

Transporte naval y envío de flotas comerciales hacia el norte de Europa desde el Cantábrico oriental (1500-1550)¹

JOSÉ DAMIÁN GONZÁLEZ ARCE Y RICARDO HERNÁNDEZ GARCÍA
Universidad de Murcia-Universidad de Valladolid

Naval transport and shipping commercial fleet north of Europe from the eastern Bay of Biscay (1500-1550)

RESUMEN

Un extenso pleito sostenido entre los Consulados de Burgos y Bilbao a mediados del siglo XVI ha permitido conocer el contenido de 68 contratos de fletamento de particulares y de 2 contratos generales para el comercio naval entre los puertos del Cantábrico oriental y distintos puertos de Europa del Norte, especialmente los de Flandes. Esta nueva documentación permite entender mejor muchos aspectos relacionados con el comercio marítimo de la época: las condiciones de los contratos, los escribanos, comerciantes y armadores que los realizaron; los barcos y las mercancías —incluso las marcas con las que se signaban las sacas—; y los puertos de embarque y destino.

ABSTRACT

A long lawsuit held between the Consulates of Burgos and Bilbao in the middle of the XVI century has made possible to know the contents of 68 private contracts of chartering and 2 general contracts for the naval commerce between the eastern Cantabrian ports and some ports of the north of Europe, especially those of Flanders. These new documents let us know better many aspects related to the maritime commerce in that period of time: the conditions of the contracts, the notaries, the merchants and shipowners who made them; the ships and goods —even the marks which they signed the sacks with—; the boarding and destination ports.

PALABRAS CLAVE

Comercio, transporte naval, pleitos, Burgos, Bilbao.

KEYWORDS

Trade, naval transport, lawsuits, Burgos, Bilbao.

¹ Este artículo ha sido realizado en el marco del proyecto HAR2011-26218, titulado *Fiscalidad y sociedad en la Corona de Castilla al sur del Tajo*, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad.

1. INTRODUCCIÓN

Las características del comercio peninsular con el norte de Europa a través de los puertos del Cantábrico oriental durante la primera mitad del siglo XVI son aún bastante desconocidas. Se tienen nociones generales sobre este sector capital para la economía castellana del período (principales comerciantes y compañías, artículos y géneros intercambiados, volúmenes de tráfico comercial, rutas marítimas, etc.), pero la parquedad de las fuentes no ha permitido a los historiadores conocer los detalles de cómo se desarrolló dicha actividad y su complementario transporte de mercancías vía naval, más allá del marco jurídico con el que se reguló².

En el presente trabajo nos proponemos profundizar en estos aspectos gracias a un extenso pleito sostenido a mediados del siglo XVI entre los Consulados de Burgos y Bilbao por el control del comercio con Europa, resultado del secular enfrentamiento sobre este particular que mantenían ambas localidades desde tiempos medievales³. En él se contienen documentos absolutamente inéditos para estos inicios de la Edad Moderna en la zona cantábrica. Caso de 68 contratos de fletamento de particulares, para el envío de sus mercancías a las plazas europeas, y de 2 contratos generales de flete del Consulado de Burgos, para el embarque de flotas conjuntas hacia Flandes, de los que no se conocía ninguno para este período.

A comienzos del siglo XV apareció la Universidad de mercaderes de Burgos, hacia 1480 lo hacía la de Bilbao; en 1494 los Reyes Católicos fundaron el Consulado del mar de Burgos, y en 1511, Juana I, el de Bilbao, ambos herederos y continuadores de sus precedentes gremios de comerciantes o universidades. Estas instituciones suscribieron acuerdos y emitieron ordenanzas que regularon el tráfico comercial con el norte de Europa durante la primera mitad del siglo XVI y fueron el resultado de su enfrentamiento por el control del mismo. En 1499 y 1500 ambas partes firmaron dos compromisos para acabar con sus disputas, mediante una concordia que fijaba los fletes, las jurisdicciones, las averías, las flotas, las mercancías... No obstante, no terminaron ahí las luchas, lo que hizo necesario un nuevo y definitivo convenio en 1513, que suponía el triunfo de Burgos. Se respetó durante los 20 años para los que fue estipulado, y fue prorrogado en 1533 por otros 25, con algunas modificaciones menores⁴.

