

**DE SEVILLA A YUCATÁN: LOS PROTAGONISTAS DE UN COMERCIO
PERIFÉRICO**

**FROM SEVILLE TO YUCATAN: THE MAIN CHARACTERS OF A MARGINAL
TRADE**

*Esther Iniesta Morillas
Universidad de Córdoba*

RESUMEN: A pesar de su carácter marginal, la península maya logró insertarse en los circuitos comerciales atlánticos desde fines del siglo XVI. La presente investigación analiza el tráfico comercial sevillano-yucateco entre 1606 y 1610 desde una perspectiva socioeconómica, siendo el objetivo de la misma saber quiénes eran los hombres del comercio yucateco y a qué estrato social pertenecían.

PALABRAS CLAVE: Comerciantes, promoción política y social, redes familiares.

ABSTRACT: Despite its marginal nature, the Mayan peninsula achieved to be included on the Atlantic trade routes at the end of the 16th century. The current research, based on a socio economic approach, analyses the trade traffic between Seville and Yucatan between 1606 and 1610; and its main purpose is to know who were the main characters of the trade in Yucatan and to which social class they were members of.

KEY WORDS: Merchants, political and social promotion, family networks.

Recibido: 11/11/2014

Aceptado: 13/12/2014

<http://dx.doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2014.i33.03>

Introducción

A pesar de haber acogido a la civilización precolombina más aventajada y admirada, el solar maya va a padecer, ya desde su conquista, una situación de marginalidad y abandono que lo van a acompañar durante prácticamente todo el período colonial. Lamentablemente, esta marginación ha seguido estando unida a la historia comercial de la península, pues la historiografía americanista no ha reparado lo suficiente en su pasado colonial, quizá por la idea generalizada de la poca significación que Yucatán tuvo en la Carrera de Indias.

Junto a la monumental obra de los Chaunu sobre el tráfico atlántico, sobre el comercio marítimo de Yucatán, concretamente, sólo existían algunos estudios, como los de Rubio Mañé, Pérez-Mallaína Bueno, Contreras Sánchez y Varela Marcos, pero todos ellos centrados en la última etapa colonial, desde mediados del siglo XVIII hasta 1814.¹ Fue la especialista en la península maya, Manuela Cristina García Bernal, la que vino a demostrar que el tráfico comercial de Yucatán no fue tan esporádico ni mediocre como se había pensado hasta entonces. Aunque inserto dentro de lo que Chaunu llamaba “los movimientos secundarios de la Nueva España”, era el más favorecido de los llamados también por él “parientes pobres” de la Carrera de Indias, y desde la perspectiva de Sevilla, el comercio con la marginada gobernación ocupaba una posición notable.²

Al mismo tiempo, cabía plantearse la influencia que la actividad comercial habría tenido sobre los habitantes de la provincia y su evolución socioeconómica. No en balde, en

¹ Pierre et Huguette Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. 8 tomos en 11 vols. París: 1955-1960.- Jorge Ignacio Rubio Mañé, *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche, 1801-1810*. México D. F.: Sobretiro del *Boletín del Archivo General de la Nación*, 1954, tomo XXIV, núm. 4 y tomo XXV, núm. 1 y 2.- Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Comercio y autonomía en la Intendencia de Yucatán (1797-1814)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), 1978.- Alicia del Carmen Contreras Sánchez, “El palo de tinte, motivo de un conflicto entre dos naciones, 1670-1802”, *Historia Mexicana*, núm. 145 (México, 1987), pp. 49-74; *Historia de una tintórea olvidada. El proceso de explotación y circulación del palo de tinte, 1750-1807*. Mérida, Yucatán: Universidad Autónoma de Yucatán, 1990.- Jesús Varela Marcos, *El inicio del comercio castellano con América a través del Puerto de Santander (1765-1785)*. Valladolid: Diputación Provincial, 1991.

² Manuela Cristina García Bernal, “El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)” *Historia Mexicana*, núm. 198 (México, octubre-diciembre, 2000), pp. 215-216 y 248.

un territorio dominado por la encomienda, resultaba aún más oportuno saber quiénes fueron los emprendedores y valientes que se dedicaron al comercio, y cómo fue su inserción en una *sociedad subsidiada* como la yucateca, tan acostumbrada al paternalismo de la Corona a través de mercedes pecuniarias.³

Y es en este aspecto donde se inserta esta investigación, que busca, precisamente, sacar a la luz a los hombres que protagonizaron este comercio marginal y, por tanto, arriesgado, y cómo fue su integración sociopolítica en la gobernación.

La fuente documental que proporciona una información abundante y continua sobre los mercaderes, son los registros individuales de los navíos que se conservan en la Sección de Contratación del Archivo General de Indias. Para la elaboración de este estudio se han utilizado los registros individuales de los navíos que, entre 1606 y 1610, hicieron la travesía atlántica con destino a Yucatán, tanto sueltos como “en conserva”, es decir, al abrigo de las flotas que iban o retornaban de Nueva España.⁴ Valiosa información han aportado también otras secciones de este Archivo, como las de México e Indiferente General, a través de pleitos originados por las actividades comerciales de estos mercaderes, de reales cédulas con concesiones a algunos de ellos y de ciertos expedientes de licencias de embarque de sus familiares.

El aislamiento comercial de Yucatán y la Real Cédula de 1590

Una vez que Francisco Hernández de Córdoba protagonizara su descubrimiento en 1517, estas tierras al oeste de Cuba despertaron un enorme interés entre importantes colonizadores como Diego Velázquez, Juan de Grijalva, Pedro de Alvarado, Alonso Dávila

³ Véase al respecto Manuela Cristina García Bernal, *Población y encomienda en Yucatán bajo los Austrias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), 1978; “Una sociedad subsidiada: las ayudas de costa en el Yucatán colonial (siglo XVI)”, en Fernando Navarro Antolín (Ed.), *Orbis Incognitus. Avisos y Legajos del Nuevo Mundo. Homenaje al Profesor Luis Navarro García*, (Huelva: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2007), vol. I., pp. 155-189.

⁴ La elección de esta horquilla temporal, 1606-1610, se explica por el propósito de continuar los estudios de años anteriores sobre dicha temática: García Bernal, “El afianzamiento de un precario comercio”, pp. 201-269; “Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico a finales del siglo XVI (1590-1600)”, en Jan Parmentier y Sander Spanoghe, *Orbis in Orbem. Liber Amicorum John Everaert*. (Gante: Universidad de Gante/Academia Press [edit.], 2001), pp. 53-76.- Luis León Maestre, “Yucatán y sus hombres en el tráfico ultramarino (1601-1605)”. Trabajo Fin de Máster inédito. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Sevilla, 2011. Por otra parte, sólo se han podido estudiar los viajes de ida, pues para los de regreso existe un vacío documental para el siglo XVII, ya que la mayor parte de los registros de mercancías que se expidieron en Campeche para la vuelta se han extraviado.

y el propio Francisco de Montejo. No obstante, ya desde las primeras incursiones resultó manifiesto que se trataba de un territorio hostil e impenetrable, contribuyendo a su aislamiento el hecho de estar rodeado de mar, selvas y pantanos. Estas dificultades de carácter geográfico, junto con el monopolio que ejercía la empresa de Cortés sobre la corriente de conquista, hicieron que el emperador Carlos V y el Consejo de Indias no otorgaran la capitulación a Francisco de Montejo hasta 1526.⁵

Si bien con la fundación en 1542 de la capital, Mérida, se da por concluida la conquista del territorio, las dificultades que entrañará el proceso de colonización permiten alargar esa fecha unos años más. Así, el afianzamiento de los asentamientos no se iniciaría, realmente, hasta 1548, cuando los españoles vencieron la gran rebelión maya de la zona oriental (1546-1547) y comenzaron la reconstrucción de las regiones destruidas por la guerra, que había sido encarnizada y devastadora.⁶

El sometimiento de la población autóctona va a constituir siempre uno de los caballos de batalla del dominio hispano en estas tierras, pues el problema de la insumisión indígena va a ser recurrente. Sin embargo, una de las características que mejor define el pasado colonial de Yucatán fue el éxito y la extraordinaria longevidad de la institución de la encomienda. Y es que, dada la pobreza del territorio, la encomienda se convirtió en el premio por excelencia de que disponía la Corona para compensar los servicios de conquista y las especiales vicisitudes que entrañaba el proceso de colonización y, al mismo tiempo, constituía uno de los instrumentos más eficaces para lograr el mantenimiento de la población hispana.⁷ De hecho, esta concesión arraigó de tal forma que, una vez que el reparto de encomiendas fue insuficiente, la Corona recurrió a otro sistema de compensación, las conocidas como *ayudas de costa* -que tuvieron su origen en la expropiación de las encomiendas de la familia Montejo-, distribuidas entre los descendientes de conquistadores y primeros pobladores que no hubieran conseguido encomiendas, y también entre algunos funcionarios públicos.⁸

⁵ Robert S. Chamberlain, *Conquista y colonización de Yucatán, 1517-1550*. México: Ed. Porrúa, S. A., 1974, pp. 13, 15, 16, 18, 21, 166 y 167.

⁶ *Ibidem*, pp. 245-260.- Manuela Cristina García Bernal, "Apuntes sobre la sociedad urbana de Yucatán en el siglo XVI", *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XL (Sevilla, 1983), pp. 4-5.

⁷ Sobre la encomienda yucateca véase García Bernal, *Población y encomienda*, pp. 169-548.

⁸ García Bernal, "Una sociedad subsidiada", vol. I, pp. 159-160.

