



BARKHAM HUXLEY, Michael: “El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoana con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 147-164.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna*

Michael Barkham Huxley

Hace casi medio siglo los historiadores franceses Pierre y Huguette Chaunu, en su monumental *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, pusieron de relieve el muy destacado papel desempeñado por barcos y navieros vasco-peninsulares en el comercio marítimo entre Sevilla y las nuevas colonias españolas en América durante el siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII. Según ellos la «gran infantería» de los barcos que navegaron en la Carrera de las Indias, sobre todo en el siglo XVI, fueron construidos en astilleros de Bizkaia (Vizcaya) y Gipuzkoa (Guipúzcoa), las dos provincias costeras del País Vasco sur. La participación de estos barcos en la Carrera fue mínima hasta 1500, nada menos que 80 por ciento del total entre 1520 y 1580, seguido de un descenso de ahí en adelante, aunque su participación permaneció en niveles relativamente altos¹. Desde entonces varios autores han hablado, en un grado u otro, de la gran comunidad de mercaderes-empresarios vascos en la Sevilla (y Cádiz) del Quinientos y Seiscientos y su participación en el tráfico de las Indias², y también del enorme comercio de exportación de manufacturas de hierro vasco-peninsulares en aquella época hacia esa pujante metrópoli, y de allí a América³. Pike observó acertadamente que «entre los vascos [en Sevilla] estaban algunos de los mercaderes capitalistas más activos de la ciudad, cualquiera de los cuales podía fácilmente haber servido de inspiración para uno de los personajes en *El premio del bien hablar* de Lope de Vega [1635], un comerciante vasco que se hizo rico vendiendo hierro en América»⁴.

Entre 1590 y 1699 las exportaciones decenales mínimas de barras de hierro de Sevilla y Cádiz a la Indias, sin contar la gran cantidad de manufacturas de hierro más transformadas tales como armas, herraduras, herramientas y otros utensilios para la agricultura, la minería y la construcción, y anclas y otros elementos para la construcción naval, variaron entre 480 y 4.215 toneladas métricas, aunque hay que tener en cuenta que las fuentes manuscritas están incompletas. En esas mismas décadas las exportaciones de herraduras oscilaron entre 160 y 1.270 toneladas métricas y las de clavos entre 22 y 860 toneladas métricas. La inmensa mayoría de estas voluminosas exportaciones procedían de Bizkaia y Gipuzkoa pero siempre hubo un componente de manufacturas de hierro y de acero de otras regiones de la península y del extranjero (de donde provenía la mayoría del acero) –especialmente del norte de Italia, Francia, Flandes y Alemania–, a menudo más pequeñas y más elaboradas que las vascas: agujas, tijeras, espuelas, cuchillos, sierras, calde-

* Una versión más corta de este trabajo aparecerá en las actas del *Simposio de historia marítima do século XII ao XVI* celebrado en Pontevedra, Galicia, entre el 29 de noviembre y 1 de diciembre de 2001.

1. P. y H. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650* (Paris: Armand Colin, 11 tomos, 1955-59), t. 8, parte 1, pp. 257-259. Previamente autores tales como C. H. HARING, *Trade and Navigation Between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1918) y T. GUIARD Y LARRAURI, *Historia del consulado y casa de contratación de Bilbao y del comercio de la villa* (Bilbao: José de Astuy, 1913-14; edición facsímil, 3 tomos, Editorial «La Gran Enciclopedia Vasca», 1972) habían notado una significativa presencia vasca en este comercio.

2. Véanse entre otros R. PIKE, *Aristocrats and Traders. Sevillian Society in the Sixteenth Century* (Ithaca and London: Cornell University Press, 1972), F. MORALES PADRÓN, *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos* (Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad, 1977), E. LORENZO SANZ, *Comercio de España con América en la época de Felipe II* (Valladolid: Diputación provincial, 2 tomos, 1979), L. GARCÍA FUENTES, *El comercio español con América (1650-1700)* (Sevilla: Diputación provincial, 1980), J. GARMENDIA ARRUEBARRENA, *Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias* (San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1989), J. L. COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América: el trasego y el tráfico* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992), C. MARTÍNEZ SHAW (dir.), *Sevilla, siglo XVI: el corazón de las riquezas del mundo* (Madrid: Alianza Editorial, 1993), y F. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700* (Sevilla: Diputación y Vitoria: Departamento de Cultura, Gobierno Vasco, 2000).

3. La mayoría de las obras citadas en la nota previa mencionan, o estudian en más detalle, la exportación de manufacturas de hierro vascas desde Sevilla y Cádiz como un componente del tráfico con las Indias, pero L. GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)* (Bilbao: Fundación BBV, 1991), basándose en protocolos sevillanos, también considera la organización y evolución del comercio de hierro de Bizkaia y Gipuzkoa a Sevilla, comercio al que hay referencias en publicaciones anteriores más generales. Para el siglo XVIII A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2 tomos, 1976), cuantificó las exportaciones de hierro a las colonias americanas, cifras completadas por García Fuentes.

4. R. PIKE, *Aristocrats and Traders. Sevillian Society in the Sixteenth Century*, p. 127.

ros, candados y cerraduras, etc.⁵ Debe recordarse que Bizkaia y Gipuzkoa –con aproximadamente de 200 a 250 ferrerías hidráulicas en el siglo XVI⁶– formaban una de las principales zonas productoras y exportadoras de hierro en Europa y que el sector siderometalúrgico, o bien la fundición de mineral de hierro y la manufactura de productos de ese metal, fue la base de la economía ‘industrial’ de las dos provincias⁷. En cuanto a Gipuzkoa, en 1625-26 el cura e historiador guipuzcoano Isasti observó apropiadamente:

«Abunda esta Provincia de muchas ferrerías de agua, donde se labra el fierro (cosa tan necesaria para la administración de la vida humana) del cual no solo se lleva a Castilla y Andalucía y al resto de España, y a Francia, Inglaterra, Flandes, Italia, Sevilla y otras provincias de Europa, y a las Indias occidentales en las flotas que van de Sevilla, y a las orientales de Asia, donde los Portugueses tienen su comercio y navegación. Esta es la principal riqueza de esta Provincia, que por la comodidad que tiene de metales, montes y aguas.»⁸

El sector del hierro, junto con potentes sectores de construcción naval, naviero, de comercio a gran escala y una industria pesquera bien desarrollada, hicieron que ya para 1500 Bizkaia y Gipuzkoa constituyeran una de las más destacadas regiones comerciales e industriales de España⁹.

Aunque evidentemente hubo un muy importante movimiento de mercancías por mar de esas dos provincias vascas a Sevilla y Cádiz, aún existen notables lagunas en nuestros conocimientos sobre el comercio marítimo entre el País Vasco sur y las distintas regiones del Atlántico peninsular. El propósito de este artículo es ayudar a rellenar estos huecos a través de un estudio de la estructura, organización y evolución del comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madera o, en otras palabras, del comercio marítimo de importación y exportación llevado a cabo por habitantes de Bizkaia y Gipuzkoa con esas zonas geográficas, durante el siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII. El trabajo está basado en investigaciones en diversos archivos vascos y españoles: Archivo General de Simancas, Archivo General de la Marina (Madrid), Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Archivo del Consulado de Burgos, Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñate), Archivo General de Gipuzkoa y Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia.

MERCADERES, MERCADOS Y MÉTODOS DE PRODUCCIÓN

El comercio a gran escala

Un análisis de la documentación revela que este comercio marítimo tenía dos ramas o se realizaba de dos formas muy diferentes. Una de las ramas, de la que se hablará más adelante, era un comercio de cabotaje con la mayoría de los puertos de la fachada atlántica de la península hasta Cádiz. La otra rama era un comercio de exportación, y en menor medida de importación, a gran escala directamente y principalmente con los importantes puertos de Oporto, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Huelva, Sevilla, Cádiz y Málaga. En él se exportaban sobre todo grandes cantidades de barras y otras manufacturas de hierro (arcabuces,

5. L. GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los vascos y América...*, pp. 41-48 y 125-142. Véase también F. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700*, pp. 99-106.

6. Existe un debate considerable acerca del número preciso de ferrerías. Esto se debe, en parte, a distintas interpretaciones de fuentes contemporáneas. Véanse L. M. DÍEZ DE SALAZAR, *Ferrerías de Guipúzcoa, siglos XIV-XVI* (San Sebastián: Haranburu Editor, 2 tomos, 1983), t. I, pp. 267-274, P. FERNÁNDEZ ALBALADEJO, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833* (Madrid: Akal Editor, 1975), pp. 52-54, y L. M. BILBAO BILBAO y E. FERNÁNDEZ DE PINEDO, «Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco, 1700-1850», en P. TEDDE (ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen* (Madrid: Alianza Editorial/Banco de España, 1982), pp. 141 (nota 5) y 163. Estos últimos autores han estimado que a mediados del siglo XVI la producción anual de hierro en Bizkaia y Gipuzkoa fue de entre 8.000 y 10.000 toneladas métricas –un poco menos que entre 1770 y 1790 (11.000 o 12.000 toneladas) cuando había unas 220 ferrerías en las dos provincias–, representando entre 10 y 16 por ciento de la producción europea.

7. R. SPRANDEL, *Das Eisengewerbe im Mittelalter* (Stuttgart: Anton Hiersemann verlag, 1968), pp. 274-277, sugirió que la producción vasco-peninsular de hierro, en 1500, era alrededor de un tercio de una producción anual aproximada en Europa de 40.000 toneladas métricas. F. BRAUDEL, *Capitalism and Material Life, 1400-1800* (London: Weidenfeld and Nicholson, 1973), p. 282, estimó que la producción europea de hierro, en 1525, era de unas 100.000 toneladas métricas anualmente: el País Vasco unas 15.000 toneladas, Styria 8/9.000 toneladas, Liège 8/9.000 toneladas hacia 1569, Francia 10.000 toneladas, Alemania 30.000 toneladas e Inglaterra 6.000 toneladas hacia 1536-39. Sobre este tema puede verse también L. M. DÍEZ DE SALAZAR, *Ferrerías de Guipúzcoa, siglos XIV-XVI*, t. I, p. 274.

8. L. M. DE ISASTI, *Compendio historial de la M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa [1625/1626]* (San Sebastián: I. R. Baroja, 1850, edición facsímil, Bilbao: Editorial «La Gran Enciclopedia Vasca», 1972), p. 158.

9. Sobre las características generales de la economía de Bizkaia y Gipuzkoa en los siglos XVI y XVII pueden verse: L. M. BILBAO BILBAO, «Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII», *Saioak, Revista de Estudios Vascos*, 1 (1977), pp. 157-180, y «Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII», *Historia del Pueblo Vasco*, 2 (1979), pp. 111-143, P. FERNÁNDEZ ALBALADEJO, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*, M. M. BARKHAM, *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, Tesis doctoral, Universidad de Cambridge, 1990, y «La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3 (2000), pp. 29-75, y S. HUXLEY y M. M. BARKHAM, «Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1 (1996), pp. 349-388.

yunques, clavos, herraduras para caballos, mulas y asnos, «rejas de arar», arcos de hierro para barrilería, etc.) pero al mismo tiempo una variedad de artículos no férreos, casi todos de la región, tales como barrilería abatida o sin montar, muelas o piedras de molino, astas de lanzas, brea (que provenía de los pinares del País Vasco continental y de las Landas más al norte) y cantidades limitadas del bacalao salado y secado y del aceite de ballena que expediciones vascas traían desde Terra Nova (término que en el siglo XVI se usaba para designar no solo la isla de Terranova (Newfoundland) sino toda la actual costa atlántica canadiense entre aproximadamente 45° y 52° 30' norte, o sea desde Nueva Escocia hasta el sur de Labrador)¹⁰. En 1562, Juan de Ayardía, mercader del puerto vizcaíno de Ondárroa, envió 30 barricas de aceite de ballena a Sevilla a bordo de un barco del cercano puerto guipuzcoano de Mutriku (Motrico)¹¹. En octubre del año siguiente, un naviero de ese puerto, Domingo de Azterrica, fletó su barco a un grupo de mercaderes para llevar un cargamento de manufacturas de hierro también a Sevilla. La nave acababa de volver de la pesca de bacalao en Terra Nova y Azterrica cargó en ella 6,8 toneladas métricas de bacalao para esa ciudad andaluza¹². Los destinos principales eran Sevilla y Cádiz desde donde muchas de estas mercaderías eran reexportadas a las Indias occidentales. Las importaciones fueron sobre todo comestibles, aceite de oliva, vino, higos secos, pasas, etc., ya que debido a su medio físico montañoso Bizkaia y Gipuzkoa disponían tan solo de un sector agrario relativamente pobre.