² BILBAO, Luis María y LANZA GARCÍA, Ramón, «Entre Castilla y Francia: Comercio y comerciantes en Bilbao a mediados del siglo XVI», *Revista de Historia Económica*, 27, 1 (2009), pp. 103-140.

³ Archivo General de Simancas (A.G.S.), Consejo Real de Castilla (C.R.C.), 204.

⁴ GONZÁLEZ ARCE, José Damián, «La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)», *Miscelánea Medieval Murciana*, 33 (2009), pp. 77-97. GONZÁLEZ ARCE, José Damián, «La universidad de mercaderes de Burgos y el consulado castellano en Brujas durante el siglo XV», *En la España Medieval*, 33 (2010), pp. 161-202. Si bien en los trabajos anteriores, siguiendo los estudios sobre el Consulado de Bilbao de comienzos del siglo XVI, se apunta el año 1489 como el de fundación de la Universidad, su antecedente, lo cierto es que en un documento de 1487 los Reyes Católicos se refieren a Lope de Reinaga,

El arreglo fue roto por la oposición de Bilbao a que Burgos siguiese ostentando la primacía en los fletes. Por ello el Consulado de la segunda comenzó negociaciones con Portugalete para trasladar a su puerto los embarques. En 1547 se firmó un tratado entre ambas localidades cuyas cláusulas nos recuerdan las suscritas en 1499-1500 entre Burgos y Bilbao. El delegado del Consulado de la primera era el encargado de contar en Portugalete las averías comunes y gruesas ante un escribano de la villa. Se abonaría 1 maravedí por saca de lana, y a ese mismo respecto para otras mercancías, con destino a la iglesia de Santa María, así como un ducado para la obra de los muelles. La mitad de los fletes con destino a Flandes se harían desde dicho fondeadero.

Este nuevo pacto dio lugar a una serie de pleitos entre Bilbao y Burgos. En uno de ellos, originado por el secuestro de 6 naos gruesas con lana que los de Portugalete embargaron para reembarcarlas en su amarradero con destino a Flandes, los bilbaínos acusaron a los burgaleses y portugalujos de haber realizado un monopodio y confederación, prohibidos por ley, cuyo resultado fue el boicot a sus comerciantes; contra el que reclamaron, alegando que nunca estuvieron obligados a cumplir las ordenanzas del Consulado de Burgos. Tras una sentencia favorable a Bilbao de 1551, el proceso pasó al Consejo Real, mientras que la guerra con Francia hizo que se llegase a una nueva concordia en 1553, que nuevamente ponía paz entre las partes⁵.

2. LAS CONDICIONES DE LOS FLETES

La normativa que reguló el transporte marítimo del Cantábrico oriental durante la primera mitad del siglo XVI fueron las ordenanzas del Consulado de Burgos de 1511, incluidas íntegras en las generales, aparecidas en 1538, que apenas innovaron en esta materia⁶, así como la primera ordenanza emitida por éste en 1499, que se aplicaba desde tiempo inmemorial, para el embarque conjunto de la flota. Veamos cómo se siguieron en la práctica.

En una fecha indeterminada del siglo XVI el Consulado de Burgos elevó un alegato a la Corona. En él exponía los inconvenientes de aplicar la pragmática que otorgaba preferencia de carga a las naves mayores sobre las menores en el transporte de lanas a Flandes, en contra de sus ordenanzas de 1511. Así, para fletar las dos flotas anuales, en torno a los meses de marzo y septiembre, que estaban

cónsul de los maestros de las naos de la villa de Bilbao, y por tanto cargo directivo de la antedicha Universidad de mercaderes y navieros de la localidad; el cual reclamó de los monarcas que ordenase al concejo de la villa que no aumentase el pedido sobre las naos y carabelas de la misma, tal y como los repartidores habían hecho el año anterior (A.G.S., Registro General del Sello [R.G.S.], 1487-04, 118).