Los escasos atractivos económicos de la tierra, que no ofrecía metales preciosos ni la posibilidad de cultivar cereales europeos, los dos productos más valorados en el mercado exterior,⁹ fueron denunciados por los habitantes de Yucatán desde fechas tan tempranas como 1543. Sólo un año después de la fundación de Mérida, los conquistadores que componían su cabildo escribían al rey informándole de la esterilidad de la tierra, la carencia de oro y plata y de otros recursos económicos, denunciando, por tanto, las precarias condiciones de la colonización. Y es que para que este proceso pudiera continuar y afianzarse, era necesario el abastecimiento regular de productos que debían venir de la metrópoli, pues la reexportación desde Veracruz suponía un incremento desmesurado de los precios.¹⁰ La provincia no sería reconocida “económicamente” hasta el año 1561, cuando se despachó desde Sevilla el primer navío con destino a Campeche o “provincias de Yucatán”,¹¹ al que siguieron otros cinco más hasta 1565. Precisamente, sería en este año de 1565 cuando la península sería reconocida políticamente, al erigir la Corona la Gobernación y Capitanía General de Yucatán, concediendo a sus titulares -el primero de ellos fue D. Luis Céspedes de Oviedo- mayores facultades para el ejercicio del gobierno y de las tareas de guerra y justicia de las que habían dispuesto los antiguos visitantes y alcaldes mayores.¹²

Pero tales reconocimientos y envíos seguían siendo insuficientes para aplacar la situación de penuria imperante en la gobernación. De hecho, en 1575 los oficiales reales de Yucatán escribieron al rey, haciéndole saber que padecían “extrema necesidad de las cosas necesarias para el sustento ordinario”, en particular, de vino, aceite, bastimentos, ropas de vestir y otras mercancías, ya que las que allí se vendían procedían de la Nueva España y debían por ello comprarlas a “excesivos precios”.¹³

⁹ Adriana Delfina Rocher Salas, “La península de Yucatán: una isla en Tierra Firme”, en Miguel Luque Talaván y Marta María Manchado López, (Coords.) *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*. Córdoba: Universidad de Córdoba, 2011, pp. 401 y 403.

¹⁰ García Bernal, “Apuntes sobre la sociedad urbana de Yucatán”, tomo XL, pp. 4-5; “Una sociedad subsidiada”, vol. I, pp. 155 y 158.

¹¹ Manuela Cristina García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico yucateco (1561-1625)*. Campeche (México): CONACULTA-INAH (Centro INAH Campeche), 2006, p. 16.

¹² García Bernal, *Población y encomienda*, pp. 189-192.

¹³ Carta de los oficiales reales de Yucatán al rey, Mérida, 24 de marzo de 1575. Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), México, 365, citada en García Bernal, “El afianzamiento de un precario comercio”, p. 205.

Estas "llamadas de socorro" de los colonos fueron finalmente escuchadas por la Corona que, mediante la Real Cédula de 6 de marzo de 1590, tuvo a bien conceder licencia a la provincia de Yucatán para que, cada año, llegaran a sus costas dos navíos destinados a abastecerla.

La Real Cédula de 1590 marcó un antes y un después en la evolución económica de Yucatán. Ante las repetidas y, en ocasiones, desesperadas demandas de auxilio por parte de los colonos, la Corona accedió al envío anual de dos embarcaciones, que irían en conserva de la flota de Nueva España:

*[...] doy licencia a la dicha provincia de Yucatán para que pueda ir allá cada un año con la flota de la dicha Nueva España los dichos dos navíos de menor porte con los dichos bastimentos y cosas necesarias para el sustento y provisión de aquella provincia.*¹⁴

Además, la Corona concedió dos exenciones: una, el autorizar que el comercio con la misma se hiciera en pequeñas embarcaciones, dadas las dificultades de acceso que presentaba la costa yucateca por la bajura de sus costas, que hacía imposible el arribo de navíos de gran tonelaje -y ello a pesar de lo dispuesto de que los barcos que navegasen a Indias debían superar las 100 toneladas-; y otra, el eximir a los navíos de la obligación que establecían las Ordenanzas de la Casa de la Contratación de ir con maestros y pilotos examinados y de llevar la artillería necesaria.¹⁵

Gracias a esta medida, el tráfico comercial entre la gobernación y la metrópoli quedó institucionalizado y asegurado, mitigándose la inconsistencia y precariedad que lo había caracterizado hasta ese momento. Con este impulso a los intercambios mercantiles, Yucatán consiguió insertarse en la contratación atlántica, aunque fuera dentro de los denominados "movimientos secundarios", es decir, los movimientos de navíos con destinos y procedencias de las zonas marginales, como las Islas Antillas, Honduras, Costa Rica, Guatemala o Yucatán, que eran las zonas que, según Chaunu, constituían los "parientes pobres" de la Carrera de Indias.¹⁶

¹⁴ Real Cédula de 6 de marzo de 1590 en el registro individual del navío *Nuestra Señora de la Antigua*, 1606. AGI, Contratación, 1.149, N.1, R.1, fol. 6-7.- García Bernal, "El afianzamiento de un precario comercio", p. 206.

¹⁵ García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico yucateco*, p. 36.

¹⁶ *Ibidem*.

Ahora bien, aunque el tráfico entre Sevilla y Yucatán se insertara dentro de los “movimientos secundarios” de Nueva España, Chaunu no acertaba al concluir que se trató de un movimiento débil, “esporádico y de significación mediocre” por establecer una distinción arbitraria entre el comercio de Yucatán y el de Campeche. De hecho, Yucatán podría ser considerado como “el más favorecido” de entre los “parientes pobres” de la Carrera.¹⁷ Y es que visto desde Sevilla, el comercio con la gobernación gozaba de una posición estimable dentro del gran tráfico atlántico, sobre todo por la atracción que suponía su demanda crónicamente insatisfecha, de la que se podían obtener grandes beneficios. No obstante, la limitación del tonelaje desanimaba algunas iniciativas, razón por la que, en ocasiones, la provincia padeció crisis de desabastecimiento, situación nada extraña en el contexto de las áreas marginales. Teniendo en cuenta que la yucateca era una economía de subsistencia, pues dependía de los suministros de la metrópoli para casi todo, estas crisis suponían un agravamiento de la situación de penuria con la que se convivía a diario, y además, como evidenciaban todos los informes y las cartas remitidas desde Yucatán, provocaba en la población sentimientos de frustración y de psicosis colectiva, que eran compartidos con las demás regiones marginales.¹⁸

A la integración comercial de Yucatán contribuyó también el abastecimiento desde las islas Canarias. Aunque la corriente comercial clave era la sevillana, el tráfico - especialmente de caldos- entre el archipiélago canario y la península yucateca constituyó un desahogo importante para la gobernación, así como un negocio nada desdeñable desde la perspectiva de los comerciantes canarios. Con todo, se debe tener en cuenta que existe una sobrevaloración en el inventario del Libro de Registros en cuanto al comercio canario-yucateco durante las primeras décadas del siglo XVII, ya que, como se ha podido comprobar, los navíos canarios acostumbraban a llevar registro para dos o más puertos de destino, lo que posibilitaba que muchos barcos finalizaran su viaje en algunas de las escalas intermedias.¹⁹

El movimiento naval y comercial se desarrolló en el complejo portuario de San Francisco de Campeche-Santa María de Sisal. Por su óptima situación geográfica,

¹⁷ Pierre et Huguette Chaunu, *Seville et l'Atlantique op. cit.*, tomo VI-1, pp. 75-76 y tomo VIII-1, pp. 838-839. García Bernal, “El afianzamiento de un precario comercio”, p. 215.

¹⁸ García Bernal, “El afianzamiento de un precario comercio”, pp. 215-216.

¹⁹ García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico yucateco*, pp. 88 y 89.

Campeche fue considerado como el puerto por antonomasia de toda la provincia, ya que desde él se podía llegar en dos o tres días a San Juan de Ulúa, al no distar más de 100 leguas de distancia. De hecho, la villa de Campeche acabaría constituyendo el baluarte del comercio y la marina, al concentrar todo el tráfico de exportación e importación de la gobernación. Sin embargo, a fines del siglo XVI y las primeras décadas del XVII el puerto de San Francisco de Campeche no había logrado todavía desarrollar todo su potencial comercial ni tampoco imponerse como puerto principal de la región. Para entonces, el puerto por excelencia era el de Santa María de Sisal, el más importante de la costa norte, a 9 leguas (unos 50 kilómetros) de Mérida, con la que estaba conectada desde 1562 a través de una calzada por la que circulaban las mercancías hacia y desde la capital, siendo el escenario de un intenso tráfico comercial.²⁰

Si bien la Real Cédula de 1590 supuso la institucionalización del flujo comercial entre Yucatán y la metrópoli, el afianzamiento de este tráfico tuvo lugar en las décadas siguientes, al acudir todos los años a los puertos yucatecos varios navíos procedentes de España, entre andaluces y canarios. La secuencia de navíos, que en el periodo que hemos estudiado (1606-1610) salieron de Sevilla y Canarias con destino a la península maya, permite corroborar el auge que esta corriente comercial experimentaba a comienzos del siglo XVII. En concreto fueron 17 las embarcaciones que procedentes de Sevilla y Canarias atravesaron el Atlántico con destino a Yucatán entre 1606-1610, y 13 las que retornaron desde el puerto de Campeche, lo que representa un total de 30 viajes (véase Apéndice I).²¹ Estos datos ponen de manifiesto que la gobernación yucateca logró un abastecimiento regular y efectivo, al alcanzar los viajes de ida un promedio anual de 3,4 navíos y de 86,6 toneladas por navío.²²

Los protagonistas del tráfico sevillano-yucateco

²⁰ Manuela Cristina García Bernal, "La élite mercantil de Campeche (1590-1625)", en Luis Navarro García (coord.), *Las élites urbanas en Hispanoamérica*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2005, p. 30; *Campeche y el comercio atlántico yucateco*, p. 52.