La gran mayoría de por lo menos las exportaciones en este comercio a gran escala fueron transportadas en embarcaciones locales o en otros barcos españoles, normalmente fletados por dos o más mercaderes (véase abajo), porque las leyes de navegación españolas (aunque no siempre se hacían cumplir) dictaban que los barcos nacionales tenían preferencia sobre barcos extranjeros en la toma de carga en puertos nacionales¹³. En términos generales durante la mayor parte de la época que nos concierne se usaron dos tipos de barcos locales: la zabra, cuya eslora solía ser de entre 11,5 y 17 metros y su porte de entre 30 y 70 toneladas aproximadamente, y la nao o galeón, que podía tener una eslora de entre 17 y 33 metros y un tonelaje total de entre 70 u 80 y 800 toneladas¹⁴. Entre 1560 y 1600 en los protocolos notariales de los puertos guipuzcoanos de Mutriku y Zumaia (Zumaya), que para ese período tienen las series más completas de tales protocolos de todos los puertos vasco-peninsulares, solamente hay referencias a cinco viajes hechos por barcos extranjeros, todos ellos naves portuguesas y del País Vasco norte, para el transporte de cargamentos entre Gipuzkoa y el Atlántico peninsular¹⁵. En mayo de 1574 el galeón *Santa Ana*, del que era maestre Johan de Berroeta de Ciboure, estaba en Mutriku cargado de al menos 80 toneladas métricas de manufacturas de hierro, pertenecientes a los mercaderes vizcaínos Martín de Bidarte de Markina (Marquina) y Francisco y Juan de Lobiano de Ermua, con destino a Sevilla¹⁶. En abril de 1576 Miguel Diez de Aveiro, maestre de la caravela *Concepción*, trajo un cargamento de sal desde ese puerto portugués para el mercader Pedro de Arteaga de Zumaia y para un vecino de Plasencia¹⁷. En marzo de 1577 Gonzalo Afonso, maestre de la caravela portuguesa *Nuestra Señora de la Victoria*, transportó mercancías de Cádiz a San Sebastián para Francisco de Hubillus de Zumaia y su socio vasco Antonio de Oquendo residente en Sevilla/Cádiz¹⁸. En enero de 1578 un vecino del Bocal de Bayonne trajo en su barco 41 toneladas de vino y aceite desde Sanlúcar para los mercaderes Martín de Recabarren y Domingo de Eguía de Mutriku¹⁹. En 1579 Fernán Díaz, portugués residente en San Sebastián, fletó un barco portugués para llevar hierro y papel a Portugal. Sin embargo, el corregidor de la provincia ordenó que la carga fuese transferida a un barco español de acuerdo con las leyes de navegación vigentes²⁰.

Algunos de los barcos utilizados para este transporte eran naves fletadas en Bizkaia y Gipuzkoa para la pesca de bacalao en Terra Nova. En dichas provincias se producía muy poca sal, que era indispensable para

10. La obra más completa sobre estas pesquerías vascas en Terra Nova es: S. HUXLEY [BARKHAM], «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», en S. HUXLEY, coord., *Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII* (San Sebastián: Editorial Etor, 1987), pp. 26-210.

11. Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñate) (en adelante AHPGO), partido de Vergara, 2578, (6) 5.

12. AHPGO, partido de Vergara, 2578 (12 octubre 1563).

13. M. M. BARKHAM, *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630...*, pp. 145, 169-171. Sobre estas naos/galeones puede verse del mismo autor, *Report on 16th Century Spanish Basque Shipbuilding c. 1550 to c. 1600* (Ottawa: Parks Canada, Manuscript Report Series, no. 422, 1981), «Sixteenth Century Basque Shipbuilding: The Multipurpose Nao» en C. O. CEDERLUND, coord., *Postmedieval Boat and Ship Archaeology* (trabajos presentados en el *International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Estocolmo, 1982), *British Archaeological Reports International Series*, 256, 1985, pp. 113-135 (traducido con bastantes errores en «La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple», *Cuaderno de Sección Historia-Geografía* (Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián), III, 1984, pp. 101-126).

14. *Ibid.*, p. 28.

15. En las tres décadas siguientes sólo hay una referencia a un viaje de este tipo: en 1611 una urca flamenca llevó carga de Mutriku a Lisboa (véase abajo). AHPGO, partido de Vergara, 2599, 29.

16. AHPGO, partido de Vergara, 2591, (3) 39, 40, 41.

17. AHPGO, partido de Azpeitia, 3303, 41.

18. AHPGO, partido de Azpeitia, 3301, (2) 65.

19. AHPGO, partido de Vergara, 2585, (2) 3.

20. AHPGO, partido de Vergara, 2592, 19.

curar el bacalao, y los armadores de pesca la obtenían de dos zonas de producción: una al norte, entre Bourgneuf en Bretaña y La Rochelle, y otra al sur, entre Aveiro en Portugal y Cádiz. Esto lo hacían o bien importando el producto, lo cual permitía zarpar directamente hacia América, o bien enviando sus barcos sobre todo a La Rochelle o Lisboa/Setúbal o Cádiz/Sanlúcar para recoger sal (y otras vituallas) antes de cruzar el Atlántico. Desde finales de la década de 1560 en adelante, cuando La Rochelle se convirtió en el refugio de numerosos corsarios protestantes, casi todos los barcos bacaladeros vizcaínos y guipuzcoanos con destino a Terra Nova que hicieron escala para recoger sal lo hicieron en Lisboa/Setúbal o Sevilla/Sanlúcar/Cádiz, y era común que llevaran un cargamento de exportaciones (incluyéndose a menudo una cláusula al respecto en sus cartas de fletamento) (véase abajo). De tal manera estos barcos pesqueros tomaron parte en la masiva exportación de manufacturas de hierro y de otros artículos a Portugal y Andalucía²¹.

Dicho comercio a gran escala estuvo organizado y controlado por mercaderes-empresarios o mercaderes capitalistas acaudalados y de tipo mediano, sobre todo habitantes naturales de los puertos y de las villas manufactureras del *hinterland* o interior de Bizkaia y Gipuzkoa. Muchos de estos mercaderes-empresarios vascos invertían grandes sumas de capital en la producción y en el comercio de hierro, pudiendo obtener importantes ganancias de estas actividades²², y no pocos de ellos invertían al mismo tiempo en otros sectores de la economía como los de construcción naval, naviero y de pesca transatlántica en Terra Nova. Esto demuestra que tenían suficiente capital, que querían diversificar sus intereses y que a estos sectores también los consideraban lucrativos. A menudo eran miembros de compañías compuestas de varios socios de los cuales uno o más residían en los puertos de destino, mayoritariamente en Sevilla, desde donde normalmente participaban en el comercio con las colonias americanas²³.

Por ejemplo, aparte de sus operaciones en el comercio de hierro, en 1572 el mercader Joanes de Yraurgui de la villa guipuzcoana de Eibar, importante centro fabril del interior vasco, junto con dos otros empresarios de relieve de la villa, Martín López de Isasi y Andrés de Arrizabalaga, fletaron y armaron la nao *Trinidad* del puerto guipuzcoano de Mutriku para la pesca de ballenas en Terra Nova (nao que el año siguiente Isasi y Arrizabalaga de nuevo armaron para el mismo propósito)²⁴ y, en las décadas de 1570 y de 1580, fue copropietario de al menos una zabra y una nao con vecinos de Mutriku y Deba (Deva) respectivamente²⁵. Según documentos notariales sevillanos, en 1589 Yraurgui, entonces residente en Sevilla, y otro vasco, Martín de Ibarra, formaron una compañía cuyo objetivo era «las firmas de pólizas de seguros de riesgos de naos o mercaderías cargadas en dichas naos o navíos o otros baxeles a cualesquier puertos de España y de otras partes de viaje y tornaviaje», mientras que al mismo tiempo Yraurgui mantenía una sociedad con Martín López de Isasi y dos socios más para el tráfico de hierro a Sevilla²⁶. En marzo de 1590 entró en la compañía comercial de Pedro de Yturralde y Miguel de Urrutia, vascos residentes en esa ciudad, participación que duraría por lo menos tres años (período normal en aquel siglo). Yraurgui, que compraba grandes cantidades de manufacturas de hierro a productores vascos para mandar a Sevilla, dió a su socio Yturralde la suma total de 1.813,33 ducados en efectivo y en 90 pipas de jerez para enviar a Nueva España²⁷. Diez años más tarde el «capitán» Joanes de Yraurgui de Eibar era propietario de un galeón atracado en el puerto guipuzcoano de Pasaia (Pasajes)²⁸. De forma parecida, en 1595 los mercaderes Nicolás Saez de Aramburu y Juan Martínez de Umansoro de Azcoitia y Martín Pérez de Ygarça de Azpeitia, también centros manufactureros en el interior

21. M. M. BARKHAM, *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630...*, pp. 107-109. Este comercio triangular fue señalado por primera vez en S. [HUXLEY] BARKHAM, «Burgos Insurance for Basque Ships: Maritime Policies from Spain, 1547-1592», *Archivaria*, 11 (1980-81), p. 89.

22. Por ejemplo, L. GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los vascos y América...*, p. 81, utilizando protocolos de Sevilla, examinó las liquidaciones, hechas entre 1599 y 1693, de 11 compañías vizcaínas y guipuzcoanas para el comercio de hierro y de otras mercaderías con Andalucía y las Indias. Nueve de ellas tuvieron beneficios de entre 8,5 y 174 por ciento y dos de ellas pérdidas de 30 y 33 por ciento.

23. Véase *ibid.*, pp. 81-102, para datos, tomados de los protocolos de Sevilla, acerca de una veintena de compañías de mercaderes vizcaínos y guipuzcoanos que comerciaban con y en esa ciudad entre 1569 y 1692. Puede verse también F. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700*. Para datos sobre algunos mercaderes guipuzcoanos que traficaban con Sevilla y Lisboa en el Quinientos véase J. A. AZPIAZU ELORZA, *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI; mercaderes guipuzcoanos* (San Sebastián: Ediciones de la Fundación Cultural «Caja de Guipúzcoa», 2 tomos, 1990), t. 1, pp. 289-293, y t. 2, pp. 142-145. Acerca de las inversiones en los sectores de construcción naval, naviero y de pesca en Terra Nova de este tipo de mercaderes de hierro vizcaínos y guipuzcoanos —entre ellos empresarios del *hinterland* como Martín Sáez de Goyáz de Azpeitia (Gipuzkoa), Martín López de Isasi, Andrés de Arrizabalaga y Pedro Ruiz de Urquizu de Eibar (Gipuzkoa), Martín de Bidarte, Domingo de Solarte, Gonzalo Ybañez de Ugarte y Martín Ybañez de Sarasua de Markina (Bizkaia), y Francisco y Juan de Lobiano (padre e hijo) de Ermua (Bizkaia) (aunque Juan se casó y residió en el puerto de Mutriku), todos ellos activos durante la segunda mitad del siglo XVI— puede verse M. M. BARKHAM, *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630...*, pp. 58-65, 81-84, 91-92 y 104.

24. Isasi puso la mitad del capital y los otros dos socios una cuarta parte cada uno. AHPGO, partido de Vergara, 2582, (6) 73; 2583, (1) 8 v. y 16. En 1573 Arrizabalaga era copropietario de la nao *Transfiguración* con Martín Ochoa de Irrayazábal de Deba mientras que, entre 1560 y 1580, Isasi hizo fabricar por lo menos ocho grandes naos en sociedad con marinos y navieros de los puertos de Deba y Mutriku. M. M. BARKHAM, *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630...*, pp. 64 y 91.

25. AHPGO, partido de Vergara, 2593, (2) 15; 2580, (3) 29.

26. L. GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los vascos y América...*, p. 77.

27. AHPGO, partido de Vergara, 2589, (1593) 51, 52 y (1594) 3 v.

28. AHPGO, partido de Vergara, 2618, 1.

guipuzcoano, establecieron una compañía con el considerable capital de 11.000 ducados (en Bizkaia o Gipuzkoa el equivalente aproximadamente, hacia 1580, de dos grandes naos nuevas de 500 toneladas) para comerciar productos de hierro desde el País Vasco hasta Sevilla durante seis años. Ygarça y Umansoro residirían tres años cada uno en Sevilla para administrar la compañía²⁹.

Para ilustrar el gran y constante flujo de mercancías que manejaban estos empresarios se pueden citar numerosos ejemplos, entre ellos los siguientes relacionados sobre todo con cuatro mercaderes de Elorrio en el interior de Bizkaia y sus exportaciones a Lisboa, Sevilla y Málaga. En abril de 1570 Juan Martínez de Marcoida, mercader de Elorrio, cargó en Mutriku a bordo de la nao *Jesús* de Hondarribia (Fuenterrabía), que estaba fletada para la pesca de bacalao en Terra Nova por Domingo de Ybarra de Mutriku y sus socios, un cargamento de 622 barras de hierro, 58 yunques, 298 «flejes» o fardos de astas, 19 barricas y una cesta de herraduras, clavos y otros artículos de hierro, junto con seis cajas y un fardo que contenían 606 arcabuces y otras 126 cajas de estas armas (sin mayor especificación). Según la carta de fletamento el barco había de ir a Lisboa o a Setúbal para recoger sal y si llevara alguna mercancía el naviero recibiría un tercio de los fletes³⁰. Pero otro documento revela que éste se comprometió a llevar dicho cargamento para Marcoida, parte del cual había de ser entregado en Lisboa a los vascos Martín de Amézaga y Pedro de Urrutia y parte en Sevilla a Pedro Pérez de Urquizu, asimismo mercader vizcaíno de Elorrio³¹. En 1573 Marcoida, que tuvo igualmente intereses en los sectores naviero y de Terra Nova, envió al menos 150 remos de galera al mercader vasco Antonio de Gistubay, residente en Lisboa, en la nao *Santa María de Belen* que pertenecía al mismo Domingo de Ybarra de Mutriku y que estaba fletada para la pesquería de bacalao³². El año siguiente Marcoida era propietario de la nao *San Antón*, junto con la viuda de Asencio de Alzola de Elgoibar (río arriba de Deba), de la que fue coarmador ese año para dicha pesquería. La expedición fue abortada porque la *San Antón* fue requisada para una armada real y después sus dueños la vendieron en Sevilla³³.

Por esas fechas, en 1572, otro mercader de Elorrio, Agustín de Yturbe, fletó un galeón del puerto de Zumaia para transportar 54,4 toneladas métricas de manufacturas de hierro a Málaga³⁴. Agustín, su pariente Andrés y el antes mencionado Pedro Pérez de Urquizu, de la misma villa de Elorrio pero a veces residente en Sevilla y Málaga (que también invirtió en los sectores naviero y de Terra Nova), junto con el mercader eibarrés Juan García de Urrupain³⁵, habían formado una compañía con sede en Elorrio en 1569 por tiempo de cuatro años, con un capital de 29.896 ducados (de los que Urquizu puso 8.000, los Yturbe 10.296 y Urrupain 11.600), para el comercio de hierro en Sevilla (y de allí a las Indias) y «en las demás partes y lugares de Málaga y su término». Agustín de Yturbe asumía la administración en el País Vasco, Andrés en Sevilla y un empleado de Urquizu en Málaga³⁶. En 1585 Pedro Pérez de Urquizu estaba en Gipuzkoa donde fletó una zabra de Mutriku para llevar 20,4 toneladas métricas de manufacturas de hierro y otras mercaderías al mismo puerto mediterráneo, a donde ya había mandado hierro en 1567³⁷. En 1593 un maestre de barco de Mutriku dejó en Lisboa, con el portugués Francisco Melendez, 30 fardos de astas propiedad de los vascos Pero Ochoa de Urquizu y Andrés de Arroytabe³⁸.