⁵ BASAS FERNÁNDEZ, Manuel, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, CSIC, 1963, pp. 42-45. GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa de Bilbao: 1511-1699*, Bilbao, 1913, pp. 3-35.

⁶ BASAS FERNÁNDEZ, M., *op. cit.*, 158-159.

comprendidas por entre 15 y 20 buques de unos 200-300 toneles, se hacía acudir a la ciudad de Burgos a sus maestros, con los que se asentaban todo tipo de acuerdos para garantizar el transporte, puesto que en ellas se invertía casi todo el dinero de los vecinos de Burgos, Segovia, Castrogeriz y otras localidades que trataban con lanas. La primera de las condiciones era que todas las naves viajaran juntas, fijándose la artillería, munición, gentes de armas y armamento que debía llevar cada una en función de su tamaño, así como los víveres. En segundo lugar, se acordaba el flete de cada barco, las costas de las sacas y las de otras mercancías. Los maestros se comprometían a observar estos acuerdos y regresar a la costa castellana con las de retorno que les fuesen dadas en Flandes por los cónsules de la nación de España residentes en Brujas, con los que los burgaleses se habían concertado para los fletamentos. Para ello los maestros depositaban fianzas en Burgos, mientras que el Consulado les otorgaba garantías de abonarles los fletes⁷.

Las ordenanzas de 1538 del Consulado determinaron con más detalle cómo se debían organizar los embarques, completando lo dispuesto en las de 1499 y 1511. El prior y cónsules trataban directamente con los dueños y maestros de las naos y carabelas para discutir las condiciones generales, encomendarles un buen trato a las mercaderías y encargarles el cobro de las averías de la Universidad. Para ello habían de conocer y seleccionar a los mejores, dándoles premios por sus servicios; la elección de éstos y sus navíos tenían que atender al interés general y no a ruegos o comisiones. Para las averías, consignadas en las cartas de fletamento, se debía hacer constar la condición de que los maestros cuando llegasen al fondeadero de destino habían de dar al bolsero de la Universidad las que le correspondían, incluidas en las costas del flete, y al que no las pagase se le podría retener el cargamento a bordo. Los regidores de la Universidad debían hacer que los maestros entregasen las mercancías a sus consignatarios; así como exigirles fianzas, a depositar en Burgos, según su criterio. Suscritos estos acuerdos generales con los armadores, el prior y cónsules enviaban a los surgideros a unos comisarios con el cometido de visitar los buques, cargazones y marineros; revisar las cartas de fletamento, para que no llevasen menos tripulantes ni armamento de los contemplados en ellas; ver si iban artículos en lugares no permitidos; contrastar los registros de los escribanos de a bordo para comprobar que no se contenía más carga de la debida; y, finalmente, contar las averías comunes y gruesas repartidas sobre lo embarcado, que debían cobrar. Junto a estos comisarios o delegados del Consulado actuaban los huéspedes y encomenderos, delegados por los mercaderes para velar por su género durante la estiba, el transporte o en su recepción, quienes, junto a los del Consulado, participaban en el reparto de las

⁷ GONZÁLEZ ARCE, J. D., «La ventaja...», 95. En 1496 los Reyes Católicos ordenaron que los extranjeros manifestasen en los puertos de arribada las mercancías que importaban para exportar productos nacionales por el mismo valor, dando fianzas que garantizasen que cumplirían con esta obligación; también quedó expresamente prohibida la salida de dinero y cosas vedadas, como en tiempos anteriores (A.G.S., R.G.S., 1496-05, 146).

averías. Al margen de las armadas únicas, en tiempos de paz se podían fletar barcos individualmente en cualquier época del año para llevar otros artículos que no fuesen lanas ni hierro, que irían a su albedrío y costearían sus propios gastos de defensa.

