, Andrés	8						
Mateo, Diego				6			57
Marquina, Juan de						3	
Nava, Cristóbal de						3	11
Navarro, Juan		5	25				34
Navarro, Martín			20				
Núñez, Francisco	21			16			
Núñez, Bartolomé				9	13	17	
Núñez, Cristóbal				13			
Núñez, Andrés					5		
Noguera, Pedro		12					
Parejo, Benito	3			5	12	8	
Parejo, Juan	13						
Parejo, Bartolomé		10		10	38		23
Parejo Llorente	22						
Parejo, Pedro	3						
Parejo, Sebastián		12					
Parra, Juan				7			
Parrales, Francisco		7					
Pastor, Juan	27		36				
Pérez, Sebastián				25			
Ramírez, Bartolomé		4					
Ramos, Alonso	24						
Ramos, Juan	19			4	6		
Ramos, Sebastián	16		11	12			

## APENDICE 3 (continuación)

<i>Nombres</i>	1596	1599	1601	1603	1604	1609	1610
Roldán, Juan			3		2		
Romero, Martín			23	3			
Ramos, Pedro				10			
Romero, Pedro				3		9	
Rodríguez, Manuel					2		
Ruiz, Alonso			11				
Rodríguez, Hernán					5		
Salas, Alonso de		2		177	16		
Sánchez, Francisco	11					4	4
Sánchez, Bartolomé			17				
Sánchez, Hernán					49		
Sánchez Juan	8						
Sánchez, Martín			28	6			
Serrano, Juan	4						
Santiago, Alonso de							46
Torre, Diego de la	7						
Torre, Bartolomé de la	3						
Trigueros, Juan de		5					
Vázquez, Juan			26				
Valverde, Alonso de					16		
Ximénez, Antón		2					
Ximénez, Bartolomé	35						
Ximénez, Benito	43						
Ximénez, Pedro	30						

#### APENDICE 4

ARRAECES DEL GUADALQUIVIR QUE TRANSPORTABAN LA PIEDRA  
DE LAS CANTERAS DE JEREZ, CON EXPRESIÓN DE LAS CANTIDADES  
DEVENGADAS SEGÚN LOS MATERIALES TRANSPORTADOS  
EN LOS AÑOS QUE SE INDICAN <sup>136</sup>

	1596	1599	1600	1601
Alonso, Alvaro	7.222*			10.826
	30			35
Alvarez, Juan			15.096	
			55	
Andrés, Juan de	7.908		16.668	16.488
	27		61	60
Benítez, Simón	7.908			
	27			
Caballero, Juan			11.508	
			42	
Díaz, Francisco				9.164
				29
Fernández, Juan		28.556	44.014	
		104	163	
Figueroa, Cristóbal	18.572	63.358	19.758	
	77	221	63	
Figueroa, Gaspar		21.382		
		68		
García, Sebastián			9.912	
			36	
González, Manuel			14.698	
			54	
Gutiérrez, Juan			25.156	
			91	
Hernández, Alonso			12.178	
			44	

---

\* La primera cantidad expresa maravedíes; la segunda, carretadas de piedra.  
136 *Ibíd.*

## APENDICE 4 (continuación)

	1596	1599	1600	1601
Hernández, Gonzalo			11.189	32.348
			41	111
Jorge, Antonio de				18.452
				60
Lama, Julián			16.280	
			59	
López, Juan		17.374		
		63		
Martín, Juan	12.840			
	53			
Martín, Manuel	8.564			
	36			
Martín, Vicente	8.857			
	37			
Martínez, Pedro			10.568	
			38	
Mora, Cristóbal de				14.824
				58
Noriega, Pedro			2.714	
			10	
Ortega, Fernando				9.398
				34
Petit, Felipe	9.292			
	32			
Pérez, Sebastián				14.014
				45
Ramírez, Baltasar				12.328
				40
Ramírez, Hernán				12.132
				39
Reyes, Melchor de los				12.142
				39
Sánchez, Alonso				15.516
				50
Sánchez, Antón	10.934		13.580	12.150
	40		49	39
Sánchez, Pedro	10.008			
	42			
Ureña, Juan de	8.490			
	35			