²¹ En el Apéndice I sólo están recogidos los 12 viajes de ida que se han podido estudiar, al conservarse su registro individual.

²² García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico yucateco*, pp. 178-179 y 197 (Apéndice I y Apéndice II respectivamente).

Aunque la demanda yucateca, crónicamente insatisfecha, constituyera un importante incentivo para el tráfico comercial, no cabe duda de que fueron la valentía y el carácter emprendedor de sus protagonistas los que materializaron e hicieron fructificar el comercio sevillano-yucateco. A ambos lados del Atlántico existieron personas sagaces que acometieron la aventurada empresa de negociar con y desde España, logrando la inserción y el reconocimiento de la marginada gobernación en los circuitos ultramarinos.²³

No obstante, manejando superficialmente las hojas de embarque, podría deducirse que el tráfico comercial desde Sevilla a Yucatán no estaba monopolizado por un grupo concreto de mercaderes, sino que participaban en él todo tipo de personas sin una asidua vinculación con la actividad comercial. Lo cual puede explicarse porque las necesidades o los deseos de un coyuntural enriquecimiento lanzaron a muchos yucatecos al comercio. Pero un estudio en profundidad de los registros de embarque pone de manifiesto que sí existía una "clase comercial" que concentró la mayoría de los cargamentos. Sólo en la horquilla de años estudiada (1606-1610) hemos contabilizado alrededor de 176 personas que llevaron a cabo algún tipo de actividad comercial con o desde Yucatán. De entre todas ellas, se va perfilando un grupo de unos 16 mercaderes, que acaparaban la mayoría de los cargamentos y cuya actividad se extendía en el tiempo. Fueron ellos los protagonistas de este comercio periférico, y quienes, en algunos casos, realizaron unas conexiones endogámicas que nos han impulsado a estudiarlos también bajo la óptica de las redes familiares y de la élite, pues muchos de ellos integraron los estratos más altos de la sociedad yucateca.

En el Apéndice II se ha sintetizado el volumen del tráfico de mercancías de los comerciantes más destacados, únicamente en los viajes de ida, pues, como se expuso anteriormente, no se conservan los registros de vuelta para estos años.²⁴ Como ya se ha adelantado, fueron 16 los hombres que protagonizaron la negociación atlántica en este periodo, aunque sabemos que muchos de ellos ya lo eran en años anteriores, gracias a dos estudios previos sobre comerciantes sevillano-yucatecos con los que hemos establecido un

²³ García Bernal, "Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico", pp. 55-56.

²⁴ En dicho Apéndice también se han omitido los que embarcaron mercancías en el navío *Sta. Isabel* (1610), por no encontrarse entre los comerciantes más relevantes.

análisis comparativo.²⁵ Para hablar de todos ellos, vamos a agruparlos en tres categorías: los vecinos y residentes en Sevilla, los afincados en Yucatán -Mérida mayoritariamente-, y los hombres de mar. La única excepción es Francisco de Arlanzón Güémez, vecino de México.

Antes de iniciar el examen de estos mercaderes, se deben hacer algunas consideraciones sobre las diversas modalidades de comerciar. La contratación de la Carrera de Indias se sustentaba en una compleja red en la que se interrelacionaban compañías, factores, encomenderos, comisionistas y consignatarios.²⁶ La identificación de las primeras es fácil. Valga la cita de Tomás de Mercado para entender qué era una compañía o sociedad: “Bien ponen todos dinero y trabajo o bien unos ponen dinero y otros el trabajo; que los mercaderes que negocian con las Indias necesitan tener allá persona de confianza y que el beneficio será mayor si más grande es el trato realizado”.²⁷

Las *compañías* permitían disponer del capital suficiente y minimizar los riesgos. En el caso yucateco, serán muchos los comerciantes que aprovechen estas ventajas y se asocien entre sí, temporal u ocasionalmente, no suponiendo este trato exclusividad, ya que podían participar en varias compañías al mismo tiempo, así como seguir negociando individualmente.²⁸

Sin embargo, las modalidades que integraban la intermediación son mucho más complejas de reconocer, ya que en numerosas ocasiones eran actividades que se combinaban. Los *factores* representaban a grandes cargadores sevillanos o compañías, para los que realizaban compras, ventas y otros negocios, siendo retribuidos por ello. Los *encomenderos* eran comerciantes que negociaban por su cuenta, pero que recibían mercancías o encargos de otros, a cambio de una comisión. Los *comisionistas* tenían facultades similares, actuando siempre como representantes de su comitente, y los *consignatarios* eran los encomenderos a quienes se consignaban las mercancías para su

²⁵ García Bernal, “Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico”, pp. 53-76.- León Maestre, *op. cit.*, pp. 66-71 (Apéndices I y II).

²⁶ Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. 2 tomos. Valladolid: Diputación Provincial, 1979-1980, tomo I, pp. 135-153.- Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla/Madrid: 1992, pp. 174-177.- García Bernal, “Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico”, pp. 59-62.

²⁷ Citado en Bernal, *op. cit.*, p. 175.

²⁸ García Bernal, “Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico”, p. 60.

venta en las Indias, que en ocasiones viajaban en el mismo navío que las transportaba y en otras residían en el puerto al que iban destinadas.²⁹

Para el presente análisis, se ha optado por la simplificación de conceptos, reconociendo en nuestros comerciantes únicamente las siguientes figuras: los que comercian con *partidas propias*, los que lo hacen con *partidas compartidas -socios* de una compañía-, los que, comerciando por su cuenta con *partidas propias* o en compañía, también reciben encargos de otros *-encomenderos-*, y los encargados de recibir y beneficiar las mercancías en la gobernación siguiendo instrucciones *-consignatarios-*. Excepcional será el caso de Andrés de Izaguirre que, además de consignar *partidas* de su propiedad y en encomienda, será el único *factor* que hemos reconocido entre nuestros comerciantes.

Los vecinos y residentes en Sevilla

Entre los que figuran como vecinos o residentes en la capital del Guadalquivir, destaca por encima de todos -también sobre el resto de categorías-, Andrés de Izaguirre. Entre 1606 y 1609 movió más de 5.000.000 maravedís -la cifra más elevada de todas las manejadas-, 3.000.000 con *partidas propias* y en sociedad, casi 2.000.000 como factor del gran cargador sevillano Jerónimo de Valladolid, y los restantes como encomendero. Por ser el único caso de *factor*, se cita a continuación uno de los registros para ilustrar las funciones que desempeñaba desde Sevilla:

*Registro de Andrés de Izaguirre que tiene cargado en la nao Nuestra Señora de la Consolación [...] las pipas de vino consignadas a Diego de Segovia y en su ausencia a Juan de Argáiz, para que el que las recibiere haga la voluntad de Francisco de Arlanzón Güémez, vecino de México por cuya cuenta y riesgo van, y el dicho Andrés de Izaguirre se los envía de lo procedido de las partidas de plata y reales que envió consignadas a Jerónimo de Valladolid, y los cobró por su poder de la Casa de la Contratación en los galeones del cargo de don Jerónimo de Torres y Portugal el año pasado de 1608.*³⁰

Es decir, que habiendo cobrado un dinero enviado por Francisco de Arlanzón Güémez a Jerónimo de Valladolid, lo utilizó para la compra de vino y lo envió a Yucatán

²⁹ Lorenzo Sanz, *op. cit.*, tomo I, pp. 135-153.- Bernal, *op. cit.*, pp. 174-177.- García Bernal, "Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico", pp. 59-62.

³⁰ Registro del navío *Ntra. Sra. de la Consolación*, 1609. AGI, Contratación, 1.154 B, N. 1, R. 10.

para su posterior venta y beneficio del dueño, recibiendo con seguridad un porcentaje de los beneficios.

Sobre él hemos conseguido localizar información de enorme interés a través del pleito de 1608 contra Jerónimo de Valladolid -que se detallará más adelante- en el que se le reconoce como el cajero de este gran comerciante sevillano. En el desarrollo del proceso, varios testigos describen los muchos negocios que Andrés de Izaguirre gestionaba desde Sevilla, tanto como empleado de Jerónimo de Valladolid como por cuenta propia. No se han encontrado referencias a él en los estudios de años previos con los que se ha establecido comparación, pero sólo con la información contenida en los registros de las partidas queda claro que se trató del mercader de Sevilla más activo en el comercio con la gobernación en el periodo estudiado. Este hecho, unido a la inferior participación en los registros de mercancías de Jerónimo de Valladolid -no llegaba a 2.000.000 de maravedís- respecto al que era su *factor*, nos hace suponer que Andrés de Izaguirre pudo acabar recogiendo el legado de su jefe, pasando a emerger, ya de forma independiente y precisamente en estos años, como un potente mercader con la gobernación.

El siguiente en importancia es Francisco Sanz de Valladolid, a quien sólo vemos comerciando desde Sevilla en dos de los navíos que parten para Yucatán en 1606, *Ntra. Sra. de la Antigua* y *Ntra. Sra. del Rosario*, moviendo en total unos 3.000.000 de maravedís, la mayoría de los cuales -2.000.000- como encomendero. Es posible que la razón por la que no figure en ninguno de los viajes posteriores fuera su fallecimiento, pues en uno de los registros de *La Encarnación* (1609) se hace mención a su desaparición.³¹

No obstante, sí que hemos encontrado más información acerca de Sanz de Valladolid gracias a uno de los muchos pleitos que generaba la actividad comercial. En 1602, Francisco Sanz de Valladolid denunció a Tomé Cano acusándolo del naufragio de la nao *Sto. Domingo*, de la que era dueño y maestro, y en la que iban mercancías propiedad de Sanz de Valladolid y de sus encomenderos, valoradas en 12.000 ducados.³² Finalmente, el

³¹ *Registro del navío La Encarnación*, 1609. AGI, Contratación, 1.156 A, N. 1, R. 3.