Aunque en el siglo XVI este comercio estuvo principalmente en manos de mercaderes vizcaínos y guipuzcoanos, hay pruebas de que ya para los años de 1570, y en las décadas de 1580 y 1590, parte del comercio directo a gran escala con Portugal lo estaban realizando algunos mercaderes portugueses residentes, temporalmente o a más largo plazo, en puertos vascos como San Sebastián, Deba y Bilbao. Entre tales mercaderes estaban Manuel de Lisboa, de Trancoso³⁹, Rodrigo Gómez, de Celori⁴⁰, y Enrique Fernández, de Montemayor el Viejo (río arriba del puerto de Figueira da Foz). A finales de 1579 o al comienzo de 1580 Martín Ochoa de Sasiola, un empresario guipuzcoano de Deba, fletó una zabra de Zumaia por cuenta de Lisboa y «sus consortes» para transportar hierro a Portugal. Pero el barco y el car-

29. AHPGO, partido de Azpeitia, 163, 244.

30. AHPGO, partido de Vergara, 2594, (1570) 7.

31. AHPGO, partido de Vergara, 2581, (10) 46.

32. AHPGO, partido de Vergara, 2591, (2) 30. La escala se haría en Lisboa «en belen en la franquía» o en «franquía de belen».

33. AHPGO, partido de Vergara, 2583, (7) 11; 2591, (3) 123 v.

34. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (5) 40.

35. En la primavera de 1579 Urrupain y Andrés de Yturbe, entonces estantes en Bilbao, cargaron manufacturas de hierro para Sevilla en la nave *Nuestra Señora de Yciar* de Deba pero la embarcación fue tomada por corsarios protestantes franceses. Archivo Foral de Bizkaia (en adelante AFB), Corregimiento, 1157/89 y 90.

36. L. GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los vascos y América...*, pp. 81-82.

37. AHPGO, partido de Vergara, 2580, (8) 12; 2587, (1) 3.

38. AHPGO, partido de Vergara, 2589, (4) 5.

39. Existe una población llamada Trancoso a unos cien kilómetros tierra adentro del puerto de Aveiro cerca de la frontera con España.

40. Existe un Celorico da Beira veinte kilómetros al sur del antes mencionado Trancoso, pero también existe un Celorico de Basto a unos sesenta kilómetros río arriba por el Tâmega al interior del puerto de Oporto.

gamento fueron embargados «por razón de los dichos fierros por mandamiento del señor corregidor [de Gipuzkoa]» y en marzo de 1581, en el puerto de Zumaia, Sasiola y Lisboa («por sí y sus consortes mercaderes del reino de Portugal») pusieron fin a ciertas diferencias que habían surgido con los dos propietarios de la zabra a causa del embargo⁴¹. En 1583 Lisboa, Gómez y Fernández vendieron 32 sacas de linaza a dos vecinos del lugar de Anzuola en el interior guipuzcoano, Juan de Madariaga, maestre carpintero, y Juan Pérez de Ynurrigarro. Puede que fueran las sacas de linaza que sabemos fueron enviadas ese año por Fernández «por sí y sus consortes» y por otro portugués de Montemayor el Viejo, Luis Manríquez, desde Portugal a su «agente» Asencio de Alzola, en Alzola (río arriba de Deba), a bordo de una zabra de Mutriku. En abril de 1584 Fernández se encontraba en Deba donde llegó a un acuerdo con los dueños de la zabra sobre un pleito que había empezado entre las dos partes después del viaje. Ese año o a principios de 1585 Lisboa, Gómez y Fernández vendieron otras 24 sacas de linaza a los mismos dos vecinos de Anzuola⁴². Está también Fernán Díaz que residía en San Sebastián en 1579 cuando fletó un barco portugués cargando en él hierro y papel para Portugal (véase arriba)⁴³. Un año más tarde Lope Gómez de Figuero, de Évora en el *hinterland* de Setúbal pero entonces en Gipuzkoa, fletaba un galeón de Mutriku para llevar 44,2 toneladas métricas de hierro y de piedras de molino desde Deba hasta Setúbal. En 1586 Francisco López, vecino de Abrantes río arriba de Lisboa pero también a la sazón en Gipuzkoa, fletó dos zabras de Mutriku para transportar 42,2 toneladas métricas de hierro y otras cosas al puerto de Aveiro y al «puerto» o río de Mondego más al sur (al borde del cual se hallan tanto Montemayor el Viejo y Coimbra), mientras que en 1595 L. L. Torres, portugués residente en Bilbao, fletó una zabra de Zumaia para llevar hierro y piedras de molino de Bilbao a Setúbal⁴⁴. Tal y como se verá más abajo, esta participación de mercaderes extranjeros residentes en el País Vasco sur en el comercio marítimo con el Atlántico peninsular aumentó de forma notable a finales del Quinientos y sobre todo en el siglo XVII.

En Bizkaia y Gipuzkoa era práctica común que los mercaderes-empresarios compraran barras y otras manufacturas de hierro, además de otros artículos, a los productores por medio del sistema de adelantos o *verlagssystem*. En otras palabras, los productores solamente manufacturaban cuando recibían pedidos de mercaderes quienes les adelantaban parte o todo el coste de los artículos, en efectivo o en materiales⁴⁵. Por ejemplo, el 30 de octubre de 1583, el mercader Francisco de Aguirre de Plasencia, río arriba del puerto de Deba, de quien hay constancia de que fletaba barcos para llevar hierro a Andalucía, encargó a San Juan de Larraguibel, dueño de la casa de Çugasti en el *hinterland* del cercano puerto de Zumaia, la manufactura de 1.000 docenas de herraduras por un total de 4.360 reales (a 4,36 reales la docena). De éstas, 400 docenas habían de ser entregadas mes y medio más tarde, el 13 de diciembre, y el resto el 10 de marzo de 1584. Entonces no es coincidencia que ese mismo mes Aguirre fletara una zabra de Zumaia para transportar barras de hierro y herraduras a Sevilla⁴⁶. Al firmar el contrato con Larraguibel, Aguirre le adelantó 1.000 reales y se comprometió a darle dos pagos de 1.200 reales a mediados de noviembre y el 13 de diciembre, y el saldo cuando terminara el trabajo. Por otro documento sabemos que el 6 de diciembre Larraguibel contrató a tres obreros para trabajar con él por espacio de un año⁴⁷. Tres años después, el 16 de septiembre de 1586, otro mercader, Domingo de Ibarra de Eibar, que tenía inversiones en barcos⁴⁸, firmó un contrato con el mismo Larraguibel, y con su mujer, por el cual la pareja se comprometió a montar una fragua dentro de 15 días, a contratar a un trabajador al gusto de Ibarra y a manufacturar un mínimo de 2.500 docenas de herraduras anualmente durante dos años⁴⁹. Ibarra le prestó a Larraguibel 1.320 reales para hacer la fragua así como para comprar materiales y debía pagarle 4,53 reales por cada docena de herraduras, precio que incluía el coste de los materiales y de la mano de obra.

Una versión de este sistema también se daba en las ferrerías, instalaciones en las que se fundía el mineral de hierro y se producían barras y otros piezas mayores (véase abajo). El 8 de octubre de 1562 Martín López de Isasi, el antes mencionado mercader capitalista de Eibar, encargó a Martín de Ariztondo, arrendador de las ferrerías de Iraeta (y al parecer de la de Plazaola también) en el *hinterland* de Zumaia, que le

41. AHPGO, partido de Azpeitia, 3307, 120.

42. AHPGO, partido de Vergara, 2586, (7) 16, 48; 2587, (2) 14 v.

43. AHPGO, partido de Vergara, 2592, 19.

44. AHPGO, partido de Vergara, 2585, (6) 5 v.; 2587, (3) 52, 52 v.

45. Acerca del *verlagssystem* pueden verse F. BRAUDEL, *Civilization and Capitalism, 15th-18th century* (New York: Harper & Row, 3 tomos, 1981-84), t. 2., pp. 316-321, y J. SCHLUMBOHM, «Relations of Production -productive forces- Crisis in Proto-industrialization» en P. KRIEDTE, H. MEDICK y J. SCHLUMBOHM, *Industrialization before Industrialization* (Cambridge: C.U.P., 1981), pp. 94-125.

46. AHPGO, partido de Azpeitia, 3312, 83.

47. AHPGO, partido de Azpeitia, 3311, 156, 175.

48. Entre 1586 y 1589 Ibarra fue dueño de una zabra en sociedad con el maestre carpintero de ribera y naviero Juanes de Arriola de Zumaia. En febrero de 1585 Ibarra y el antes mencionado mercader Juanes de Yraurgi de Eibar fletaron otra zabra, propiedad de Juanes de Arriola y socios, para llevar 2,7 toneladas métricas de tocino desde San Sebastián hasta Sevilla. AHPGO, partido de Azpeitia, 3313, 85; 3314, 196; 3317, 105 v.

49. AHPGO, partido de Azpeitia, 3314, 196 v.

hiciese 23,8 toneladas métricas de barras de hierro (valoradas en 620,5 ducados) que debía de entregar a plazos hasta Semana Santa. Ariztondo acordó no fundir hierro para otra persona hasta que no terminase lo encargado por Isasi y éste le adelantó 100 ducados⁵⁰.

Sin embargo, los mercaderes capitalistas también podían organizar y controlar completamente la producción ellos mismos, haciéndose dueños tanto de los instrumentos como de los medios de producción y contratando a trabajadores a destajo o a jornal. Así en 1572 Miguel Ochoa de Bedua, dueño de dos fraguas y de la rentería o lonja de Bedua (punto de trasbordo marítimo-terrestre para mercancías al borde del río Urola al interior del puerto de Zumaia) y que fue propietario de por lo menos una nao (véase abajo), contrató a Martín de Aranaz, «maestre de labrar herraje [o herraduras]», para que le hiciera herraduras durante dos años⁵¹. Según el acuerdo Bedua le dio a Aranaz una de sus casas, en la que se encontraba la fragua donde trabajaría el maestre, y le había de suministrar los materiales (barras de hierro y carbón) y también pagarle entre 1,09 y 1,55 reales por cada docena de herraduras según su tamaño. Otra de las 19 condiciones estipuladas en el contrato especifica que Aranaz tenía que emplear a dos «oficiales» ayudantes. Bedua debía dar su visto bueno a los dos hombres y si resultaban ser «biciosos» podía despedirlos «por que si no es con buenos oficiales no se puede labrar buen herraje aunque el maestre sea bueno».

Consideremos también a Francisco Bucar, el naviero y mercader de hierro más acaudalado de Zumaia y uno de los principales de toda la costa guipuzcoana⁵², que fue propietario de tres ferrerías en Gipuzkoa en las que a veces él mismo organizaba la producción, aunque lo común era que los dueños de ferrerías arrendasen sus instalaciones en vez de organizar la producción ellos mismos. En 1572 su mujer, perteneciente a uno de los más antiguos y encumbrados linajes de la provincia (el de Zarauz, Parientes Mayores), trajo como dote la casa solar de Ygarza, ubicada cuatro kilómetros río arriba de Zumaia, con su ferrería, molino, caseríos y extensos terrenos (con un valor de 4.000 ducados) y, a principios de la década de 1580, Bucar compró y reparó las ferrerías de Recondo y Aresterrezu (Areizterrezu o Arizterreyçu) situadas a un par de kilómetros tierra adentro de la rentería o lonja de Arrazubia, todas ellas al borde del riachuelo Bero confluente de la ría de Orío⁵³. El 24 de abril de 1588 Bucar contrató a un habitante de la zona para acarrearle, antes de finales de septiembre, 68 toneladas métricas de mineral de hierro (el equivalente de dos o tres embarcaciones llenas), que le iban a traer de las minas de Somorrostro en Bizkaia, desde cerca de la rentería o lonja de Arrazubia, en las cercanías del puerto de Orío, hasta su ferrería de Aresterrezu. Cinco días más tarde Bucar encargó a otro habitante que le suministrase 60 cargas de carbón para el proceso de fundición⁵⁴. De forma parecida, el 16 de mayo de 1592 Bucar encargó a un proveedor de mineral de hierro, vecino de Somorrostro, que le trajera, antes de finales de agosto, hasta 272 toneladas métricas de la materia prima de Somorrostro y Portugaleta para su ferrería de Aresterrezu, habiendo el 7 de abril contratado al arrendador de un caserío de la zona para que le acarrease el carbón necesario (de carbón que le estaban haciendo a varios kilómetros) para fundir en dicha ferrería 13,6 toneladas métricas de hierro tocho⁵⁵. En agosto de aquel año Bucar contrató a un maestre herrero para trabajar en, y administrar, sus ferrerías (eso es ferrería y martinete) de Recondo, a poca distancia de Aresterrezu, por el período de un año. En la ferrería el herrero, que traería sus trabajadores, debía de adelgazar todas las grandes barras de hierro tocho que le diera Bucar haciendo así hierro «sotil», a un precio fijo por cada quintal de 150 libras, y Bucar tenía que darle el carbón necesario. En el martinete el herrero debía de hacer clavos y arcos de hierro para botas o pipas (barriles equivalentes en tamaño a dos barricas) de los tres tamaños acostumbrados⁵⁶.