Además de las condiciones generales concertadas por la Universidad de Burgos con los armadores para la contratación conjunta de todos los buques y los fletes de las flotas, cada mercader debía suscribir individualmente con los de su elección, armador y buque, una serie de acuerdos para el traslado de sus mercancías. Éstos eran reflejados en el *contrato de fletamento* o *carta de flete*, que era uno de los documentos esenciales para el transporte marítimo, junto a la *cargazón* y el *conocimiento*. La primera también se podía denominar *carta de flete y averías* porque solía consignar éstas. La segunda consistía en una especie de factura dirigida al consignatario. Mientras que el *conocimiento* era el recibo de carga expedido por el patrón o maestro de la nave.

Los fletes, o importes del viaje, se hacían efectivos una vez arribada la nave al embarcadero de destino, esto es, una vez cumplida la carta de flete, y lo abonaba el consignatario de la mercancía; quien también podía entregar al patrón una letra de cambio que sería cobrada a su retorno al amarradero de partida. El precio de los fletes estaba fijado por el Consulado según dos variedades, el de la nave completa, o una cantidad por tonelada, y el de carga parcial, a partir de un tanto por saca o fardel embarcado; solamente se conservan estas tasas para la segunda mitad del siglo XVI⁸.

Se pueden distinguir tres clases de averías. Una primera era la gremial, o cuota que los miembros de las universidades debían satisfacer de forma fija. La segunda era la propia del seguro marítimo, o avería-daño. Y, la tercera, la derivada de los fletes, avería-flete, comunes o gruesas, que eran variables.

Las averías gremiales fueron las contribuciones que los miembros de los consulados aportaban para su sostenimiento. Práctica común en la Universidad de Burgos antes de la aparición de su Consulado. Cuya pragmática fundacional de 1494 la facultaba para fiscalizar anualmente las cuentas de estas cuotas de sus consulados en el extranjero. Luego la declaratoria de 1495 hizo lo propio con la Universidad de Bilbao. Aspectos posteriormente recogidos y delimitados por los acuerdos de 1499-1500 de ambas instituciones, así como en las ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538 y 1572; mientras que en 1514 la reina Juana ratificó la potestad de la Universidad de Burgos de exigir averías entre sus socios. Su destino era abonar los salarios de sus figuras rectoras (prior, cónsules, diputados, escribanos...); así como despachar correos, fletar las flotas, armarlas, pagar pleitos, reparar puentes y caminos y sufragar misas y limosnas. Su pago se hacía a final de año, en función del volumen de cuentas de cada miembro de la Universi-

⁸ BASAS FERNÁNDEZ, M., *op. cit.*, 161-168. *Ordenanzas del Consulado de Burgos*, Valladolid, 1988, ff. 28r-34r.

dad, a partir de sus libros de cargazón. Los aranceles conocidos que contenían estos derechos fijos por mercancía embarcada son el de las ordenanzas del Consulado de Brujas de 1441 y los de Burgos de 1538, que era el antiguamente seguido por la Universidad, y 1572.