³² Autos entre partes de 1604. Número 12: Autos de Francisco Sanz de Valladolid y consortes, con el capitán Tomé Cano, dueño y maestro de la nao, y otros, sobre cobranza de las mercaderías que enviaron a Yucatán y Campeche en dicha nao. AGI, Contratación, 760. Se acusa a Tomé Cano, incumpliendo lo contratado, de permanecer en Sevilla y delegar la conducción de la nave hasta Yucatán en un piloto no experimentado. "Y por haber cometido y entregado el gobierno y pilotaje de la dicha nao al dicho Juan Gómez Flota por su culpa y negligencia malicia y dolo se perdió la dicha nao con toda la mercancía porque no se guió farol de la

tribunal falló en favor de Francisco Sanz de Valladolid, condenando al capitán Tomé Cano a pagar lo que le correspondía, que era valor de las mercancías más las costas. Se podría pensar que el agravio económico que debió de suponer esta pérdida pudo haber minimizado en años posteriores la participación de Sanz de Valladolid en el comercio con Yucatán, razón por la que no encontramos referencias a él en el estudio de los años anteriores a 1606.³³

Dentro de estos comerciantes cabe también destacar a Cristóbal de Barrionuevo, que participa en tres de los viajes realizados en 1608 y 1609, fundamentalmente actuando como encomendero desde Sevilla.³⁴ Mueve una cantidad importante de dinero -más de 2.000.000 de maravedís-, y este hecho, junto con la información que hemos conocido sobre él a través de dos pleitos, nos hace suponer que su actividad comercial con la península yucateca era bastante dinámica. En 1602 denuncia al maestro Alonso Monte Bernardo por hacerle entrega de una partida podrida y, por tanto, inservible, de grana cochinilla,³⁵ y en 1621, aunque ya fallecido, su actividad como encomendero sigue teniendo repercusiones, pues los herederos de uno de sus comitentes reclaman a los hijos de Barrionuevo el dinero que le fue consignado al encomendero en vida.³⁶

Por último, está el caso de Jerónimo de Valladolid. De él sabíamos que fue uno de los diez comerciantes sevillanos más importantes de la última década del siglo XVI. De origen burgalés, se encontraba en Sevilla desde, al menos, 1560, donde representaba como factor a los Ruiz, siendo el primer representante permanente de esta sociedad castellana en la capital. Hombre diligente, activo y arriesgado que, de mero factor de los Ruiz, fue medrando hasta convertirse en uno de los mercaderes sevillanos más destacados en la década de los noventa. Pero también funcionó como encomendero, actuando en nombre del

capitana como debiera ni se apartó de la tierra haciéndose a la mar como se lo avisaron el derrotero, antes menospreció a un marinero que le avisaba que se había acercado demasiado a la tierra y debiendo el susodicho en la dicha parte y lugar velar e ir con mucha vigilancia no lo hizo, antes se echó a dormir y de esta causa a la media noche dio en un banco y varó la nao y fue milagro escapar la gente y se perdió toda la mercadería”.

³³ León Maestre, *op. cit.*, pp. 66-71 (Apéndices I y II).

³⁴ *La Antigua* (1608), *La Encarnación* (1609), y *Ntra. Sra. de la Consolación* (1609).

³⁵ Autos entre partes de 1602. Número 22: Autos de Cristóbal de Barrionuevo, vecino de Sevilla, con Alonso Monte Bernardo, maestro, sobre abono de un cajón de cochinilla que trajo averiado. AGI, Contratación, 752.

³⁶ Autos entre partes de 1621. Número 28: Autos de Gabriel de Cuéllar y Madrid, vecino de Sevilla, sobrino del padre Fray Lucas de Morales, residente en Indias, con los herederos y bienes de Cristóbal de Barrionuevo, sobre cobranza de 4.400 pesos que el religioso había remitido consignados al expresado Barrionuevo quien los percibió. AGI, Contratación, 805.

comerciante canario Blas Lorenzo de Cepeda, y también en representación de Juan de Argáiz y Benito Díaz Castañoso, dos de los principales comerciantes yucatecos.³⁷

Como consecuencia de su intensa actividad como mercader, son muchos los pleitos que hemos podido localizar sobre Jerónimo de Valladolid, pero en su mayoría de fechas anteriores al período que nosotros estamos estudiando. Sin embargo, el pleito más significativo es el que en 1608 lo enfrentó a Baltasar Martínez,³⁸ maestre de la nao *Sta. Ana*, que hizo el viaje desde Sevilla a Santa María de Sisal en ese mismo año.³⁹ El motivo del litigio no es trascendente, pues se trataba de la denuncia del maestre contra Jerónimo de Valladolid porque éste había embarcado ciertas pipas de vino que iban consignadas a Juan de Argáiz, el mercader yucateco más importante de este período, y éste no las quiso recibir, concretamente, fue su sobrino, Miguel de Argáiz, del que se hablará más adelante, el que no las quiso recoger en el puerto de Sisal, donde actuaba como representante de los negocios de su tío, residente en Mérida, porque no llevaban la marca del comerciante sevillano. Lo interesante es que, en el desarrollo del proceso, ambos actores presentaron testigos de parte, y entre ellos se pueden reconocer algunos de los comerciantes que estamos estudiando.

Así, como testigos del maestre, declararon, entre otros, el capitán Andrés Lorenzo de Andrada, que dijo tener 25 años o menos, y Martín de Ascorra, también de 25 años. Ambos culpaban al cajero de Jerónimo de Valladolid, Andrés de Izaguirre, argumentando que éste, al dar la carga al maestre, lo hacía con mucha prisa y trocando las marcas de las distintas pipas, porque también embarcaba otras que iban a Honduras y a Nueva España. Y que hacía esto con tanta prisa, porque tenía muchas otras cargazonas y negocios que atender en Sevilla: "Por la mucha prisa que dieron en salir de Sevilla y muchos negocios que tenía el dicho Andrés de Izaguirre a que acudir, lo cual entiende este testigo sería parte para que todas las pipas y botijas de vino trajesen trocadas las dichas marcas".

³⁷ Sobre Jerónimo de Valladolid, véase García Bernal, "Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico", pp. 63-66.- Lorenzo Sanz, *op. cit.*, tomo I, pp. 278-281.

³⁸ Autos entre partes de 1608. Número 10: Autos de Baltasar Martínez, maestre, con Jerónimo de Valladolid, vecino de Sevilla, sobre ciertas pipas de vino que no le quisieron recibir en Indias, por no llevar la marca que debía. AGI, Contratación, 770.

³⁹ No hemos podido incluir este viaje en el presente estudio, porque no se conserva su registro individual. Sin embargo, tenemos constancia de su llegada a Sta. M^a de Sisal, porque figura en el estudio de García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico yucateco*, pp. 178 y 187.

Por su parte, Juan de Argáiz defendió al que llamaba "*Jerónimo de Valladolid mi encomendero*", presentando tres testigos en contra de lo que aseguraba el maestro. Estos testigos eran Benito Díaz Castañoso, de 48 años, que declaró que él mismo también había recibido pipas trocadas de ese navío, pero que, "por quitarse de pleitos", y porque "le consta que se truecan las marcas unas con otras por descuido de los barqueros de Sevilla sin malicia ni fraude", decidió no denunciar. El segundo testigo era Hernando Vellorino, al que también le sucedió lo mismo con unas pipas y, en su caso, no quiso recibirlas. Por último, también se encuentra el testimonio de Diego de Segovia, de 33 años, de cuyo contenido no hemos podido discernir en favor de qué parte testificó, pero sí es interesante una información que proporciona, al decir que en mayo de 1607 estuvo en Campeche con Andrés Lorenzo de Andrada y con Martín de Ascorra, que iban a embarcar hacia Castilla. Finalmente, la sentencia fue contraria al maestro, que fue condenado a devolver las pipas a Juan de Argáiz o reparárselas, pagándole 125 pesos por cada una.⁴⁰

En definitiva, lo que interesa extraer de este suceso y del largo pleito al que dio lugar, son las relaciones que existían entre los distintos comerciantes, vislumbrándose alianzas y antagonismos entre ellos y, sobre todo, comprobando que los nombres que estamos estudiando conformaban esa "clase comercial" a la que se hizo referencia anteriormente, pues eran ellos los que monopolizaban el tráfico sevillano-yucateco y, en consecuencia, los litigios derivados de éste. Asimismo, llama especialmente la atención la media de edad de estos comerciantes, muy jóvenes en algunos casos -como los capitanes Andrés Lorenzo de Andrada y Martín de Ascorra, ambos de 25 años-, pues no deja de sorprendernos el arrojo de unos hombres que, a esa edad, ya habían cruzado varias veces el Atlántico, y que trataban y contrataban en sus dos orillas.