Se sabe que Bucar mandó envíos de barras y otras manufacturas de hierro de sus propias ferrerías a Sevilla aunque también hacía lo mismo con artículos de hierro que compraba a otros productores. En abril de 1582 mandó un cargamento de 746 piezas de almadanas (de 75 libras cada una), 1.014 tejos, 249 porras, 606 barretas de hierro y 2.048 clavos de una libra cada uno, valorado en más de la impresionante suma de 7.500 ducados, a Luis de Aldaz, un viejo socio suyo en Sevilla⁵⁷. Bucar, que había vivido en las

50. AHPGO, partido de Vergara, 2582, (5) 23.

51. AHPGO, partido de Azpeitia, 1651, 44.

52. Para más datos biográficos acerca de Bucar puede verse M. M. BARKHAM, «La construcción naval en Zumaia, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil», en S. HUXLEY, coord., *Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, pp. 221-226.

53. En 1589 Bucar perdió posesión de la ferrería de Ygarza, a raíz de una disputa de herencia, y pasó a manos de Domingo de Urtaza de Oñate. AHPGO, partido de Azpeitia, 3307, 51; 3308, 9; 3309, 67; 3313, 28 v.; 3317, 222.

54. AHPGO, partido de Azpeitia, 1242, (2) 38, 40. Una carga de carbón pesaba 35/40 kilos. L. M. DIEZ DE SALAZAR, *Ferrerías de Guipúzcoa, siglos XIV-XVI*, t. I, p. 136.

55. AHPGO, partido de Azpeitia, 1253, 53, 105.

56. AHPGO, partido de Azpeitia, 1253, 57. Véase AHPGO, partido de Azpeitia, 1247, 63, para un contrato idéntico de 1595 que especifica que los arcos habían de ser «de tres suertes como es costumbre de mayores y medianos y menores a las medidas que para la voteria se suele dar [...] y an de tener de largo tres varas cada arco de los mayores y los medianos dos varas y tres coartos y los menores dos varas y media».

57. AHPGO, partido de Azpeitia, 3310, 11.

Indias, envió estas manufacturas, algunas de las cuales había encargado a vecinos de las poblaciones vizcaínas y guipuzcoanas de Zestoa (Cestona), Ermua, Eibar y Elgeta (Elgueta), por cuenta de Francisco Guzmán, residente en Potosí (Bolivia), ciudad que era el destino final de estos suministros. Sin duda iban a ser utilizados en las famosas minas de plata de aquel lugar⁵⁸. Hacia 1595, año en que viajó de nuevo a Sevilla, Bucar mandó 100 quintales (de 150 libras cada uno) de hierro sutil de sus ferrerías de Recondo y Aresterrezu a la misma ciudad andaluza a bordo de un galeón guipuzcoano, «consinadas por mi propia cuenta», mientras que en 1597 envió otros 300 quintales de manufacturas de hierro a Sevilla en dos zabras de Getaria (Guetaria) y Zumaia⁵⁹.

Una indicación adicional de la gran escala del comercio con el Atlántico peninsular llevado a cabo por estos mercaderes, mayoritariamente de Bizkaia y Gipuzkoa, la dan las actividades del zumaitarra Francisco de Hubillus, un importante importador-exportador de la costa vasca en la segunda mitad del siglo XVI. Al volver de las Indias, donde hizo una pequeña fortuna durante las décadas de 1540 y 1550, Hubillus vivió en Sevilla hasta por lo menos 1560⁶⁰. Para diciembre de 1562 Hubillus había vuelto a Zumaia desde donde, a lo largo de los 24 años de vida que le quedaban, tomó una intensa parte en el comercio con Andalucía. En diciembre de 1569 cerró las cuentas de una compañía comercial que había tenido, en 1561 y 1562, con el mercader sevillano Pedro de Sepúlveda (que llegaría a ser «jurado» de dicha urbe) y con Diego Caballero, residente en la ciudad de Méjico, mientras que en septiembre de 1570 dio su poder a Sepúlveda para formar una nueva compañía, para el trato de manufacturas de hierro y de brea desde el País Vasco, que debía incluir a Hubillus, a Sepúlveda y a Antonio de Oquendo, mercader de San Sebastián residente en Sevilla/Cádiz⁶¹. Esta asociación, a la que a finales de la década de 1570 se unió el tío de Antonio, el conocido marino Miguel de Oquendo (uno de los comandantes de la «Armada Invencible» de 1588), duró hasta 1584 cuando en las cuentas finales le correspondieron a Hubillus 9.375 ducados. Comerció en el Atlántico andaluz en general (Sevilla-Cádiz-Jerez-Huelva) e importaba productos andaluces (higos secos, pasas, aceite de oliva y vino) a Gipuzkoa, tal como lo hacían otros grandes mercaderes vascos⁶². En 1577 una caravela portuguesa trajo mercaderías de Cádiz a San Sebastián para Hubillus y Antonio de Oquendo⁶³. Simultáneamente Hubillus tuvo otra compañía con el zumaitarra Baltasar de Orio y con Alonso de Lorido, vecino y regidor de Huelva, que exportaba brea, hierro y otros artículos hacia aquella ciudad y realizaba importaciones⁶⁴. En 1573 Hubillus fletó la zabra *Santa María* de Zumaia para llevar mercancías a Ayamonte y Huelva a sus socios Lorido y Antonio de Oquendo y para traer vino, aceite y otros productos de regreso⁶⁵. Orio murió en Huelva, en 1569, pero Hubillus mantuvo la compañía por parte de su viuda e hijos hasta por lo menos 1576⁶⁶.

Desde Zumaia Hubillus encargaba grandes cantidades de manufacturas de hierro a productores. Hay constancia de que en 1575 hizo por lo menos siete compras de herraduras, barras y arcos de hierro por un valor total de 528 ducados: compró barras a Juan García de Villafranca, mercader, productor de hierro y naviero de Zumaia que tenía arrendada la cercana ferrería de Alzoláras Yuso; arcos y barras de hierro a San Juan de Sorasú, arrendador de las cercanas ferrerías de Iraeta; y arcos y 600 docenas de herraduras a dos vecinos de Zumaia y a dos residentes de Azpeitia, al borde del río Urola en el interior de Zumaia⁶⁷. Hubillus también encargaba a artesanos artículos tales como barriles abatidos y aunque casi todo el hierro que compraba era de la zona del bajo Urola parte de la barrilería provenía de hasta 40 kilómetros de Zumaia. Por ejemplo, en marzo de 1572, Hubillus compró a un artesano de Ataun (Gipuzkoa) 203 botas abatidas nuevas, que debía de entregar en San Sebastián para el final de abril, mientras que en agosto de 1576 dio cartas de poder a un criado suyo y a un vecino de Rentería (Gipuzkoa) para cobrar manufacturas que había encargado, entre ellas más botas abatidas de «Joanes de Çumarrista ferron de Ynturia» en Lizaur y de su yerno, Joanes de Çubidi, vecino de Goizueta en Navarra⁶⁸.

Tras juntar mercaderías Hubillus fletaba barcos locales, de vez en cuando a intervalos frecuentes, para mandar cargamentos mixtos a sus socios en Huelva, Sevilla y Cádiz. Por ejemplo, el 14 de septiembre y el 8 de octubre de 1571 Hubillus fletó dos zabras, una de Mutriku, para llevar 21,3 toneladas métricas de car-

58. AHPGO, partido de Azpeitia, 3308, 139 a 142 v.

59. AHPGO, partido de Azpeitia, 1247, 90 y 3023, 26.

60. AHPGO, partido de Azpeitia, 3298, 14.

61. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (6) 7 v. y 68.

62. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (5) 33; (8) 24 v.; (10) 48; 3311, 26; 3312, 234.

63. AHPGO, partido de Azpeitia, 3301, (2) 65. En febrero de 1583 Hubillus fletó una zabra de Zumaia para llevar 278 «flexes» de arcos de hierro, 50 «flexes de castaño enteros para arcos» y 130 pipas abatidas a Antonio de Oquendo en Cádiz. AHPGO, partido de Azpeitia, 3311, 24 v.

64. AHPGO, partido de Azpeitia, 3300, 73; 3301, (2) 37 v.

65. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (7) 35.

66. AHPGO, partido de Azpeitia, 3303, 71 v.; 3314, 124.

67. AHPGO, partido de Azpeitia, 3301, (1) 92, 97, 129, 151; 3302, 29 v., 52; 3299, (8) 117.

68. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (6) 27; 3301, (2) 39, 42.

gamento mixto (incluyendo herraduras, brea y arcos de hierro) a Huelva y a Puerto de Santa María y para volver con carga, y la otra de Zumaia, para llevar una carga parecida de 13,6 toneladas a Sevilla⁶⁹. A veces incluso fletaba barcos de los que era copropietario, al igual que hacían otros mercaderes de este tipo, diversificando así horizontalmente sus intereses empresariales. En distintas ocasiones entre finales de la década de 1560 y principios de la de 1580 Hubillus fue dueño de dos zabras y de dos pequeñas naos con socios de Zumaia y de San Sebastián, entre ellos Miguel de Oquendo. Una de las zabras fue la *Trinidad*, de 60 toneladas, que tuvo a partes iguales con el maestre de barcos Domingo de Yrigoyen de Zumaia. En octubre de 1572, año de su construcción, Hubillus la fletó para ir a Huelva y Puerto de Santa María con 44,2 toneladas métricas de carga⁷⁰. El 1 de marzo de 1573 Hubillus la fletó de nuevo para transportar 27,2 toneladas métricas de hierro y 55 «flexes de arcos de palo» a Andalucía desde donde debía navegar a Terra Nova para la pesca de bacalao. El coste del viaje bacaladero fue pagado a medias por Hubillus y por Yrigoyen y otro zumaitarra, Juan de Gurmendi, pero la zabra naufragó «en la costa de Ferrol» a la ida⁷¹.

Todavía falta por establecerse el volumen de manufacturas de hierro y de otras mercancías que se exportaban de Bizkaia y Gipuzkoa al Atlántico peninsular, pero no cabe duda que este comercio a gran escala fue de relieve para la economía vasco-peninsular en general. Además de haber sido de importancia para el sector siderometalúrgico y otras áreas de transformación, lo fue también para los sectores de construcción naval y navieros de la región ya que dio constante trabajo a muchos barcos locales. Entre las numerosísimas referencias en los protocolos guipuzcoanos a embarcaciones fletadas para este comercio, están las de los siete viajes hechos por cuatro barcos de Zumaia y uno de Mutriku (cuatro zabras de entre 33 y 70 toneladas y una nao de 750 toneladas) fletados desde febrero hasta diciembre de 1571, seis de los afletamientos hechos entre el 14 de septiembre y el 22 de diciembre⁷². Seis viajes tuvieron como destino Sevilla y uno Huelva y Puerto de Santa María. En dos ocasiones los barcos fueron fletados por Hubillus, en otras dos ocasiones fueron alquilados, ambos el 22 de diciembre, por Juan Martínez de Altuna, un mercader capitalista de Azpeitia que en esa fecha tenía arrendadas las ferrerías de Iraeta⁷³, mientras que en las otras tres ocasiones fueron fletados por Domingo de Goyáz, también de Azpeitia y que entonces tenía una compañía con Altuna para la exportación de hierro a Sevilla, Andalucía y las Indias⁷⁴, por Pedro Pérez de Urquizu, de Elorrio (Bizkaia), y por Domingo Ortíz de Albíztegui y su pariente Martín, vecinos de la cercana Elgeta. Una de las embarcaciones era la zabra *Santa María*, de 33 toneladas, propiedad de Lazaro de Areizti, Martín de Elcano y dos otros vecinos de Zumaia. Fue fletada para hacer por lo menos cinco viajes de comercio a gran escala con Andalucía entre su primer viaje, en octubre de 1570, y su captura en noviembre de 1574 por corsarios franceses (luteranos de La Rochelle) en aguas de Asturias, alquilada tres veces por Hubillus (que perdió en ella sus mercancías) y una vez cada uno por Goyáz y Altuna de Azpeitia⁷⁵.

Aunque muchas cartas de fletamento para tales viajes fueron firmadas por un solo mercader, la práctica común era que la carga estuviese compuesta por bienes de varios mercaderes. En 1584 Martín Sáez de Goyáz, de Azpeitia (y pariente del antes mencionado Domingo de Goyáz), fletó la nao *Santiago* de Zumaia, de 110 toneladas, para Sevilla y aunque en la carta de fletamento Goyáz aparece como el único fletador, otros documentos demuestran que la carga del barco pertenecía a seis mercaderes, además de Goyáz, entre ellos otros tres mercaderes de Azpeitia (Juan Martínez de Altuna, Domingo López de Arandia «el biejo» y Domingo López de Arandia «el moço») y Martín de Bidarte de Markina en Bizkaia⁷⁶. Goyáz había fletado la nao *Santiago* anteriormente, en 1583, y por lo visto tenía buena relación con sus dueños, Martín de Elcano (el maestre del barco), Franciso Bucar y Pedro de Arteaga, todos de Zumaia, ya que el 27 de junio de 1585 Goyáz llegó a un acuerdo amistoso para el transporte de hierro en dos naos nuevas de 200 toneladas del mismo puerto, la *Trinidad* o *Espíritu Santo* propiedad de Arteaga y de Elcano y la *Nuestra Señora de Arridoquieta* propiedad de Arteaga e Iñigo de Elorriaga, también zumaitarra y maestre del barco. Los maestros de las dos naos querían hacerse a la vela rápidamente rumbo a Sevilla, para poder incorporarse allí a la próxima flota de «Yndias de Tierrafirme», y acordaron transportar, sin cobrar

69. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (4) 20 v. y 28 v.

70. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (5) 43.

71. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (7) 3v., 4 v., y 41.

72. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (2) 32 v., (4) 20 v., 28 v., 37, 40 v., 45 v., (6) 87.