Aparte de las averías de la Universidad, de las que se podían sufragar algunos gastos hechos en el despacho de las flotas, como salarios de los delegados del Consulado, las que aquí más nos interesan, por constar en las cartas de fletamento, son las averías-flete, que eran repartidas por dichos delegados a los maestros de las naves en presencia de los huéspedes de los comerciantes. Las comunes, en Burgos servían para equipar cada barco con los aparejos que precisase, mientras que las gruesas se destinaban a reforzarlos con artillería y gentes de armas; aunque las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1517 y 1737 especifican que las comunes eran para los gastos menudos de las embarcaciones (pilotos de costas y puertos, o lemanes, atojas, gabarras, etc.), mientras que las gruesas podían ser, entre otras, el resultado de los daños infligidos a un navío (en cordajes, velas, mástiles, etc.) o su carga (que podía ser arrojada) para librarlo de un naufragio. En los contratos de flete, que luego analizaremos, son éstas últimas las que predominan casi de forma absoluta; de manera que el armador proveía a la nave de los aparejos y el mercader debía correr, casi siempre en solitario, con los gastos de lemanes y *guindajes* (estiba con grúas), a modo de averías comunes, que podían variar en cada puerto de embarque. De otro lado, las gruesas (contrato 28 del apéndice) también eran las que se producían por percanes durante el viaje, cuyo reparto entre las partes quedaba a veces estipulado en la carta, puesto que la artillería y armamento de la tripulación solían correr por cuenta del dueño o maestro del barco.

Los delegados del Consulado de Burgos podían recaudar las averías a priori, para armar las naves, o entregar letras de cambio para que fuesen abonadas a los maestros a su llegada a Flandes por el Consulado de Brujas; de ahí que fuesen variables, en función de los gastos a realizar en el flete de cada nave o los que resultaban de su travesía, a repartir entre la mercancía, y que se consignasen en las cartas de fletamento. En caso de naufragios, secuestro de naves en tiempo de guerra o asaltos de piratas también se podían derramar averías extraordinarias⁹.

Contamos con un ejemplo documentado de cómo se realizaban los fletes colectivos del Consulado de Burgos, en concreto el del año 1547, gracias a un proce-

⁹ BASAS FERNÁNDEZ, M., *op. cit.*, 130-146, 167-171. GONZÁLEZ ARCE, J. D., «La ventaja...». VAS MINGO, Marta Milagros del y LUQUE TALAVÁN, Miguel, «La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino», *Estudios de Historia Novohispana*, 26 (2002), pp. 132-137. *Ordenanzas...*, ff. 22v-25r, 27v-28r, 32r-v. GUIARD Y LARRAURI, T., *op. cit.*, pp. 86-93. *Los Códigos españoles. Concordados y anotados*. XII. *Nueva Recopilación. Autos Acordados. Ordenanzas de Bilbao*, Madrid, 1851, pp. 486-490. En los contratos de flete se dice que las «averías de España» (comunes) comprendían pólvora, sebo, costados, y tillados; aparte, el comerciante contratante de la nave, debía pagar los gastos de lemanes, pequeños lemanes y atojas.

so judicial por confiscación de 10 embarcaciones en el puerto de Portugalete, que supuso el inicio del pleito entre Burgos y Bilbao¹⁰. La parte demandante, el Consulado de Burgos, pidió a un juez ordinario de Portugalete que embargase a los mercaderes Rodrigo de Soria, Antonio y Domingo de Yanguas y Alonso Ruiz, vecinos de Logroño, y a sus consortes de Vitoria, Nájera y Torrecilla¹¹; y, junto a ellos, a los bilbaínos Juan de Amezaga, Juan de Zornoza, Juan de Catelinaga, Domingo de Larrauri, Juan de Baracaldo, Pedro de Bermeo, Juan Martínez de Goiri y Mateo de Aya, maestros de las naos fletadas por los antedichos comerciantes, de las que habían sido requisadas algunas sacas de lana, así como velas de las naves. En otra parte se cita junto a los anteriores 8 maestros a Martín de Bertendona, Martín Ortiz de Orozco, Jacobe de Agurto, Alonso de Vitoria, Juan de Zuazo y Juan de Zeberio. A este pleito inicial, librado en primera instancia por un alcalde portugalujo, y luego por el corregidor de Vizcaya, se sumó posteriormente el Consulado-Universidad de Bilbao, así como la propia villa, del lado de los mercaderes y maestros, contra el de Burgos, y pasó, en grado de apelación, a la Chancillería y al Consejo Real.