Los afincados en Yucatán

En los pleitos referidos ya han salido a la luz algunos de los principales comerciantes vecinos o residentes en Yucatán. El primero de ellos es Juan de Argáiz que, como se ha podido comprobar en el pleito de 1608 y también puede observarse en el

⁴⁰ Autos entre partes de 1608. Número 10: Autos de Baltasar Martínez, maestro, con Jerónimo de Valladolid, vecino de Sevilla, *cit.*

Apéndice II, es el segundo comerciante en importancia por sus cargazones. Entre 1606 y 1609 movió más de 4.000.000 de maravedís, la mayor parte actuando como consignatario desde Yucatán. Sabemos que este comerciante de origen navarro había emigrado a la provincia, desde donde desarrollaba su actividad comercial, contando con un socio en Sevilla, Blas Lorenzo de Cepeda, y con Pedro Nieto Pacheco en Mérida. Sería la relación que estableció con Lorenzo de Cepeda la que le llevaría a ser conocido en Sevilla y a convertirse más tarde en encomendero de otros comerciantes hispalenses que, en primera, segunda o tercera instancia, consignaban sus cargas a Juan de Argáiz. De hecho, si tomamos como referencia los dos estudios de años anteriores, Juan de Argáiz era el comerciante que sobresalía con diferencia del resto durante toda la última década de 1590 y hasta 1605, situación que se mantuvo también en el periodo estudiado. La promoción social que alcanzó en la gobernación, gracias al enriquecimiento proporcionado por el comercio, será una de las más notorias, logrando ser elegido como alcalde ordinario en cuatro ocasiones y ser beneficiado, incluso, con el disfrute de una encomienda.⁴¹

Situación similar fue la que acompañó a Diego de Segovia y a Benito Díaz Castañoso en sus vidas como comerciantes afincados en Mérida. Entre 1606 y 1609 ambos movieron casi 4.000.000 y 2.000.000 de maravedís, respectivamente, fundamentalmente como encomenderos y consignatarios de importantes mercaderes sevillanos, como Jerónimo de Valladolid o Francisco Sanz de Valladolid. En el caso de Diego de Segovia, sabemos que mantuvo una sociedad con el mexicano Francisco de Arlanzón Güémez, compartiendo con él los beneficios generados por las mercancías que Jerónimo de Valladolid les enviaba desde Sevilla y que Diego de Segovia vendía en la gobernación. En cambio, Benito Díaz Castañoso solía comerciar individualmente, actuando como encomendero y consignatario de los intereses mercantiles de cargadores sevillanos en la provincia, a la vez que también embarcaba partidas de su propiedad. En ambos casos asistimos a su integración en la esfera política yucateca, como se verá posteriormente, representando dos de los ascensos sociales más notorios por deberse únicamente al

⁴¹ García Bernal, *Población y encomienda*, pp. 327-328; "Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico", pp. 64-65.- Victoria González Muñoz, *Cabildos y grupos de poder en Yucatán (siglo XVII)*. Sevilla: Excma. Diputación de Sevilla, 1994, pp. 259-260.

enriquecimiento que les proporcionó su actividad comercial y no por haber accedido previamente a un título de encomienda, como era habitual en la gobernación.⁴²

Por otra parte, hemos visto a Hernando Vellorino como testigo del pleito de 1608, en el que aseguraba que también había recibido unas pipas de vino incorrectas. Y es que se dedicó fundamentalmente a la intermediación como consignatario, como se puede comprobar en el Apéndice II. Prácticamente todo el dinero que movió en esos años -más de 2.000.000 de maravedís- lo hizo como consignatario en primer o segundo grado de Andrés de Izaguirre y, en menos ocasiones, de Francisco Sanz de Valladolid.

Pero, al igual que ocurría con Benito Díaz Castañoso, Juan Bautista Quijada también prefirió el comercio de forma individual, sin establecer compañías. De hecho, la mayor parte del más de 1.000.000 de maravedís con que negoció en estos años fue con partidas en propiedad, conectándose directamente con señalados mercaderes sevillanos, concretamente, con Cristóbal de Barrionuevo, que figuraba como su comisionista en varios de sus registros. El caso de Bautista Quijada es el único, junto con el de Juan de Argáiz, de comerciante y encomendero de indios, aunque en este caso sería en el orden contrario al navarro, ya que fueron los parcos beneficios que le proporcionaba su encomienda lo que le llevó a diversificar sus actividades económicas, participando también en el negocio ganadero y en el tráfico comercial.⁴³

También cabe mencionar a Pedro de Palma por sus registros en tres de los navíos estudiados -casi 500.000 maravedís-, en los que aparece asociado con los hermanos Simón y Manuel Díaz, comerciando con partidas en compañía, así como actuando como su consignatario. Asimismo, resulta conveniente reseñar la información obtenida por un expediente de licencia de embarque de su hija y su yerno para pasar a Mérida de Yucatán a vivir bajo su protección. Y es que Pedro de Palma gozaba de una desahogada situación en la gobernación, bonanza económica a la que sin duda contribuirían sus actividades comerciales.⁴⁴

⁴² González Muñoz, *op. cit.*, pp. 206-207.- García Bernal, "Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico", pp. 65-67 y 72.

⁴³ García Bernal, *Población y encomienda*, p. 487; "Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico", p. 72.

⁴⁴ Autos entre partes de 1616. Número 7: Autos de Sebastián García, vecino de Sevilla, cesionario de Antonio Lorenzo de Andrada y del capitán Sancho de Merás, con Diego Solís, administrador y maestro de

Por último, debemos incluir aquí a Francisco de Arlanzón Güémez por su intensa conexión con el comercio y los comerciantes de Yucatán, a pesar de ser vecino de México. Y es que participó en cuatro viajes, siempre con partidas en propiedad. En *Ntra. Sra. de la Antigua* (1606) y *Ntra. Sra. del Rosario* (1606) aparecía conectado en Sevilla con el comerciante Francisco Sanz de Valladolid a través de los yucatecos Juan de Argáiz y Diego de Segovia, que actuaban como intermediarios de ambos. En *La Consolación* (1609) y en *La Encarnación* (1609) también tenía como consignatarios a Argáiz y Segovia, pero en este año su comerciante en Sevilla era Jerónimo de Valladolid. En total, el mexicano movió desde Sevilla a Yucatán más de 600.000 maravedís en propiedad.

Los hombres de mar

Entre los hombres de mar, destaca el caso del capitán Martín de Ascorra, tanto por ser el que registró mayor volumen de mercancías en esta categoría -más de 1.000.000 de maravedís-, fundamentalmente como consignatario, como por la llamativa información que hemos localizado sobre su participación en la defensa militar y en el desarrollo económico de la provincia. Así, por Real Cédula de 1631, el rey concedió *entretenimientos* de indios a la viuda del capitán, que lo había solicitado con anterioridad, argumentando su desesperada situación, al quedar viuda con cuatro hijos y, sobre todo, por el servicio que su marido había hecho a la monarquía en aquellas tierras. En dicha Real Cédula se recogía:

Que su marido sirvió más de 26 años, en las ocasiones que allá se ofrecieron, con sus armas y caballo a su costa, siendo cabo de algunas tropas que se despacharon para la defensa de los puertos de esa provincia en ocasiones de enemigos.

Y vino desde esa provincia a estos reinos cuatro veces, y volvió a ella por cabo o almirante del navío que llevaba, y fabricó en el puerto de Campeche una nao de más de 500 toneladas que le costó 40.000 pesos, y fue con ella a la Veracruz para navegar con la flota a estos reinos, y por la bondad y fortaleza que tenía el general la eligió para traer mi plata y lo hizo sin interés.

Pero la información más interesante es la que se arguye a continuación:

nao, sobre entrega de palo de Campeche que les trajo registrado. AGI, Contratación, 796. Aparece citado en este pleito como vecino de la capital yucateca en 1613.

Y por haberle sucedido con ella arribadas y otros sucesos quedó pobre, y por tener experiencia del beneficio de la grana cochinilla, el gobernador don Antonio de Figueroa, siéndolo de esa provincia, le cometi6 la planta de los nopales con que se cría, con que dio principio a ello sin haberse hecho jamás en ella y con su industria y cuidado dentro de seis meses se ofrecieron más de 1.500 arrobas de grana con que le hizo el primer registro para estos reinos, y desde entonces se ha entablado en tanta cantidad que se han aumentado mis derechos por ser el fruto más caudaloso de esa provincia.⁴⁵

Es decir, que el capitán Martín de Ascorra sería el iniciador del cultivo de la grana cochinilla en la provincia, cuestión sin duda importantísima, pues, como es sabido, esta materia tint6rea revolucion6 las industrias colorantes del Viejo Mundo y se convirti6 en la mercancía más apreciada por los españoles, después del oro, la plata y las perlas. Conquista científica del indígena prehispánico mexicano, fueron los españoles del siglo XVI los que extendieron la crianza del insecto que la generaba. A partir de 1550 los españoles intensificaron los cultivos que ya tenían los indios en algunas regiones, e implantaron otros nuevos en zonas donde su crianza tenía poca importancia. Las autoridades del virreinato novohispano se esforzaron por extender la crianza de la grana cochinilla, realidad en la que encaja perfectamente el logro de Martín de Ascorra, al haber sido animado por el propio gobernador de la provincia.⁴⁶ Esta revelación, por las importantes repercusiones que el cultivo de la grana cochinilla pudo tener en la economía yucateca, debe ser más ampliamente investigada en estudios posteriores.⁴⁷

⁴⁵ Real Cédula a Don Juan de Vargas, gobernador de Yucatán, para que gratifique a D^a Catalina de Andrade, viuda del capitán Martín de Ascorra, dándole algún entretenimiento en los indios que se quitaron al adelantado Montejo, 1631. AGI, Indiferente, 452, L. A 14. Sobre el origen de las ayudas de costa y su evolución, véase García Bernal, "Una sociedad subsidiada".

⁴⁶ Lorenzo Sanz, *op. cit.*, tomo I, pp. 549 y 561.