73. En marzo de 1574 Altuna encargó a otro vecino de Azpeitia, Martín de Helorriaga «clavetero», la manufactura de 1.000 millares de clavos al ritmo de 60 millares de clavos al mes. Altuna le adelantó 377 reales al trabajador y por cada 60 millares había de pagarle 168 reales más seis quintales de hierro sutil «para hazer arcos» puestos en su fragua. AHPGO, partido de Azpeitia, 91, 382, documento citado en J. A. AZPIAZU ELORZA, *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI; mercaderes guipuzcoanos*, t. 1, p. 293.

74. L. GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los vascos y América...*, p. 83.

75. AHPGO, partido de Azpeitia, 3299, (2) 6 v., 32 v., (4) 28 v., (6) 87, (7) 35; 3300, 73.

76. AHPGO, partido de Azpeitia, 3312, 130, 132 v. La carga incluía barricas de herraduras, barras de hierro, arcos de hierro, arados, yunques y mazos.

flete alguno, todo el hierro que Goyáz y sus socios pudieran darles, en los 15 o 20 días siguientes, para no tener que pagar el coste de cargar y descargar lastre⁷⁷. Iñigo de Elorriaga no sabía que iba a morir en 1589 cuando su barco fue tomado por corsarios ingleses en la Carrera de las Indias⁷⁸.

El comercio de cabotaje

Mientras que el comercio de importación y exportación a gran escala estuvo en manos de mercaderes capitalistas acaudalados y de tipo mediano, residentes en los puertos y en las villas del interior de Bizkaia y Gipuzkoa, el comercio de cabotaje con los puertos de la fachada atlántica de la península parece haber sido organizado casi exclusivamente por pequeños y medianos inversores de los puertos. Cada viaje era un esfuerzo colectivo llevado a cabo normalmente por entre dos y 12 «compañeros» o socios entre los que se encontraba casi siempre el maestre del barco y de vez en cuando gente de dos o más puertos cercanos. Los socios formaban una «compañía» y fletaban un barco, una pinaza o una zabra si el destino era Asturias o Galicia y una zabra (a veces un pequeño galeón o nao) para los viajes más largos a Portugal y Andalucía. Las pinazas eran embarcaciones pequeñas, con una eslora de entre 8,5 y 11,5 metros y un porte de hasta 20 toneladas, mientras que, como ya se ha dicho, las zabras solían tener una eslora de entre 11,5 y 17 metros y un porte total de hasta 70 toneladas⁷⁹. Este fletamento era siempre para el viaje de ida y vuelta, no como los mercaderes a gran escala que muchas veces fletaban barcos solamente para el viaje de ida. Cada socio aportaba una parte del dinero o de las mercaderías que se exportaban y, en la mayoría de los casos, el grupo de socios navegaba como la tripulación del barco. El flete que pagaban al maestre del barco era dividido en tres partes iguales «según costumbre marítima»: un tercio para el barco, un tercio para las vituallas y un tercio para los sueldos de la tripulación⁸⁰.

Según las docenas de cartas de fletamento en los protocolos para tales viajes está claro que este comercio de cabotaje estaba concebido y organizado como dos comercios distintos con dos diferentes zonas geográficas: un comercio con Asturias y Galicia, siendo el puerto de Bayona de Mayor (el último puerto gallego de importancia antes de Portugal) normalmente el destino más lejano, y el otro con la costa comprendida entre la frontera hispano-portuguesa o Lisboa y Cádiz, en particular con los puertos del Algarve más allá del cabo de San Vicente («Lagos, Villanueva, Faro, Tabira, Ayamonte, Huelva y Lete») y los de Sevilla, Puerto de Santa María/Jeréz, Sanlúcar y Cádiz. La finalidad de ambos comercios de cabotaje era importar comestibles. De Asturias y Galicia las dos importaciones principales fueron pescado (sobre todo sardinas saladas y secadas pero también merluza y congrio) y el «vino de Ribadavia» procedente de la cuenca del río Avia en el *hinterland* de la costa gallega occidental; y mientras que se podían comprar sardinas en cualquier puerto, si la compañía quería obtener vino tenía que pasar el cabo de Finisterre (lo cual hacía subir el flete) para alcanzar los puertos de Pontevedra, Redondela, Vigo y Bayona a los que se transportaba el vino por tierra. Las importaciones del Algarve y de Andalucía fueron principalmente aceite de oliva, vino, higos secos y pasas. Los socios normalmente vendían estas mercancías en los puertos de Bizkaia y Gipuzkoa, «en cualquier puerto que allaren buen precio»⁸¹, aunque algunas de las cartas de fletamento para viajes al Algarve y a Andalucía estipulan que durante el regreso el barco podía hacer escala en cualquier puerto del Atlántico peninsular para vender la carga. Por ejemplo, 10 socios de Lekeitio (Lequeitio) y de Mutriku que, en 1569, fletaron un barco de Mutriku para Portugal y Huelva tenían la posibilidad de hacer dos escalas en Galicia durante el viaje de regreso, para vender carga y comprar otros artículos, y también tenían «facultad de buelta de benir con el dicho galeon e mercaderías asta San Sebastian bendiendo y en Castro ayan de estar dos dias por saber lo que pasa en Vilbao» [en cuanto a demanda y precios]⁸².

Los productos que se exportaban tanto a la zona geográfica norte como a la del sur eran comprados en el puerto de donde eran oriundos los socios o en otros lugares de Bizkaia y Gipuzkoa y fueron sobre todo brea, barrilería, y barras y otras manufacturas de hierro⁸³, aunque parece ser que se llevaba una gama un poco más amplia de artículos (incluyendo hojas de espadas, arcos de madera para barriles, remos, piedras de molino y de vez en cuando hasta trigo y sidra) al Algarve y a Andalucía. En 1575 una zabra de Mutriku fue fletada por ocho hombres, entre ellos el maestre, para llevar 18 toneladas métricas

77. AHPGO, partido de Azpeitia, 3313, 159.

78. AHPGO, partido de Azpeitia, 3318, 109; 3330, 65.

79. Sobre estos barcos véase M. M. BARKHAM, «Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el «galeón», la «chalupa» y la «pinaza»», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998), pp. 201-222.

80. AHPGO, partido de Vergara, 2592, (1) 52 v.

81. AHPGO, partido de Vergara, 2581, (4) 30.

82. AHPGO, partido de Vergara, 2581 (4 septiembre 1569).

83. Algo de paño (1564), cáñamo (cinco toneladas en 1569) y de lona para velas fueron exportados desde Gipuzkoa al noroeste de España. AHPGO, partido de Vergara, 2579, (4) 30 v.; 2581, (4) 30; 2585, (9) 42 v.

de brea, otras cuatro de barras de hierro, 60 docenas de herraduras y varios miles de clavos a Cádiz con escalas⁸⁴. En 1596 un marinero llevó unos 200 litros de sidra, valorados en tan solo 1,6 ducados, de Zumaia a Sevilla para una vecina de ese puerto con los cuales comprar platos y escudillas de barro⁸⁵. El valor total de las exportaciones en un viaje no solía superar los 800 ducados y a menudo era muy inferior a esa cifra. Por ejemplo, en 1586 ocho hombres (seis de Zumaia, uno de Deba y otro de Getaria) fletaron la zabra *Nuestra Señora de Arridoquieta*, propiedad del maestre carpintero de ribera y naviero Juanes de Arriola de Zumaia, para llevar una carga mixta de 38 toneladas métricas al sur de Portugal y España. La carga valía 722,23 ducados aunque fue asegurada en San Sebastián por solo 475 ducados⁸⁶. Las contribuciones individuales de los socios, entre los que se encontraba el dueño del barco y todos menos uno de los cuales formaron la tripulación (Arriola no navegó mandando a su hijo Martín como maestre en su lugar), variaban entre 50 y 165,23 ducados. La zabra podía hacer escala «en todos los puertos de la costa del algarve despachando y bendiendo las dichas mercaderías asta aver llegado a la ciudad de Sevilla a donde ha de ser su derecha descarga».

Resulta imposible establecer precisamente cuántos de estos viajes de cabotaje fueron organizados anualmente en cada puerto de Bizkaia y Gipuzkoa pero es evidente que un flujo constante de pequeñas embarcaciones, fletadas por sus habitantes, navegaron con regularidad y con frecuencia hacia Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía. Por lo menos cuatro de tales viajes, tres de Mutriku y uno de Zumaia, fueron organizados entre primeros de abril y finales de agosto de 1575⁸⁷. Entre septiembre de 1604 y agosto de 1605 la zabra *San Juan Bautista* de Mutriku, construida en 1603, hizo al menos tres viajes a Sevilla/Cádiz –uno directo para un mercader de Alzola y dos de cabotaje– y un viaje directo a Aveiro fletada y cargada con hierro en Deba por el portugués Nuño Enriquez vecino de Trancoso⁸⁸. Entre agosto de 1606 y septiembre de 1614 la misma zabra llevó a cabo al menos otros once viajes al sur de España, diez de ellos de cabotaje⁸⁹.

Compañías de pequeños y medianos inversores también organizaron viajes de cabotaje a los archipiélagos de Canarias y de Madeira, para importar vino y azúcar, aunque con mucha menos frecuencia que los viajes peninsulares. En los protocolos de los puertos guipuzcoanos de Mutriku y Zumaia, entre 1560 y 1600, las únicas referencias a viajes hacia aquellas islas del Atlántico son cuatro viajes de ida y vuelta, tres a las Canarias y uno a Canarias y a Madeira, organizados por vecinos de Mutriku entre 1580 y 1588. Exportaron hojas de espadas, barras y otras manufacturas de hierro, barrilería abatida, arcos de madera para barrilería, tablas de madera para cajas de mermelada y portadas de libros, y lienzo vasco. Por lo menos dos de los cuatro barcos podían hacer escala en puertos de Asturias y Galicia (Pravia, Navia y Ribadeo) a la ida y una compañía llevó 300 ducados para comprar 10.000 duelas de barriles en Ribadeo, un importante centro exportador de madera y de artículos de madera para Andalucía⁹⁰. En los protocolos de esos dos mismos puertos, entre 1601 y 1630, solamente hay una referencia a un viaje a las Canarias, protagonizado en 1604 por una zabra de Deba⁹¹.

En esos protocolos hay también una referencia a una zabra de Zumaia de 45 toneladas que fue fletada, en marzo de 1581, por diez zumaitarras (incluyendo los dos dueños de la zabra y dos ricos mercaderes –Francisco Bucar y Pedro de Arteaga–) y por un mercader capitalista de Azpeitia (Francisco Ybañez de Garagarça), para hacer un viaje muy poco usual de ida y vuelta a Hispaniola y a Jamaica «o a otras yslands de las dichas Yndias [...] con que no pasen a la Nueva España ni a Tierrafirme ni a la ysland de la Abana». Los hombres, –sólo dos de los once formaron parte de la tripulación–, lo cargaron con una gran variedad de artículos (desde sombreros, telas y tijeras de Bergara hasta papel, hachas y barras de hierro), valorados en 558,7 ducados, y con 229,3 ducados en metálico para comprar vino en las Canarias en el viaje de ida. Estas mercancías debían ser vendidas y canjeadas en el Caribe por cueros, cañafístula y otros cosas «hutilles y necesarias para estos reynos de España». Las participaciones de los once socios variaban entre 199,5 ducados y tan solo 9,5 ducados, esta última contribuida por el maestre y copropietario del barco⁹². Ciertos

84. AHPGO, partido de Vergara, 2584, (2) 7.

85. AHPGO, partido de Azpeitia, 3324, 196.

86. AHPGO, partido de Azpeitia, 3314, 215, 216 v., 217 v.

87. AHPGO, partido de Vergara, 2584, (2) 7; 2592, (1) 31, 52 v.; Azpeitia, 3302, 32.

88. AHPGO, partido de Vergara, 2598, 4; 2607, 23; 2618, 40, 104.

89. AHPGO, partido de Vergara, 2598, 51; 2599, 11; 2619, 75; 2619, 60, 71 v., 85 v.; 2600, 132; 2619, 74 v., 125; 2609, 91; 2601 (2 septiembre 1614).

90. partido de Vergara, 2585, (6) 36, (8) 21; 2587, (1) 44 v.; 2593 (febrero de 1587 y abril de 1588). Sabemos que tres naos de Mutriku hicieron escala en Ribadeo, al navegar entre la costa vasca y el sur de España, para cargar madera para Sevilla (quizás para la construcción naval) en 1562, 1566 y 1573. En esta última ocasión el barco era una nao de 500 toneladas que había sido fletada en Sevilla, antes de ser acabada en Mutriku, por el mercader sevillano Pedro de Miranda. AHPGO, partido de Vergara, 2578, (10) 23 v.; 2580, (4) 17 v.; 2591, (2) 143.

91. AHPGO, partido de Vergara, 2618, 103.

92. AHPGO, partido de Azpeitia, 3307, 124; 3308, 1.

autores mencionan una cédula de Carlos V, de enero de 1529, que dio permiso a nueve puertos españoles aparte de Sevilla –San Sebastián, Bilbao, Laredo, Avilés, La Coruña, Bayona, Cádiz, Málaga y Cartagena– para comerciar directamente con las Indias, pero apuntan que este privilegio fue revocado por otra cédula en 1573⁹³.