Los argumentos esgrimidos para el citado embargo fueron las aludidas ordenanzas confirmadas por los reyes, según las cuales competía al Consulado de Burgos determinar en qué barcos y por qué puertos se debían embarcar las lanas rumbo a Francia, Flandes o Inglaterra, de manera exclusiva, sin que pudiese hacerse al margen del mismo. De forma que ningún mercader de Segovia, Logroño, Nájera, Valladolid, Medina de Rioseco, Castrogeriz, Palenzuela u otros lugares podían cargar sus mercaderías fuera de los navíos designados; bajo pena de 2 ducados por saca, idéntica a la que se impondría a los dueños de los buques, la mitad para el hospital de S. Juan de Burgos, la otra para la Universidad de mercaderes de la ciudad.

De este modo, el alcalde de Portugalete se personó en los barcos donde procedió a requisar las siguientes cosas: En la nao de Juan de Zornoza y Bartolomé de Miranda, que era de menos de 200 toneles, confiscó aparejos y sacas de lana hasta completar el valor de 2 ducados por cada saca, de las 700 indebidamente embarcadas, pues dicha nave no pertenecía a la flota fletada por el Consulado. En concreto aprehendió el papahígo del trinquete, el mayor, con su boneta, así como la vela de gavia mayor y la de la mesana; además del velamen, tomó 22 sacas de lana, de las cuales el escribano anotó las marcas con que iban rotuladas e identificaban a sus dueños (en total 9 marcas de otros tantos propietarios, que aquí no

¹⁰ A.G.S., C.R.C., 204, 3-2.

¹¹ Dichos consortes eran, según consta en otras partes del pleito: Pedro de Enciso, Luis de Sesma, Juan de Montenegro, Andrés Gallego, Juan de Cabezón, Francisco Tajador y Juan de Bazán, de Logroño; Martín González de Castejón, de Ágreda; Juan de Oipa y Francisco de Ali, de Vitoria; Juan y Diego de Anguiano y Diego de Villanueva, de Santo Domingo de la Calzada; Fernán González y Diego González, de Torrecilla de los Cameros; Francisco de Valdivieso, de Sigüenza. El huésped y encomendero (quien acompañaba la mercancía) de todos ellos era Martín de Bertendona (A.G.S., C.R.C., 204, 3-4, fol. 109r-v).

recogemos porque no aparecen identificados). De la nao de Juan de Catelinaga y Lope de Zaldívar embargó el antedicho velaje y 14 sacas (de 4 marcas diferentes, 2 de ellas presentes en la anterior embarcación). De la de Juan de Amezaga y Domingo de Larrauri decomisó similares trapos y 11 sacas (de 3 marcas, alguna de ellas también repetida). Todo ello lo entregó al preboste de la villa, para que lo custodiase. Por la embarcación de Juan Martínez de Goiri y Juan de Zeberio declaró su contra maestre, y dijo que llevaba 850 sacas con destino a Flandes, propiedad de los susodichos mercaderes; tras lo cual el alcalde procedió a aprehender el velamen, 13 sacas de lana (de 10 marcas, algunas iguales a las anteriores), 1 fardo de peletería y otro de frazadas.

Posteriormente, en un interrogatorio, Juan de Catelinaga declaró que era el dueño de la nao San Juan, que contenía 800 sacas de lana con destino a Flandes y que había sido fletada por mercaderes de Vitoria y Logroño (Martín de Bertendona, Bartolo de Catelinaga, Sancho de Larrauri, Juan de Quijano, Pedro López de Arbolancha y un criado de Pedro Ortiz de Bilbao); al margen, por tanto, de la universidad de Burgos, y porque el fiel y diputados de la de Bilbao se lo habían rogado, recordándole el daño que suponía para los navíos bilbaínos que la Universidad de Burgos no contase con ellos para sus embarques generales. San Juan de Amezaga manifestó ser propietario de la nao La Trinidad, junto a Domingo de Larrauri, que cargaba 1.450 sacas de lana con rumbo a Flandes, que había recogido en Bilbao de los huéspedes de algunos tratantes de Vitoria y Logroño (más o menos los antedichos); además arguyó que había ido unas 5 veces a Burgos a solicitar que contratasen su barco y no lo había conseguido, sino que los de la Universidad habían hecho ordenanzas para no emplearlos bilbaínos ni cargar mercancías en ese puerto, e incluso los cónsules de Burgos habían tomado juramento a los dueños de las embarcaciones del fletamento general para asegurarse de que no tenían intereses ni negocios comunes con los bilbaínos. Juan de Zornoza, poseedor de La Concepción de Nuestra Señora, conjuntamente con Juan de Baracaldo y Pedro de Alvia, declaró llevar en ella 625 sacas de lana, pertenecientes a los citados comerciantes; con argumentos similares a los anteriores sobre el boicot ejercido por Burgos a Bilbao y sus navíos.