⁴⁷ De hecho, la grana acabaría siendo uno de los productos utilizados por los gobernadores en los repartimientos de género. Véase al respecto Manuela Cristina García Bernal, "El gobernador de Yucatán Rodrigo Flores de Aldana", en *Homenaje al Dr. Muro Orej6n*. 2 vols. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1979, vol. I, pp. 123-172. - Sobre el tema de los colorantes, véase también Contreras Sánchez, "El palo de tinte, motivo de un conflicto", pp. 49-74; y M^a Justina Saravia Viejo, "Evolución de los colorantes mesoamericanos en el siglo XVIII", en *Europa e Iberoamérica: cinco siglos de intercambios* (Actas del IX Congreso Internacional de Historia de América). 3 tomos. Sevilla: AHILA y Junta de Andalucía, 1992, tomo II, pp. 321-342; *La grana y el añil. Técnicas tint6reas en México y América Central*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), 1994.

Por otra parte, estaban los Lorenzo de Andrada, Andrés Lorenzo y Antonio Lorenzo de Andrada, y Juan Ortuño de Olano, que pueden ser estudiados de manera conjunta, dada la estrecha relación familiar y comercial que les unía. Los Lorenzo eran una familia tradicional de maestros y señores de nao radicada en Sevilla, cuyos miembros se habían significado también por sus actividades mercantiles.⁴⁸

El capitán Antonio Lorenzo de Andrada había desempeñado con anterioridad las funciones de escribano y maestro de nao, realizando varios viajes desde Sevilla a Yucatán.⁴⁹ A lo largo de los cinco viajes en los que participó en el periodo estudiado, en algunas ocasiones, especialmente en 1606, lo encontramos en Yucatán, recibiendo mercancías como consignatario, mientras que en otras, ya en los primeros viajes de 1609 - *La Encarnación* y *Ntra. Sra. de la Consolación*-, aparece registrando las partidas desde Sevilla y consignando su recogida en Yucatán a otros encomenderos o consignatarios. De esto se deduce que Antonio Lorenzo de Andrada acabaría fijando su residencia en Sevilla - al contrario que su pariente Andrés Lorenzo de Andrada-, afirmación contrastada con un pleito fechado en 1623, entre cuya información Antonio Lorenzo de Andrada dice que es vecino de la capital: "Yo, Antonio Lorenzo de Andrada, vecino de esta ciudad de Sevilla, en la collación de la Magdalena".⁵⁰

También sabemos que mantuvo compañías o sociedades con los yucatecos Benito Díaz Castañoso -sociedad que en este caso finalizó precisamente en 1609-, y con Juan de Argáiz:

*Registro de Antonio Lorenzo de Andrada en la nao Nuestra Señora de la Consolación [...] las mercadurías para darlas y entregarlas en el puerto de Santa María de Sisal a Benito Díaz Castañoso vecino de Mérida [...] haga la voluntad del dicho Benito Díaz Castañoso cuyas son por cuya cuenta y riesgo las carga el dicho Antonio Lorenzo de Andrada del resto de todas las cuentas hasta hoy ha tenido con él.*⁵¹

⁴⁸ Bernal, *op. cit.*, p. 153.

⁴⁹ Manuela Cristina García Bernal, "Maestros y señores de naos en el comercio marítimo de Yucatán (siglo XVI)", en Juan José Sánchez Baena y Lucía Provencio Garrigós (Eds.), *El Mediterráneo y América*. 2 vols. Murcia: Editorial Regional de Murcia, 2004, vol. I, pp. 44-45.

⁵⁰ Autos entre partes de 1623. Número 17: Autos del capitán Antonio Lorenzo de Andrada, vecino de Sevilla, con los herederos del capitán Francisco Hernández, y los del capitán Francisco de Torres, dueños de nao, con el capitán Hernando Sáenz, sobre el precio en que le vendieron la nao, cuyo plazo era ya cumplido. AGI, Contratación, 808.

⁵¹ Registro del navío *Ntra. Sra. de la Consolación*, 1609. AGI, Contratación 1.154 B, N. 1, R. 10.

*Registro de Antonio Lorenzo de Andrada [...] entregar las mercaderías en Sisal a Juan de Argáiz o a quien su poder tuviere para que el que las recibiere haga la voluntad de Juan de Argáiz y de Antonio Lorenzo de Andrada por cada uno lo que le toca por cuya cuenta y riesgo van.*⁵²

Lo que queda claro, a tenor del valor de las mercancías movidas por él en estos años -casi 4.000.000 de maravedís-, es que, bien desde Yucatán, bien desde Sevilla, constituyó un caso destacable de hombre de mar dedicado a la actividad comercial con la gobernación.

Por su parte, Andrés Lorenzo de Andrada, pariente del anterior, aunque ignoramos el grado, era maestre de dos de los barcos estudiados -*Ntra. Sra. del Rosario* (1606) y *La Antigua* (1608)- y al que hemos visto ya en el citado pleito de 1608. Nos consta que actuó fundamentalmente como consignatario de determinadas partidas que fueron registradas en sus propios viajes, aunque también lo encontramos en el primer viaje de 1606, *Ntra. Sra. de la Antigua*, como consignatario en tercera instancia de su pariente el capitán Antonio Lorenzo de Andrada. En total, le fueron consignados casi 300.000 maravedís. Pero lo que más nos interesa de la figura de Andrés Lorenzo de Andrada es que pasó a establecerse definitivamente en Mérida, llevándose consigo a parte de su familia, ya que pudo incluir en esta "diáspora" familiar también a su hermana, mujer de Juan Ortuño de Olano. Pero de esta red familiar se hablará más adelante.

Lo que ahora interesa destacar es que Juan Ortuño de Olano, maestre de nuestro primer viaje -*Ntra. Sra. de la Antigua* (1606)- representó uno de los casos de mayor integración en la provincia. Actuando siempre como consignatario en los viajes en los que participó -ascendiendo el valor de estas cargas a casi 1.000.000 de maravedís-, sabemos que sus relaciones comerciales con Andrés Lorenzo de Andrada fueron intensas, tanto por las consignaciones que aparecen en los registros, como por la relación de parentesco que les unía. Juan Ortuño de Olano estaba casado con Juana de Herrera, perteneciente a la familia Lorenzo de Andrada y, concretamente, hermana de Andrés Lorenzo. De este parentesco se hablará en el siguiente epígrafe, pero baste decir que conocemos este matrimonio gracias a la licencia de embarque que pidió Juana de Herrera para pasar a Yucatán a vivir con su marido, que, en uno de sus viajes a la provincia, había recibido la

⁵² Registro del navío *La Encarnación*, 1609. AGI, Contratación, 1.156 A, N. 1, R. 3.

noticia del fallecimiento de su hermano, el capitán Martín de Olano, otro hombre de mar y rico asentado en la provincia, no pudiendo hacer el viaje de regreso por tener que encargarse de inmediato de los bienes que acababa de heredar. Este suceso tuvo lugar aproximadamente en 1608, y ya en 1619 aparecía Juan Ortuño de Olano en la villa de Campeche, integrándose como regidor en su cabildo, tras haber abandonado sus actividades comerciales, al menos en el escenario atlántico,⁵³ lo que da idea del arraigo que consiguió en la gobernación.

Por último, el caso de Ambrosio Arias de Aguilera, maestro de *La Encarnación* (1609), posición que utilizaría para actuar como consignatario de la mayoría de los registros que se le han computado -casi 200.000 maravedís.

Comercio, élite y redes familiares

Como ya se adelantó, muchos de estos mercaderes lograron escalar en la pirámide social yucateca gracias al enriquecimiento que les proporcionó su actividad comercial, tanto accediendo al poder político de la gobernación, como integrándose en la aristocracia yucateca.

El caso más paradigmático de comerciante que protagonizó un exitoso ascenso hasta la capa más alta de la sociedad yucateca fue el de Juan de Argáiz. Sus prósperos negocios ultramarinos le propiciaron el disfrute de una encomienda en Mérida, logrando asimismo convertirse en alcalde ordinario de esta ciudad en 1610. En realidad, este ascenso se vincularía al matrimonio con una benemérita, estrategia que continuó su sobrino Miguel de Argáiz, quien, también natural de Corella (Navarra), fue llamado por su tío a la provincia para ayudarle en sus negocios, tal como se ha visto en el pleito de 1608, al actuar como representante de su tío en el puerto de Sisal. Miguel de Argáiz consiguió afianzarse aún más en la esfera política, económica y social yucateca, al hacerse con una encomienda (1599) y con una estancia ganadera cerca de Mérida (1617), siendo alcalde ordinario de esta ciudad en cuatro ocasiones y casándose con otra descendiente de conquistadores, Beatriz de Argüelles Aranda. La evolución de la familia Argáiz en las décadas siguientes

⁵³ García Bernal, "La élite mercantil de Campeche", p. 42.

constituyó un perfecto ejemplo del proceso de ennoblecimiento que experimentaron, tanto en España como en América, los comerciantes enriquecidos, ennoblecimiento que, en muchos casos, como es el de la familia Argáiz, pasó por relegar sus actividades comerciales en favor de su consolidación como élite política y social.⁵⁴

Por su parte, la sociedad encomendera yucateca no dudó en practicar este tipo de política matrimonial, por la que entroncaba con acaudalados comerciantes. Estos grandes mercaderes -como acabamos de ver en el caso de la familia Argáiz- se fundían con la aristocracia de la provincia, alcanzando, junto al poder económico del que ya disfrutaban, poder político y ascenso social.⁵⁵ Y es que, en no pocas ocasiones, la situación económica de la clase encomendera no era tan desahogada como podría pensarse, constituyendo un buen ejemplo de ello el caso de Juan Bautista Quijada.