LAS FORTUNAS DEL COMERCIO, h. 1500 - h. 1650

Por ahora carecemos de datos cuantitativos acerca de los niveles de este importante comercio marítimo vasco, a lo largo del siglo XVI y de la primera mitad del siglo XVII, por lo cual solamente podemos hablar de su evolución durante esa época en términos generales. Sin duda este tráfico se vio afectado por las numerosas guerras franco-españolas que, a consecuencia de la rivalidad dinástica entre los Valois y Habsburgos, dominaron las primeras seis décadas del siglo XVI (1499-1505, 1508-14, 1515-16, 1521-26, 1526-29, 1536-38, 1542-44, 1551-56 y 1556-59). Durante aquellos sesenta años la guerra, y no la paz, era el estado natural. Quizás el efecto más directo fuera la interferencia con el movimiento de mercancías por mar ocasionado por el hecho de que los barcos mercantes vasco-peninsulares, en los que se realizaba la mayor parte de este comercio, estaban bajo la constante amenaza de ser capturados por barcos enemigos, que acechaban las rutas de navegación, y de que un número significativo de ellos fueron tomados. Estas capturas dieron lugar, a su vez, a pérdidas tanto para los navieros como para los cargadores, a pesar de los seguros que normalmente contrataban (véase abajo). Precisamente en un pleito sobre seguros marítimos tres testigos de Hondarribia afirmaron que tres de sus barcos, o barcos en los que habían cargado mercancía, habían sido capturados por los franceses en o hacia 1523, uno entre San Sebastián y Cádiz, otro entre Galicia y San Sebastián y el tercero mientras navegaba de las islas Canarias a Flandes⁹⁴. No obstante, a pesar de las casi continuas hostilidades a lo largo de aquellas décadas, según parece desde finales del siglo XV hasta la última parte del siglo XVI la evolución de este comercio siguió la misma tendencia expansionista que caracterizó a las economías vasco-peninsular y española. Recordemos la gran y al parecer creciente demanda de exportaciones vascas encaminadas, en buena medida, hacia los nuevos mercados americanos.

Tras la firma del tratado de Cateau-Cambrésis en 1559, que traería una paz duradera entre España y Francia en paralelo a la paz existente entre España e Inglaterra, el cuarto de siglo desde 1560 hasta 1585 fue un período de poco conflicto en el Atlántico y un período activo y próspero para el comercio del País Vasco sur con el Atlántico peninsular y para todos los que tomaban parte en él: mercaderes, navieros, marineros, etc. Sin embargo, la amenaza de barcos enemigos, ahora sobre todo protestantes, turcos y del norte de África, no cesó durante aquellos años⁹⁵. Entre los barcos vasco-peninsulares capturados por esas fechas, mientras navegaban entre el País Vasco y otras partes de la fachada atlántica de la península, están los siguientes cuatro barcos del puerto guipuzcoano de Zumaia: la nao *San Bartolomé* de 120 toneladas tomada en 1570 por luteranos en aguas de Galicia, la zabra *Santa María* de 33 toneladas tomada en 1574 a lo largo de Llanes en Asturias por corsarios franceses (luteranos de La Rochelle), la nueva zabra *Santa María* de tan solo 25 toneladas capturada en 1576 a lo largo de Portugal por otros corsarios, y la nao *Trinidad* de 90 toneladas capturada en 1579 por corsarios franceses también a lo largo de Portugal⁹⁶.

Esta amenaza y, por lo tanto, la interferencia con el comercio marítimo aumentaron considerablemente con la guerra anglo-española que se desató en 1585, y que duraría casi una generación hasta 1604, poniendo fin a los relativamente pacíficos y florecientes veinticinco años anteriores. A esta guerra habría que sumar la guerra con Francia de 1595 a 1598 y las hostilidades con Holanda que dieron paso a la guerra de 1596 a 1609, sin mencionar otras más tardías. Solamente desde Inglaterra se hicieron a la mar anualmente, a lo largo de la guerra anglo-española, más de cien barcos corsarios para atacar naves españolas y se ha calculado que, durante este alargado conflicto, por encima de 1.000 barcos españoles y portugueses fueron capturados únicamente por los ingleses, ayudando a socavar la economía de la península⁹⁷. El puerto de Zumaia perdió, entre 1585 y 1597, otros seis barcos a manos de corsarios enemigos, con un total de 990 toneladas o bien seis por ciento del tonelaje total registrado en ese puerto entre 1560 y 1599: la nao *Trinidad* de 130 toneladas tomada en septiembre de 1585 por corsarios ingleses cerca de Finisterre regresando de la pesquería de bacalao en Terra Nova, la zabra *Santa Clara* de 40

93. C. H. HARING, *Trade and Navigation Between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs*, pp. 18-19; A. DOMÍNGUEZ ORTÍZ, *Orto y ocaso de Sevilla. Estudio sobre la prosperidad y decadencia de la ciudad durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla: Diputación provincial, 1946), p. 94.

94. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (en adelante ARChV), pleitos civiles, La Puerta (fen.), 733-3.

95. R. B. WERNHAM, *Before the Armada. The Emergence of the English Nation, 1485-1588* (New York, 1966), pp. 281-282; H. LAPEYRE, *Une famille de marchands, les Ruiz* (Paris: Armand Colin, 1955), pp. 401-412.

96. Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, 75 (13); AHPGO, partido de Azpeitia, 3300, 73; 3303, 71 v.; 3305, 291.

97. K.R. ANDREWS, *English Privateering During the Spanish War (1585-1603)* (Cambridge: Cambridge University Press, 1964), pp. 88 y 224.

toneladas tomada ese mismo año por corsarios yendo de Zumaia a Andalucía, la nao *Trinidad* de 80 toneladas capturada en 1588 por moros en Sanlúcar, la nao *Nuestra Señora de Arridoquieta* de 200 toneladas capturada en 1589 por corsarios ingleses entre Méjico y Sevilla, la nao *Madalena* de 500 toneladas tomada en 1590 también por corsarios ingleses navegando de Gipuzkoa a Sevilla, y la zabra *Santiago* de 40 toneladas tomada en 1597 por otros corsarios haciendo la misma ruta⁹⁸.

Al igual que los mercaderes cargadores, los navieros vizcaínos y guipuzcoanos generalmente aseguraban sus barcos en la costa vasca así como en Burgos (uno de los principales centros aseguradores de España, sino el principal, a mediados del Quinientos), Lisboa, Cádiz y Sevilla⁹⁹. Por ejemplo, en Lisboa, hacia 1576, el mercader Juan de Marchena vecino de la ciudad aseguró la nao *Nuestra Señora de la Esperanza*, propiedad de Miguel Ochoa de Bedua dueño de la rentería o lonja de Bedua río arriba de Zumaia y de sus socios el piloto Andrés de Arriaga de Zarautz (Zarauz) y el mercader Martín de Arriola «el viejo» de San Sebastián, por 200 ducados (ante Francisco Braz «escribano de los seguros en la rua nueva») para el trayecto Lisboa-Muros-Vigo-La Coruña, donde el barco se hundió¹⁰⁰. En febrero de 1586, otro zumaitarra, el maestre de barcos Martín de Elcano, dio su poder a Antonio de Oquendo, vecino de San Sebastián residente en Cádiz, para que le asegurase su nao *Espíritu Santo* (que llevaba «maderamiento» y otras mercancías) hasta en cantidad de 500 ducados de Guetaria a Sevilla, «el qual dicho seguro haga hazer en la forma acostumbrada entre mercaderes de fuego, biento, mar y enemigos, piratas, corsarios»¹⁰¹. En septiembre de 1590, Juan de Sagarzurieta, también de Zumaia, dio poder a Joan de Olano, mercader vasco residente en Sevilla, para asegurar «en la plaça de los mercaderes de la ciudad de Sevilla» su nao *San Miguel* para la ruta Zumaia-Getaria/Pasaia-Sevilla, «el qual dicho seguro haga hazer en la cantidad de maravedis que al mesmo bien pareçiere»¹⁰².

Pero la pérdida de un barco siempre era nocivo para los propietarios ya que legalmente los navíos no podían ser asegurados por su valor total. La nao *San Gregorio* de Zumaia, por ejemplo, valorada en 4.094 ducados, fue asegurada por solo 2.300 ducados para un viaje de Gipuzkoa a Sevilla en 1590¹⁰³. La captura de un barco por corsarios era particularmente nocivo debido a que una provisión real prohibía a los navieros asegurarse contra barcos enemigos, a excepción de barcos turcos y moros. Este decreto, cuyo fin era apremiar a los navieros a que llevaran sus barcos «proveydos de la gente, artillería y otras armas necesarias para se defender de enemigos» y a que hizieran «la resistencia que podrian y devrian», fue acordado en las Cortes de Toledo (1560) y confirmado por una pragmática real del 30 de abril de 1562. Se decía que, «por no perder sus personas», las tripulaciones «harian la prevencion y resistencia que fuere posible» por no caer en manos de turcos y moros¹⁰⁴. En 1573, Cristóbal de Barros, primer superintendente de bosques y de construcción naval en el Cantábrico de Felipe II, sugirió que para ayudar a los navieros se les permitiese asegurar contra corsarios hasta la mitad del valor de sus barcos. Pero esto no fue aprobado y en 1584 las Juntas Generales de Gipuzkoa pusieron esta falta de seguros como otro factor más en el declive del sector naviero vasco-peninsular. Las Juntas Generales observaron que mientras los navieros no podían asegurar sus naves los mercaderes cargadores podían asegurar sus cargamentos y, por lo tanto, fletaban los barcos peores y más baratos¹⁰⁵.

Sin embargo, mercaderes aseguradores como los de San Sebastián, y aparentemente los de Bilbao también, supieron ajustarse a esta situación. Por lo menos para 1586 ofrecían a los navieros cubrir ese riesgo «contra corsarios» por medio de un «conocimiento», «cédula» o «póliza de confianza» que añadían a la póliza de seguro principal. Cinco pólizas de seguro otorgadas en San Sebastián en 1586, 1587, 1592, 1594 y 1608 (para el comercio peninsular, la Carrera de las Indias y para Terra Nova) contienen la cláusula acostumbrada:

«corremos el dicho rriesgo assi de mar como de fuego y turcos e moros y otro qualquier casso y rrisgo pensado o no pensado eçeto de henemigos conforme a la nueba prematica de su magestad y orden della y con la eçetacion en ella declarada y no en otra manera».

98. M. M. BARKHAM, *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630...*, p. 163.

99. Sobre este tema puede verse M. M. BARKHAM, «Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)», *Actas del V centenario del Consulado de Burgos* (Burgos: Diputación provincial, 1994) t. 1, pp. 555-619. Véase también J.-P. PRIOTTI, «Des financiers de la mer: les marchands de Bilbao au XVIe et au début du XVIIe siècle», en *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Actes du 118e congrés national annuel des sociétés historiques et scientifiques, Pau, Octobre, 1993) (Paris: Éditions du CTHS, 1995), pp. 181-196.

100. AHPGO, partido de Azpeitia, 1653, s.f., 3299, (10) 16, 3300 (19 octubre 1576), 3311, 242. En 1583 Bedua dió poder al vasco Martín de Olaçabal, residente en Lisboa, para cobrar el seguro.

101. AHPGO, partido de Azpeitia, 3314, 31.

102. AHPGO, partido de Azpeitia, 3318, 199 v.

103. AHPGO, partido de Azpeitia, 3324, 212.

104. Archivo General de la Marina (Madrid) (en adelante AGM), Colección Fernández de Navarrete (en adelante CFN), t. 22, doc. 26.

105. AGM, CFN, t. 22, doc. 28; y ms. 580, doc. 13.

Pero en cada caso los aseguradores firmaron al mismo tiempo un «conocimiento de confianza» que decía específicamente:

«por que se dize que ay proybición que en los cascos buques de las naos no se puede asegurar de fuerça de ningun cossario de amigo ni de enemigo si no fuere turco o moro nosotros deçimos que es nuestra boluntad y queremos correr el rriesgo de la dicha poliça segun e como en ella se contiene y de rriesgo rrobo y toma de qualesquier enemigos o amigos cosarios o no cosarios aunque no sean turcos ni moros... y en caso que aya la dicha proybición la rrenunçiamos e damos por ninguna... y nosottros os aseguramos de todo e qualquier rriesgo que suscediere a la dicha nao... aunque subceda por cosarios amigos enemigos asi cristianos o enemigos luteranos como de otra qualquier seta o religion...»¹⁰⁶

Esta cobertura a todo riesgo, pero siempre sólo por parte del valor del barco, fue una interesante iniciativa privada frente a la legislación real. Cabría señalar también que durante los periodos de guerra, dados los mayores peligros en la mar, los precios de los seguros podían subir marcadamente. Mientras que asegurar un barco en San Sebastián a principios de la década de 1580 para el trayecto Gipuzkoa-Sevilla-Gipuzkoa costaba 15 por ciento, en 1591 el precio había subido a 20 por ciento y, en 1599, se encontraba en 22 por ciento, un aumento casi del 50 por ciento¹⁰⁷.