Para probar que las sacas requisadas fueron cargadas al margen del embarque general organizado por la Universidad, ésta aportó testimonios notariales, fechados en Burgos, en octubre de 1547, en los que constan algunos detalles del mismo. Se trata de una de las escasas referencias conocidas a este tipo de contratos¹². Mediante el primero, el prior, Juan de Castro, a la sazón regidor de la ciudad, y los cónsules Jerónimo Pardo Orense y Nicolás Astudillo, presentaron la carta del fletamento general efectuado en los meses de mayo y junio por los ante-

¹² M. BASAS FERNÁNDEZ (*op. cit.*, 167-168), en su obra sobre el Consulado de Burgos señala no haber encontrado ninguno, aunque reproduce otra referencia similar a la aquí contenida, el fletamento de 1558, con 20 naves y 16.083 sacas. En su día T. GUIARD Y LARRAURI (*op. cit.*, 124-126) aportó los de 1568 y 1571.

riores prior, Gómez de Quintanadueñas, y cónsul, Bernardino de Salamanca, redactada por un escribano de Burgos. En ella consta que fueron 9 las naos empleadas para llevar la lana desde Portugalete y Deva a Flandes:

Tabla 1: Fletamento general de los meses de mayo-junio de 1547 del Consulado de Burgos

N.º	Propietario	Maestre	Nao	Sacas
1	Antón Pérez de Coscojales	Bernabé de Galdames	Los 3 Reyes	950
2	Juan de Montellano		Santa María de Portugalete	1.000
3	Juan de Ugarte		Santa María	1.100
4	Sancho de la Pedriza		Santiago	750
5	Ochoa de Larrea	Pedro del Nocedel	Santa María de Portugalete	800
6	Juan de Montellano	Martín de Montellano	El Santo Crucifijo	800
7	Pedro Ortiz de Archiniega	Pedro de Ozandía	Santiago	650
8	Pedro de Santurce (Portugalete)		La Trinidad	450
9	Juan de Herrada (Portugalete)		La Trinidad	750

En la segunda carta de fletamento general, también suscrita por el prior Quintanadueñas, se diferencian las naves según el surgidero de embarque, Portugalete o Santander, con destino Ramua (Arnemuiden, en Zelanda), La Esclusa (Sluis, cerca de Brujas) o Amberes. Este documento, aunque no se dice, debió corresponder a una segunda flota formada en los meses de septiembre y octubre, cuando ya había concluido la campaña veraniega de recogida de la lana y se precisaba mayor número de embarcaciones para transportarla a Flandes:

Tabla 2: Fletamento general de los meses de septiembre-octubre de 1547 del Consulado de Burgos

N.º	Propietario	Maestre	Nao	Sacas
PORTUGALETE				
1	Pedro Ortiz de Archiniega (Portugalete)			1.100
2	Ochoa de Capetillo		La Barca de la Concepción	650
3	Antón Pérez de Coscojales	Pedro Ortiz de Vergareda	La Concepción	800
4	Pedro del Casal	Martín de Santurce	San Bernabé	600
5	Martín Ortiz de Martiatio	Ochoa Ortiz de Martiatio	Nuestra Señora de la Piedad	800
6	Juan de Rebonza (Sestao)		San Nicolás	350