Éste, aun disponiendo de una encomienda, tuvo que recurrir a la actividad comercial para solventar una situación económica casi precaria. Tanto es así que, aproximadamente desde 1600, lo vemos solicitando una ayuda de costa, argumentando para ello su ascendencia, pues llegó a Yucatán junto con su tío, el Dr. Diego Quijada, que fue alcalde mayor de la provincia, así como toda su trayectoria en la gobernación. Gracias a ello sabemos:

Que ha 36 años que sirve con armas, y caballos y criados a su costa en aquella provincia y pasó a ellas con el doctor Diego Quijada su tío gobernador que fue en ella.

Que ha sido procurador general y alguacil mayor de la gobernación y alcalde de la hermandad y otros oficios de justicia de que ha dado buena cuenta.

Que últimamente el gobernador Diego Fernández de Velasco le hizo capitán de 40.000 arcabuceros y con ellos ha guardado el puerto de Sisal y costa de aquella provincia dando de comer a los soldados a su costa.

Que casó por primera vez con María de Paz, hija de conquistador, y tuvo con ella dos hijos. Casado por segunda vez con María Dorado, hija de conquistador, tiene con ella tres hijos y una hija.

⁵⁴ González Muñoz, *op. cit.*, pp. 257-260.- García Bernal, *Población y encomienda*, pp. 485, 490, 500, 510 y 512; "Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico", p. 71.

⁵⁵ Manuela Cristina García Bernal, "La aristocracia en Yucatán (siglo XVII)", en *América: encuentro y asimilación*. Granada: Diputación Provincial, 1989, p. 329.

*Que está viejo y pobre, no tiene de qué se sustentar y una encomienda de indios que no renta, [...] que heredó de su primera mujer y la ha de haber su hijo mayor, [...] que María Dorado su mujer y sus 4 hijos están pobres que les dejar.*⁵⁶

Finalmente, por Real Cédula de 1609, se le hace merced de una ayuda de costa sobre los tributos que pertenecieron al Adelantado Francisco de Montejo.⁵⁷

Circunstancias similares se dieron en el caso del capitán Martín de Ascorra pues, como se vio, a su viuda le sería también concedida una ayuda de costa, tras haber probado tanto su difícil situación como los méritos de su difunto marido.

Por el contrario, la promoción social conseguida por Diego de Segovia y Benito Díaz Castañoso nada tuvo que ver con la institución de la encomienda. De hecho, serían sus exitosos negocios comerciales los que les llevarían a situarse entre miembros del poder político en la capital yucateca durante los primeros años del siglo XVII. En 1608 Benito Díaz Castañoso se había hecho con una estancia ganadera (Tziskal y Chacsinkin), y en 1612 fue elegido alcalde ordinario de la capital, a lo que se sumaba su cargo de tesorero general de la Santa Cruzada.⁵⁸ Por su parte, Diego de Segovia entraría a formar parte de la administración provincial, llegando a ser procurador general, depositario general y regidor de Mérida. Asimismo, su disponibilidad de recursos, gracias al comercio, le permitió comprar la rica estancia de Nohpat, propiedad ganadera que, a su muerte en 1611, sería adquirida, junto con la depositaría general, por el capitán Andrés Lorenzo de Andrada.⁵⁹

Y es que, al igual que sucedió con la familia de Juan de Argáiz, Andrés Lorenzo de Andrada, perteneciente a la estirpe de hombres de mar ya aludida, decidió establecerse definitivamente en Yucatán. Si en 1607, como especifica uno de los testigos del pleito

⁵⁶ Informaciones de oficio y parte: Juan Bautista Quijada, vecino de Mérida (Yucatán). Cuadernillo que contiene un traslado de 1601 de informaciones de 1585 y 1600; y otro traslado de 1603 de informaciones de 1602 y 1603. AGI, México, 224, N. 21.- Real Cédula a Don Carlos de Luna y Arellano, gobernador de Yucatán, para que informe sobre la pretensión de Juan Bautista Quijada que pide confirmación de una situación que le hizo el gobernador anterior, para sustentarse, 1606. AGI, Indiferente, 449, L. A1.

⁵⁷ Real Cédula a Juan Bautista Quijada haciéndole merced de 400 pesos de oro de minas y 200 fanegas de maíz, cada año, por su vida y la de su mujer, en los tributos de indios que se quitaron al adelantado Montejo, 1609. AGI, Indiferente, 449, L. A2.

⁵⁸ Manuela Cristina García Bernal, "Un posible modelo de explotación pecuaria en Yucatán: el caso de la propiedad Tziskal-Chacsinkin", *Anuario de Estudios Americanos*. Volumen XLVIII (Sevilla, 1991), pp. 297-301.- González Muñoz, *op. cit.*, p. 206.

⁵⁹ Manuela Cristina García Bernal, "Los comerciantes estancieros en Yucatán y la gran propiedad de Nohpat", *Temas Americanistas*, núm. 4, (Sevilla, 1984), pp. 8-14.

contra Jerónimo de Valladolid, estaba en Campeche para embarcar de nuevo hacia España, a la edad de 24 años -pues 25 aseguraba tener en 1608 en el citado pleito-, en 1613 ya aparecía como vecino de Mérida,⁶⁰ y en 1618 se encontraba en Sevilla, tramitando el expediente de licencia de embarque de su madre, de 64 años y enferma, para llevarla consigo a Yucatán:

*El capitán Andrés Lorenzo de Andrada digo que Su Majestad por su Real Cédula que presento me da licencia para que pueda volver a Yucatán, de donde vine, contando ser el mismo, y que no voy casado en estos reinos, y asimismo me da licencia para que pueda llevar conmigo a doña Catalina García de Encinoso mi madre y a Mariana de Andrada su criada, presentando informaciones en esta casa conforme a las ordenanzas de ella.*⁶¹

También en ese mismo año de 1618 actuó como testigo -donde asegura que tenía 36 años, lo que confirma que es el mismo- en la tramitación del expediente de licencia de embarque para su hermana, Juana de Herrera, de 30 años, que pide pasar a las Indias para reunirse con su marido, Juan Ortuño de Olano, por las razones ya señaladas antes:

*Doña Juana de Herrera, mujer legítima del capitán Juan Ortuño de Olano, dice que el dicho su marido fue despachado con su navío a la provincia de Yucatán en la flota pasada, a cargo de Juan de Salas Valdés, porque en la dicha provincia tenía al capitán Martín de Olano, hermano del dicho mi marido y hombre muy rico, al cual halló muerto cuando allá llegó, y en su testamento le deja por heredero y testamentario para que cobre gran suma de ducados que tiene repartidos en aquella provincia. Y en este aviso la envió a llamar, como todo consta por la información que presenta. Suplica a vuestra merced atento a lo referido le hagamos de dar la licencia para estar en compañía de su marido y llevar tres hijos, que el mayor de ellos no pasa de seis años, y una ama, en que pedirá merced.*⁶²

⁶⁰ Autos entre partes de 1616. Número 7: autos de Sebastián García, vecino de Sevilla, cesionario de Antonio Lorenzo de Andrada y del capitán Sancho de Merás, con Diego Solís, administrador y maestre de nao, sobre entrego de palo de Campeche que les trajo registrado. AGI, Contratación, 796. Aparece citado en este pleito como vecino de la capital yucateca en 1613.

⁶¹ Expediente de información y licencia de pasajero a Indias del capitán Andrés Lorenzo de Andrada, hijo de Catalina García de Encinoso y de Alonso Lorenzo de Andrada, con su madre Catalina García de Encinoso, hija de Francisco García de Encinoso y de Juana de Herrera, y su criada Mariana de Andrada, hija de Pedro Jaimes y de Juana Bautista, a Yucatán, 1618. AGI, Contratación, 5.363, N. 45.

⁶² Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Juana de Herrera, natural y vecina de Sevilla, hija de Antonio Lorenzo de Andrada y Catalina García de Encinoso, casada con Juan Ortuño de Olano (residente en Yucatán), con sus hijos Juan, Andrés y Antonio, y María Lorenzo, natural y vecina de Sevilla, hija de Juan Guerrero y Ana Ramírez, a Yucatán, 1618, AGI, Contratación, 5.361, N. 26.- Expediente de concesión de licencia para pasar a Yucatán a favor de Juana de Herrera para ir a vivir con su marido Juan

Curioso resulta también que, en el que suponemos que pudo ser el último viaje de Juan Ortuño de Olano como maestro, en 1617, fuera en el que viajaron la hija y el yerno de Pedro de Palma, otro comerciante afincado en Mérida, que les había mandado llamar muchas veces. Además, en el expediente de tramitación de esta licencia aparecía como testigo otro miembro de la familia Ortuño de Olano, Juan Ortuño de Olano, de 97 años y vecino de Sevilla en la collación de la Magdalena, que aseguraba haber recibido cartas de Pedro de Palma pidiéndole que ayudara a su hija y a su yerno: "Que sabe que Pedro de Palma les ha mandado llamar, porque Pedro de Palma escribió a este testigo para que éste solicitase el viaje y les diera el dinero que necesitasen, que luego él se lo pagaría".⁶³

Tras conseguir desenredar y poner en claro toda la información recabada sobre estos hombres, lo verdaderamente importante y, en definitiva, la razón de estudiarlos bajo una óptica no meramente comercial, es que asistimos a tres procesos socioeconómicos de relevancia: en primer lugar, el de la fusión de las dos oligarquías regionales, encomenderos y comerciantes, que protagonizan un fenómeno de movilidad social, al integrarse los segundos en la aristocracia de la provincia. En segundo lugar, la promoción política y, por tanto, también social, de otros comerciantes. Y, en último lugar, el de las redes comerciales-familiares, que establecen unos vínculos que podrían calificarse de endogámicos, influyendo en un proceso migratorio claramente conectado. Circunstancia ésta, por otra parte, nada extraña en el contexto de la época, pues, como señalaba Céspedes del Castillo, frente al empobrecido panorama europeo del siglo XVII, lo más habitual era que los mercaderes acabaran estableciéndose en las Indias, donde se les presentaban mejores oportunidades económicas.⁶⁴

Ortuño de Olano; en compañía de tres hijos Juan, Andrés y uno de pecho, 1618. AGI, Indiferente, 2.076, N.29.