Además de tener cierto impacto sobre el comercio del País Vasco sur con los puertos atlánticos de la península, las hostilidades y los incesantes ataques corsarios contra barcos españoles afectaron al comercio de importación y exportación vasco-peninsular con el norte de Europa. Al mismo tiempo ese tráfico se veía afectado por la pragmática que prohibía que barcos extranjeros cargaran mercaderías en puertos españoles, mientras hubiera barcos nacionales disponibles, con el consiguiente efecto negativo sobre la economía de la región que entraba en una fase de recesión¹⁰⁸. En un memorial enviado a Felipe II, aparentemente poco después de 1585, las autoridades municipales del puerto de San Sebastián afirmaron que la guerra junto con dicha pragmática estaban causando la «total destrucción de la dicha villa y provincia [de Gipuzkoa]», añadiendo:

«el principal aprovechamiento que ay en la dicha provincia y el en que está fundada son las herrerías, y se germazan y berna [sic] el trato de ellas como se van germando y cayendo las dichas herrerías después de la publicación de la dicha carta y premática y de las guerras de Ynglaterra, porque no pudiendo llevar carga los extrangeros en sus navíos no tiene venta el fierro con que viene a perderse la dicha provincia».¹⁰⁹

Después de 1585, y desde luego a partir de 1590, la mayor parte de las exportaciones desde puertos del Cantábrico, como era el caso con las exportaciones desde Andalucía, hacia Europa del norte se fueron haciendo en barcos extranjeros, sobre todo porque las hostilidades hacían tan difícil la navegación de barcos locales en aquellas rutas norteñas. En 1588 el señorío de Bizkaia solicitó permiso real para poder cargar hierro y acero en barcos extranjeros ya que los corsarios dificultaban enormemente la participación de barcos naturales en el comercio hacia el norte¹¹⁰. En 1590 salieron de San Sebastián dos barcos de la villa y uno de Irún hacia Dunquerque, cargados de sacas de lana aseguradas en Burgos, pero tuvieron que descargar en Le Havre «porque si oviera de proseguir su viage a dunquerca corrian mucho risgo»¹¹¹. En 1592 y 1594 los consulados de Bilbao y Burgos, junto con las autoridades provinciales de Bizkaia, Gipuzkoa y Cuatro Villas, pidieron al Rey que permitiera la llegada de naves de Holanda y Zelanda (y que los mercaderes pudieran fletarlas para el comercio con Flandes) y, en 1595, la respuesta fue autorizar que todos menos barcos ingleses lo hicieran¹¹². No es de sorprender, por tanto, que los libros portuarios de Bilbao enumeren, a finales de la década de 1590, muchos barcos flamencos, hanseáticos, franceses e irlandeses algunos de los cuales zarparon con hierro y sacas de lana¹¹³. Esta dominación por naves extranjeras del transporte marítimo con el norte de Europa queda reflejada perfectamente en los últimos registros de pólizas de seguro del Consulado de Burgos. De los últimos 61 seguros que se hicieron en esa ciudad, entre 1594 y 1619, para el transporte de

106. Archivo General de Gipuzkoa, Corregimiento, EEJ, 337; ARChV, pleitos civiles, Moreno (fen.), 367-1; Quevedo (fen.), 563-1; Ceballos Escalera (fen.), leg. 320. Documentos citados en M. M. BARKHAM, «Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España...», pp. 606-607.

107. AHPGO, partido de Vergara, 2586, (2) 56 v.; 2588, (5) 13; 2589, (7) 45.

108. L. M. BILBAO BILBAO, «Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII» y «Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII»; P. FERNÁNDEZ ALBALADEJO, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*; M. M. BARKHAM, *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630...*; y S. HUXLEY y M. M. BARKHAM, «Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)».

109. AGM, Colección Vargas Ponce (en adelante CVP), t. 29, doc. 10, n. 1.

110. C. GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)* (Madrid: Editorial Naval, 1988), p. 208.

111. Archivo del Consulado de Burgos (en adelante ACB), reg. 26, f. 171.

112. C. GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, pp. 269-270, y AGM, CVP, t. 7, doc. 3, nos. 4 y 5.

113. T. GUIARD Y LARRAURI, *Historia del consulado y casa de contratación de la villa de Bilbao*, t. I, pp. 159-166. Véase también V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers* (Paris: S.E.V.P.E.N., 1960), t. 1, pp. 62-63.

mercancías (salvo en un caso sacas de lana) desde los puertos del Cantábrico oriental hacia el norte (Nantes, Le Havre, Rouen, Calais, Dunquerque y Hamburgo), un total de 49 (o sea el 80 por ciento) conciernen a barcos extranjeros y tan solo 10 (el 16,4 por ciento) conciernen barcos vasco-cántabros¹¹⁴.

No cabe duda de que la afirmación hecha por la villa de San Sebastián era exagerada al no haber cesado completamente la exportación de artículos de hierro hacia el norte ni el comercio de importación y exportación con el noroeste de la península, Portugal y Andalucía, que continuaba a buen ritmo, y porque los empresarios seguían invirtiendo en el sector siderometalúrgico¹¹⁵. No obstante, todo indica que las exportaciones totales de manufacturas de hierro vasco-peninsulares bajaron y que la industria del hierro atravesó una recesión, que se adentraría en el siglo XVII, también en parte por otras dos razones. Una de ellas era que con avances tecnológicos, como la introducción de la fundería (frente al relativo atraso técnico español), y la sustitución de importaciones en el noroeste de Europa y con la competencia de hierros de aquella zona en esos mercados, la demanda de hierro vasco decreció¹¹⁶. La otra razón era que extranjeros, sobre todo de Liège y Alemania (y más tarde de Suecia), con adelantos técnicos y quizás con costes de materiales, de mano de obra y de comestibles inferiores que en España, lograron producir manufacturas de hierro más baratas y exportarlas a España y, a través de Sevilla, a las Indias occidentales en competencia directa con el hierro vasco-peninsular. A raíz de ello surgieron peticiones de Bizkaia y Gipuzkoa para prohibir las importaciones de manufacturas de hierro del extranjero. En 1612 Bizkaia presionó al Rey para que se prohibiera la entrada de hierro de Liège y de Alemania a España, Portugal y sus colonias¹¹⁷. En diciembre de 1619, y de nuevo en mayo de 1627, se promulgó una proscripción real pero era imposible hacer cumplir tal prohibición completamente¹¹⁸.

A pesar de factores negativos, a finales del Quinientos y en el Seiscientos aún era posible para los empresarios del País Vasco sur obtener importantes beneficios de la producción de manufacturas de hierro y de su comercialización junto con otras mercancías (véase arriba), tal como lo hizo Martín de Aranza, mediano mercader y uno de dos plateros en Zumaia en la segunda mitad del siglo XVI, cuyo hermano Iñigo era gobernador de la provincia de Veragua en Panamá. Nacido en 1541, Aranza residió durante cierto tiempo en Sevilla antes de su matrimonio en 1576. Cuando casó su patrimonio consistía en 200 ducados de manufacturas de hierro que había mandado a Sevilla, su tienda y herramientas de platero valoradas en 40 ducados, 40 ducados en efectivo, 247 ducados que le eran debidos y su «porción hereditaria» de 500 ducados, que recibió en 1578 al morir su madre. Sobre estos bienes y sobre la dote de su mujer, sobrina del naviero más importante de la villa, que se componía de una casa, su ajuar y varios terrenos, el zumaitarra logró acumular una pequeña fortuna¹¹⁹.

Aranza, aparte de otros intereses empresariales (como inversiones en los sectores naviero y de Terra Nova), invirtió directamente en el comercio de importación y exportación con el Atlántico peninsular. Por ejemplo, en diciembre de 1580 envió a Sevilla con el maestre de una zabra de Zumaia productos de hierro valorados en 47 ducados, que debían ser vendidos a cambio de vino y aceite para el viaje de vuelta, y en mayo de 1582 fletó una zabra de su localidad para traer vino de «Ribadavia» desde Pontevedra¹²⁰. Pero

114. Casi todos estos 10 barcos eran de Laredo y los seguros eran para el trayecto Laredo-Nantes (9) y Bilbao-Calais/Dunquerque. ACB, regs. 101 y 28. En dos de los 61 seguros no aparece el origen o nombre del barco.

115. Es relevante señalar que según los Chauu el volumen del comercio con las Indias descendió tras un máximo en 1608. P. y H. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, t. VII, pp. 50-51, t. VIII, 15-16.

116. V. VÁZQUEZ DE PRADA, «La industria siderúrgica en España (1500-1650)» en H. KELLENBENZ, coord., *Schwerpunkte der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in Europa, 1500-1650* (Cologne: Böhlau Verlag, 1974), p. 41; E. FERNÁNDEZ DE PINEDO, «Centros de la industria siderúrgica en el País Vasco» en *ibid.*, p. 87, y «From the Bloomery to the Blast-furnace: Technical change in Spanish Iron-Making (1650-1822)», *Journal of European Economic History*, 17 (1988), pp. 7-31; L. M. BILBAO BILBAO y E. FERNÁNDEZ DE PINEDO, «Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco, 1700-1850», pp. 149-153; y P. FERNÁNDEZ ALBALADEJO, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*, p. 58. Sobre la introducción de la fundería en los Países Bajos véase G. HANSOTTE, «La metallurgie wallone au XVIe et dans la première moitié du XVIIe siècle. Essais de synthèse», *Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois*, 84 (1972), pp. 21-42, y «La metallurgie wallone au XVIe et dans la première moitié du XVIIe siècle: un état de la question» en H. KELLENBENZ, coord., *Schwerpunkte der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in Europa, 1500-1650*, pp. 126-146. Sobre intentos por Jean Curtius y sus socios vascos de introducir la fundería en el norte de España a principios del siglo XVII véase D. van DE CASTEELE, «Jean Curtius, associé de Hurtuno de Ugarte, pagador-général des Pays-Bas, pour l'introduction des machines liégeoises en Espagne», *Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois*, XVIII (1885), pp. 415-428.

117. F. de SAGARMÍNAGA, *El gobierno y régimen foral del Señorío de Vizcaya*, 2ª edición, D. de Areitio (ed.) (Bilbao: Imprenta de la Diputación de Bizkaia, 1928-76), t. 5, p. 232, y L. M. BILBAO BILBAO, «Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII», p. 172.

118. V. VÁZQUEZ DE PRADA, «La industria siderúrgica en España (1500-1650)», p. 39. En 1621, después de peticiones por parte de Bizkaia y Gipuzkoa, la Corona prohibió la exportación a la Indias de hierro de procedencia extranjera. L. GARCÍA FUENTES, *El comercio español con América (1650-1700)*, p. 266, y F. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700*, p. 99. En 1623 un decreto real prohibió la importación de barras o manufacturas de hierro extranjeras, mientras que en el mismo año Gipuzkoa pidió que se confirmara una prohibición sobre la importación de armas. *Registro de las Juntas Generales celebradas por la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa en 1623* (San Sebastián: Diputación provincial, 1891), pp. 9 y 43.

119. M. M. BARKHAM, *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630...*, p. 184.

120. AHPGO, partido de Azpeitia, 3307, 9; 3301, 9.

también estuvo relacionado con la producción de hierro siendo, por el año 1585, abastecedor de mineral de hierro y de carbón vegetal para dos ferrerías de la zona; al arrendador de una de ellas, la de Ygarza, había entregado tales materias primas por valor de más de 750 ducados¹²¹. Sus inversiones en la siderurgia y en el comercio de hierro por lo visto prosperaron ya que amplió, y no disminuyó, su participación en ese ámbito. En 1590 se concertaba con el dueño de las cercanas ferrerías de Iraeta para abastecerle de todo el mineral de hierro que pudiera necesitar, por espacio de dos años, a cambio de un tercio del hierro que se fundiera del mineral¹²². En 1593, solamente entre el 12 de junio y el 5 de agosto, encargaba 38,8 toneladas métricas de barras de hierro, valoradas en 1.405,5 ducados, a otros productores y, en 1606, seguía suministrando mineral de hierro a ferrerías¹²³. Mientras tanto, entre mayo de 1596 y mayo de 1598, Aranza había hecho fabricar en Zumaia una nao de 470 toneladas a medias con un socio suyo, que costó más de 6.000 ducados, la cual como tantísimas naos vizcaínas y guipuzcoanas navegó, en 1599 y con su yerno como maestre, entre Sevilla y las colonias de América. Por esa razón, en julio-agosto de 1600, Aranza partió de Zumaia por mar hacia aquella ciudad andaluza «a dar cobro y recado de mi nao *Trinidad* que a de benir de Yndias»¹²⁴. En febrero de 1601 la *Trinidad* fue vendida a Pedro de Yrala, vasco residente en Sevilla, por 12.100 ducados; la buena suerte había estado del lado de Aranza y de su socio quienes, como otros muchos navieros vascos, sacaron una alta ganancia de haber fabricado y vendido la nao¹²⁵.

Mercaderes nativos, mercaderes extranjeros

Según parece este inversor polifacético comercializó una buena cantidad de su hierro a través de Montserrat de Acosta, mercader portugués residente en San Sebastián, dado que en julio de 1606, cuatro años antes de su muerte, Aranza hizo cuentas con éste «de muchos dares y tomares, así de dineros y fierros y otras cosas», que habían tenido a lo largo de «muchos años»¹²⁶. El foráneo Acosta pertenecía a un importante núcleo de mercaderes extranjeros de distintas nacionalidades que había en Bizkaia y Gipuzkoa, a finales del Quinientos y en el siglo XVII, donde participaron en el seguro marítimo, en el sector naviero y en el de Terra Nova y lograron controlar una parte considerable del comercio de importación y exportación, incluyendo parte del tráfico con el Atlántico peninsular. Además de tratar en mercancías como la lana, paños, comestibles, manufacturas de hierro y suministros navales importados, llegaron incluso a invertir en el sector siderometalúrgico, previamente un coto de los vasco-peninsulares. Muchos de estos extranjeros eran flamencos pero otro grupo significativo lo formaban los portugueses –recordando, como no, que entre 1580 y 1640 Portugal fue uno de los reinos de la monarquía española–, extranjeros que, no solo desde las villas principales de San Sebastián y Bilbao sino también desde villas más pequeñas de la costa y del interior (como Azpeitia, Bergara, Markina y Oñati), ofrecieron una fuerte competencia a los mercaderes-empresarios naturales de la zona¹²⁷.

El asentamiento y la competencia de tales foráneos creó un claro resentimiento entre no pocos vizcaínos y guipuzcoanos. Ya en 1593 el importante mercader de San Sebastián, Martín Sánchez de Arriola, escribió a las Juntas Generales de Gipuzkoa quejándose de la participación de extranjeros en el comercio y en la política de la provincia¹²⁸. En 1605, en San Sebastián, se hicieron quejas exageradas específicamente contra los portugueses, muchos de los cuales eran judíos y que se habían establecido en los principales puertos y ciudades de Europa. Se dijo que tenían agentes en Inglaterra, Francia, Holanda y otras partes; que importaban una amplia gama de productos a España, exportando moneda; que compraban trigo en Francia para reventa en España; y que obtenían beneficios como cambistas. Un comentarista escribió:

«después que esta gente se ha introducido en estas provincias tienen usurpado el trato y provecho de los naturales dellas, así en las cargazonas que hacen para Sevilla y las Indias, como en el trato y granjería de Terranova, y el de las herrerías y cosechas de la tierra, tomándolo todo a precios baratos con el precio que anticipan, y demás de esto, como gente poderosa, hacen los empleos y compras de las mercaderías que vienen de fuera y las venden con mucha ganancia»¹²⁹.