⁶³ Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Sebastián de Montijo, natural y vecino de Sevilla, hijo de Bernardo López y Luisa de Montijo, con Ana de Palma, su mujer, natural y vecina de Sevilla, hija del capitán Pedro de Palma y de Marina de Carvajal, a Yucatán, 1617, AGI, Contratación, 5.356, N.42. En este documento se especifica que el maestro del barco en el que viajarán es Juan Ortuño de Olano.- Expediente de concesión de licencia para pasar a Mérida (Yucatán) a favor de Sebastián de Montijo en compañía de Ana de Palma su mujer, hija de Pedro de Palma, residente en Yucatán, 1617. AGI, Indiferente, 2.075, N. 228.

⁶⁴ Guillermo Céspedes del Castillo, *América Hispánica (1492-1898)*, tomo VI de la *Historia de España* dirigida por Manuel Tuñón de Lara. Barcelona, 1983, p. 293.

A modo de conclusión

En el espacio de tiempo estudiado (1606-1610) hemos podido comprobar cómo, de todas las personas que llevaron a cabo algún tipo de actividad comercial con o desde Yucatán, se va perfilando un grupo de 16 mercaderes, que hemos clasificado como *residentes en Sevilla, en Yucatán y hombres de mar*, y que eran los que acaparaban la mayor parte de los cargamentos. La mayoría de ellos ya habían aparecido en el escenario atlántico con anterioridad, pero ahora hemos podido observar cómo algunos continuaban con un nivel de negocio similar, otros emergían como grandes comerciantes justo en este periodo, mientras que otros iniciaban su retirada. También, el análisis de los pleitos entre partes, de los enfrentamientos y las alianzas entre sus protagonistas, nos ha ofrecido la posibilidad de conocer este comercio por dentro, constituyendo un nuevo enfoque en sí mismo.

Sin embargo, la verdadera novedad pasaba por estudiar a estos hombres bajo una óptica no meramente comercial. Y así, sabemos ya que el enriquecimiento que les proporcionó el comercio brindó a muchos de estos mercaderes la plataforma para su promoción social, bien emparentando con la aristocracia de la provincia -ávida, por su parte, de una inyección de recursos-, bien accediendo a cargos públicos mediante su compra.

En definitiva, el presente estudio ha pretendido continuar ampliando el conocimiento sobre la actividad comercial de Yucatán en el período colonial, así como aportar nuevos puntos de vista para el estudio de esta "clase comercial" y, en realidad, de la sociedad yucateca en general.

APÉNDICE I- RELACIÓN DE NAVÍOS QUE VIAJARON A YUCATÁN (1606-1610)

Año	Destino	Navío	Maestre	Propietario	Toneladas	Fábrica	Fuente
1606	Sisal	Ntra. Sra. de la Antigua	Juan de Ortuño de Olano	----	70	Vizcaína	Contr., 1.149
1606	Sisal	Ntra. Sra. del Rosario	Andrés Lorenzo de Andrada	----	80	Portugu.	Contr., 1.149
1606	La Habana/Campeche	Sra. Santa Ana (La Palma)	Antón Salgado	Antón Salgado	35	---	Contr., 2.841
1606	La Habana/Campeche	San Antonio (LP)	Diego Fernández	Miguel Pérez	40	---	Contr., 2.841
1608	Campeche/Yucatán	La Antigua	Andrés Lorenzo de Andrada	----	100 [¿]	¿vizcaina?	Contr., 1.152 A
1608	Campeche	El Buen Jesús	Miguel de Licardi	Luperco de la Cruz	120 [¿]	---	Contr., 1.152 A
1608	Pto. Rico/Hab./Campeche	San Juan Bautista(Tenerife)	Gonzalo Vaez	Bartolomé Vaez	50	---	Contr., 2.841

1609	Sisal (agosto)	La Encarnación	Ambrosio Arias de Aguilera		--	---	Contr., 1.156 A
1609	Sisal (agosto)	Ntra. Sra. de Consolación	Pedro de Urbina	----	95	Campeche	Contr., 1.154 B
1609	Sisal (agosto)	La Candelaria y Santa Ana	Juan Alonso Urraco	Pedro de Salazar	--	----	Contr., 1.154 A
1610	Sisal (septiembre)	Ntra. Sra. del Rosario	Mtre. Pedro Juan Chico	Pedro Juan Chico	120	Portuguesa	Contr., 1.157
1610	Sisal (septiembre)	Santa Isabel	Mtre. Alonso de Vargas	Pedro Calderón	140	Angoleña	Contr., 1.157

APÉNDICE II - COMERCIANTES Y VALOR DE SUS CARGAMENTOS

COMERCIANTE	1606	1608	1609	TOTALES (maravedís)
Argáiz, Juan de (vecino de Mérida)	I: 54.400 (P), 419.087 (C1) II: 128.010 (P), 654.310 (C1)	I: 254.090 (P), 225.000 (C3)	I: 373.172 (P, PC), 642.757 (C1, C2, C3) II: 399.564 (P), 1.171.809 (C1, C2, C3)	1.209.236 (P, PC) 3.112.963 (C1, C2, C3) 4.322.199
Arias de Aguilera, Ambrosio (maestre)			I: 34.944 (C1), 85.428 (C2) II: 52.152 (C2)	172.524 (C1, C2)
Arlanzón Güémez, Francisco de (vecino de México)	I: 120.768 (P) II: 159.860 (P)		I: 178.500 (P) II: 145.376 (P)	604.504 (P)
Ascorra, Martín de (capitán)		I: 77.890 (P), 830.650 (C1, C2) II: 143.508 (C2)		77.890 (P) 974.158 (C1, C2) 1.052.048
Barrionuevo, Cristóbal de (vecino de Sevilla)		I: 321.589 (E)	I: 82.939 (P), 313.375 (E) II: 98.042 (P), 1.317.463 (E)	180.981 (P) 1.952.427 (E) 2.133.408

Díaz Castañoso, Benito (vecino de Mérida)	I: 194.948 (P), 300.516 (C3) II: 317.374 (P), 390.654 (C3)	I: 98.620 (P), 225.000 (C1, C2)	I: 241.600 (C2, C3) II: 25.500 (P), 367.616 (C2, C3)	636.442 (P) 1.525.386 (C1, C2, C3) 2.161.828
Izaguirre, Andrés de (vecino de Sevilla)	I: 7.000 (P), 160.000 (PC) II: 120.000 (PC)	I: 75.000 (P), 150.000 (PC), 181.780 (E)	I: 1.539.518 (P), 816.794 (F), 17.000 (E) II: 1.132.979 (P), 900.313 (F), 63.692 (E)	3.184.497 (P, PC) 1.717.107 (F) 262.472 (E) 5.164.076
Lorenzo de Andrada, Andrés (maestre)	I: 68.340 (C3) II: 118.150 (C3)	I: 77.890 (C2)		264.380 (C2, C3)
Lorenzo de Andrada, Antonio (capitán)	I: 68.340 (P), 51.748 (E), 167.000 (C1, C2). II: 207.576 (E), 480.000 (C1).	I: 708.658 (P), 1.227.692 (E)	I: 207.098 (P), 121.032 (PC), 74.200 (E) II: 99.824 (P), 275.600 (E)	1.204.952 (P, PC) 1.836.816 (E) 647.000 (C1, C2) 3.688.768
Ortuño de Olano, Juan (maestre)	I: 68.340 (C3) II: 134.060 (C1, C3)	I: 791.594 (C2)		993.994 (C1, C2, C3)
Palma, Pedro de (residente)		I: 116.946 (PC), 32.378 (C1) II: 143.508 (PC), 27.200 (C1)	II: 151.646 (C1)	260.454 (PC) 211.224 (C1)

en Yucatán)				471.678
Quijada, Juan Bautista (vecino de Mérida)	I: 42.500 (P) II: 78.500 (P)		I: 82.939 (C2) II: 972.769 (P, PC), 98.042 (C2)	1.093.769 (P, PC) 180.981 (C2) 1.274.750
Sanz de Valladolid, Francisco (vecino de Sevilla)	I: 347.414 (P), 1.055.179 (E) II: 406.564 (P), 1.262.353 (E)			753.978 (P) 2.317.532 (E) 3.071.510
Segovia, Diego de (vecino de Mérida)	I: 576.682 (C2) II: 4.000 (P), 734.774 (C2)	I: 63.790 (PC), 1.154.080 (C2, C3) II: 143.508 (C3)	I: 521.757 (C1, C2) II: 533.141 (C1, C2)	67.790 (P, PC) 3.663.942 (C1, C2, C3) 3.731.732
Valladolid, Jerónimo de (vecino de Sevilla)		I: 181.780 (E)	I: 816.794 (E) II: 900.313 (E)	1.898.887 (E)
Vellorino, Hernando de (vecino de Mérida)	I: 167.000 (C1, C2) II: 315.566 (P), 120.000 (C2)	I: 225.000 (C1, C2)	I: 633.600 (C1, C2) II: 874.730 (C1, C2)	315.566 (P) 2.020.330 (C1, C2) 2.335.896

CLAVES: I y II (orden de los barcos del mismo año según el Apéndice I); (P): partida en propiedad; (PC): partida compartida; (F): factor; (E): encomendero; (C1, C2, C3): consignatario en 1ª, 2ª o 3ª instancia.