121. AHPGO, partido de Azpeitia, 3313, 288 v. y 289.

122. AHPGO, partido de Azpeitia, 3318, 24.

123. AHPGO, partido de Azpeitia, 3339, 129 v.

124. AHPGO, partido de Azpeitia, 3021, 82; 3324, 115; 3333, 109 v.

125. AHPGO, partido de Azpeitia, 3335, 126; 3336, 51.

126. AHPGO, partido de Azpeitia, 3339, 108.

127. M. M. BARKHAM, *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630...*, pp. 283-287, y «Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España...», pp. 609-611.

128. *Registro de las Juntas Generales celebradas por la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa en 1593* (San Sebastián: Diputación provincial, 1935), p. 56.

129. J. CARRERA PUJAL, *Historia de la economía española* (Barcelona: Editorial Bosch, 5 tomos, 1943-47), t. 2, pp. 156-157. Acerca de la gran presencia de estos portugueses y judíos en la Europa de entonces véanse, entre otros, J. I. ISRAEL, *La judería europea en la era del mercantilismo (1550-1750)* (Madrid: Ediciones Cátedra, 1992), y H. MÉCHOULAN (coord.), *Los judíos de España. Historia de una diáspora (1492-1992)* (Madrid: Editorial Trotta, 1993).

En 1607, en el puerto de Deba, se hicieron quejas contra el mercader portugués Miguel de Lisboa porque parte de las 600 sacas de linaza que había vendido entre enero y abril eran más pequeñas de las dos fanegas acostumbradas¹³⁰.

Destaca entre los extranjeros el mercader portugués de relieve Diego Pereira, vecino de Oporto, que residía en Bilbao ya en 1585 y que llegaría a encargarse de los negocios en la costa cantábrica de mercaderes del interior de Castilla como Cosme Ruiz en Madrid¹³¹. En mayo de 1598, en Bilbao, aseguró 200 ducados sobre el casco de la nao de un vecino de Laredo para el trayecto Portugalete-Sevilla, ciudad en la que los premios del seguro se debían de pagar a Duarte Pereira¹³². En noviembre de 1601, en San Sebastián, firmó tres contratos con el empresario «francés» de San Juan de Luz, Adam de Chibau, por los que compró por adelantado a éste los cargamentos enteros de bacalao y aceite de hígado de bacalao que sus tres barcos habían de traer de Terra Nova en 1602. Se especificaba que los barcos entregarían los cargamentos no en Bilbao o San Sebastián sino directamente en tres puertos portugueses: Oporto, Aveiro y Lisboa a los agentes de Pereira Bras López de Vitoria, Domingo López de Vitoria y Gracia Gómez de Vitoria respectivamente¹³³. Según el contrato relativo al viaje de una de las naos de Chibau, la *Santa Engracia* de 300 toneladas, aparentemente Pereira intentó hacerse con todo lo que podía del suministro de bacalao a Lisboa en 1602. El documento estipula que Chibau:

«se obligo de no embiar por su propia cuenta y riesgo ninguna nao suya ni en que tenga parte el año venidero [de 1602] a la dicha Lisboa con la dicha carga de pescado y grassas [...] y si por casso la enbiare o llegare por algun casso fortuito en tal casso el dexar o tomar de la dicha carga que ansi llebare sea el dexar o tomarlo por el mismo precio a boluntad y escoje del dicho Diego Pereyra o del dicho Gracia Gomez».

El maestre de la *Santa Engracia* debía aceptar en Lisboa hasta veinte quintales de carga perteneciente a Pereira, sin cobrarle flete, para el viaje de regreso al puerto guipuzcoano de Pasaia de donde había zarpado para Terra Nova. El año siguiente Pereira se encontraba en la corte, en Valladolid, donde litigaba con Chibau sobre el valor del bacalao entregado en Lisboa, fecha en que era administrador de las salinas del reino de Galicia¹³⁴.

Pero si este portugués realizaba diferentes tipos de inversiones, estuvo sobre todo involucrado en la exportación de manufacturas de hierro de Bizkaia y Gipuzkoa a Portugal y parece ser que hacia 1611 había casi monopolizado ese comercio. En noviembre de aquel año las Juntas Generales de Bizkaia hablaron «de los perjuicios que se siguen a la república con la asistencia tan larga en este Señorío de Diego de Pereira, mercader portugués», y comentaron:

«en años atrás se trató de este particular y sobre el largo tiempo y permanencia que acude a esta república se sabe y tiene por cierto muchos hijos en ella, sin saberse de su genealogía, siendo ley del Fuero de este Señorío que ninguno puede ser vecino de fuera parte, que no conste de sus calidades. Y lo peor es que siendo casado, según es notorio, asiste con su mujer y los hijos que ha tenido en esta república y son adulterinos, y el trato del fierro tiene atravesado, por manera que solían venir muchos portugueses y que así él sólo compra todo el hierro adelantado y abastece a Portugal».¹³⁵

Los protocolos del puerto de Mutriku aportan información concreta acerca de sus exportaciones. El 28 de agosto de 1611, Ruy Baez, que ya residía en Azpeitia en 1602¹³⁶, fletó la urca flamenca *Arca de Noé* en Mutriku por cuenta de Pereira, entonces residente en San Sebastián, para llevar un cargamento mixto de 2.122 barras de hierro (51,1 toneladas métricas), 40 piedras de molino y 41 cargas de «ruedas de cedazos» de haya a Lisboa al yerno de Pereira, Francisco Díaz Méndez¹³⁷. Sin embargo, evidentemente hubo otros extranjeros que en las primeras décadas del Seiscientos exportaron de Bizkaia y Gipuzkoa a Portugal

130. AHPGO, partido de Azpeitia, 1959, 33.

131. AFB, leg. 87, n. 204; leg. 1206, n. 15; leg. 2235, n. 56, y otros.

132. AFB, leg. 1625, n. 131. En enero de 1608 tres mercaderes portugueses residentes en San Sebastián –Miguel de Lisboa, Miguel Rodríguez y García Méndez (vecino de Lisboa)– aseguraron 450 ducados (para el trayecto Terra Nova-Gipuzkoa) sobre la mitad de la nao *Nuestra Señora de la Concepción*, perteneciente a Martín de Çuloeta de San Sebastián, y sobre la tercera parte de la armazón ballenera que había puesto en el barco. ARChV, pleitos civiles, Ceballos Escalera (fen.), leg. 320. Documento publicado en S. HUXLEY [BARKHAM], «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», p. 151.

133. ARChV, pleitos civiles, Masas (olv.), 1802-1, y M. M. BARKHAM, «French Basque 'New Found Land' Entrepreneurs and the Import of Codfish and Whale Oil to Northern Spain, c. 1580 to c. 1620: The Case of Adam de Chibau, Burgess of Saint-Jean-de-Luz and 'Sieur de St. Julien'», *Newfoundland Studies*, 10, 1 (1994), pp. 8-9.

134. *Ibid.*

135. F. de SAGARMINAGA, *El gobierno y régimen foral del Señorío de Vizcaya* (2ª edición), t. 5, pp. 200-201. J. CARO BAROJA, *Los judíos en la España moderna y contemporánea* (Madrid: Ediciones Arion, 3 tomos, 1961), t. 2., p. 59, menciona que los Pereira eran una importante familia de Lisboa.

136. AHPGO, partido de Azpeitia, 3335, 118. Entre otras cosas hacía de agente para Sebastián de Saa y Marcos de Saravia mercaderes de Pontevedra.

137. AHPGO, partido de Vergara, 2599, 29.

así como a Andalucía, incluyendo Montserrat de Acosta, en San Sebastián, el socio portugués del zumaitarra Martín de Aranza.

Entre los portugueses puede mencionarse también a Julián Reimao que fue socio de Pedro Alvarez, Santiago Gómez y Enrique Núñez, mercaderes portugueses vecinos de Valladolid, quienes sabemos exportaron lana a través del puerto de Deba en 1613 y 1614. En 1614 Alvarez era «administrador general del derecho real de las lanas» en Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas¹³⁸. Reimao vivió en San Sebastián por lo menos entre 1615 y 1623 pero en 1627 era residente de Bergara. Desde estos lugares comerciaba en otras villas de Bizkaia y Gipuzkoa artículos como paño, cereales, aceite de oliva, harenque, grasa de ballena y manufacturas de hierro¹³⁹. En 1618, en la ferrería de Azpilza, río arriba del puerto vizcaíno de Ondarroa, vendió 60,8 toneladas métricas de manufacturas de hierro a otro mercader portugués, Gonzalo Gutiérrez, que residía en Markina más río arriba¹⁴⁰.

Entre 1622 y 1625, un primo de Reimao, Miguel Gómez, fue arrendador de las ferrerías de Iraeta río arriba de Zumaia¹⁴¹. Algunos de estos mercaderes extranjeros se asentaron firmemente en las dos provincias uniéndose por matrimonio a importantes familias empresariales vascas. Tal fue el caso del mercader portugués Luis Pereira de Castro residente en San Sebastián. Pereira se casó con una hija de Francisco de Beroiz que pertenecía a una familia empresarial de relieve de la ciudad y, a la vez, era socio de Miguel Gómez en sus negocios de hierro¹⁴². En abril de 1625 diecinueve mercaderes de Zumaia, Azpeitia, Zestoa (Cestona) y Anzuola, en Gipuzkoa, y de Elorrio y Gernika, en Bizkaia, tenían almacenados barras de hierro y herraduras en la rentería o lonja de Bedua, río arriba de Zumaia, al igual que tres mercaderes portugueses: Manuel López Nieto, Manuel Pauto and Antonio Gómez¹⁴³. En 1627 Antonio Rodríguez Medina, mercader portugués residente en Antequera tierra adentro de Málaga, fletó un barco en Zumaia para transportar 41 toneladas métricas de herraduras y clavos a dicho puerto andaluz, mientras que en 1628 el portugués Miguel Rodríguez, que vivía en Azpeitia, asimismo fletó un barco en Zumaia en este caso para llevar hierro desde Gipuzkoa hasta Cádiz para otro portugués, Diego Rodríguez Acosta, residente en San Sebastián¹⁴⁴. Esta presencia considerable de mercaderes portugueses y de otras naciones en Bizkaia y Gipuzkoa, hasta ahora muy poco documentada en la bibliografía¹⁴⁵, no fue más que parte de la fuerte penetración extranjera de los mundos comercial y financiero en la España del siglo XVII¹⁴⁶.

En estas páginas se ha querido esbozar la estructura, organización y evolución del comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular en el siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII. Pero quedan por hacer futuras investigaciones, no solo en el País Vasco sino también en las demás regiones de la fachada atlántica de la península, para obtener una visión más o menos completa de lo que fue la totalidad del comercio marítimo entre Bizkaia y Gipuzkoa y esas otras regiones, tanto el comercio en manos de habitantes del País Vasco sur (naturales y extranjeros) –en el que se ha hecho hincapié aquí– como el comercio en manos de empresarios en Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía.

138. AHPGO, partido de Vergara, 2609, 99, 99 v., 100; 2601, 99-106; partido de Azpeitia, 1965 (19 octubre 1613 y 26 septiembre 1614).

139. M. M. BARKHAM, «Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España...», p. 610.

140. AHPGO, partido de Vergara, 2602, 17.

141. AHPGO, partido de Azpeitia, 3348, (2) 67; 3349, 63 v.

142. En 1627 Beroiz, y quizás Gómez, aún arrendaba las ferrerías de Iraeta. AHPGO, partido de Azpeitia, 3401, 84; 3351, 47; 3376, 18 v.

143. AHPGO, partido de Azpeitia, 3347, 45.

144. AHPGO, partido de Azpeitia, 3404, 14; 3354, 11.

145. Acerca de ello hablé en M. M. BARKHAM, *Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630...* (1990), pp. 283-287, y en «Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España...» (1994), pp. 609-611, y posteriormente el tema ha sido abordado en parte en J. L. ORELLA UNZUE, «El control de los judíos, conversos y extranjeros en Guipúzcoa durante el siglo XVI y la afirmación de la Hidalguía Universal», *Boletín Sancho el Sabio*, año 4 (2ª época, nº. 4) (1994), pp. 105-147, L. CAILLET, «Los judíos en Guipúzcoa», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LI (1995), pp. 155-224, y J. C. MORA AFÁN Y D. ZAPIRAIN KARRIKA, «Exclusión social en los siglos XVI y XVII: esclavos, judíos y 'portugueses' en la Gipuzkoa moderna», *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía* (Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián), 24 (1996), pp. 157-192.

146. Sobre este tema puede verse A. DOMÍNGUEZ ORTÍZ, *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos* (Sevilla: Diputación provincial, 1996). Sobre la presencia portuguesa y judía en Castilla véanse entre otros: J. CARO BAROJA, *Los judíos en la España moderna y contemporánea*; F. RUIZ MARTÍN, «La banca en España hasta 1782» en *El banco de España. Una historia económica* (Madrid: Banco de España, 1970), pp. 1-196; A. DOMÍNGUEZ ORTÍZ, *Los judeoconversos en España y América* (Madrid: Ediciones Istmo, 1971); N. BROENS, *Monarquía y Capital Mercantil: Felipe IV y las redes comerciales portuguesas (1627-1635)* (Madrid: Universidad Autónoma, 1989); y las contribuciones en torno al tema «El mundo judío en la Edad Moderna. Siglos XVI y XVII» en *Manuscrits*, 10 (1992).