N.º	Propietario	Maestre	Nao	Sacas
SANTANDER				
7	Martín de Amezaga (Placencia)		La Concepción	1.100
8	Juan Inglés (Placencia)		La Concepción	400
9	Lope García de Terreros		Santa Clara	750
10	Juan Ochoa de Basabe	Juan de Tellaeché	La Magdalena	800
11	Juan de Bayona	Sancho Descata	La Trinidad	750
12	Fernando de Artieta	Juan Ruiz de Adorriaga	San Julián	550
13	Fernando de Artieta		Santa Bárbara	1.100
14	Martín Juan de Aróztegui		San Cristóbal	1.100
15	Diego de Uruña (Santander)		Santa María de la Cruz	1.100
16	Juan de Larrea (Castro Urdiales)		San Jerónimo	400
17	Francisco de Bolívar (Santander)	Toribio de Bolívar	Concepción del Espíritu Santo	550
18	Martín de Olarte		Santiago	550
19	Pedro González de Escalante	Pedro de Berategui	La Madre de Dios	1.100
20	Francisco Cachopín (Laredo)		La Ascensión de Nuestra Señora	550
21	Juan de Ullada (Laredo)	Pedro Cachopín	La Concepción de Nuestra Señora	550
22	Juan Cachopín (Laredo)		La Ascensión de Nuestra Señora	800
23	García de Escalante		La Madre de Dios	1.100
24	Sancho de Brueco (Baracaldo)		San Vicente	700
25	Andrés de Arbreto (Deusto)	Pedro de Tellaeché	La Concepción de Nuestra Señora	700
26	Diego de Decedo (Castro Urdiales)		El Espíritu Santo	900
27	Jacobe de Ugaz		Santa María	1.100
28	Juan Martínez de Libano (Bermeo)	Pedro de Urquice	La Trinidad	1.100

En total, se trata de 37 barcos con 29.300 sacas de lana. Un número muy similar a las que se contienen en los registros burgaleses de averías para las judicaturas 1546-1547 (34 navíos y 31.028 sacas) y 1547-1548 (41, 36.690)¹³.

Trasladado el pleito a la jurisdicción del corregidor de Vizcaya, éste ordenó levantar el decomiso de los aparejos y mercancías y devolverlos a los mercaderes

¹³ CASADO ALONSO, Hilario, «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, Diputación, 1994, vol. I, pp. 175-247.

y navieros enfrentados al Consulado de Burgos, mientras que éstos se comprometieron a abonar las multas en las que habían incurrido.

3. CONTRATOS DE FLETAMENTO

Como hemos dicho, las cartas de flete constituían el contrato con las condiciones particulares suscritas entre comerciante y armador. Veamos qué información aportan las conservadas en el pleito de 1547-1549¹⁴.

Antes conviene aclarar por qué fueron incorporadas al mismo. En 1549, el emperador Carlos autorizó a la Universidad de Bilbao a acudir ante los escribanos que durante los 40 años anteriores habían redactado los contratos de fletamento en los puertos de las cuatro villas (San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales), Vizcaya y Guipúzcoa entre comerciantes y armadores para aportarlos como prueba. De modo que 68 de ellos son reproducidos entre la documentación del caso, relativos a los años comprendidos entre 1504, el más antiguo, y 1549, los más modernos. Si los notarios son los mismos que actuaron en su día, las copias de las cartas de flete aparecen firmadas por ellos mismos, si no, las reproducciones son suscritas por los que realizaron su traslado, que son los que heredaron las escribanías de los primeros. Con ellas se quería argumentar que las ordenanzas que Burgos esgrimió para el embargo de 1547 no eran cumplidas desde tiempo atrás, sino que habían caído en desuso, de manera se podían fletar naves en cualquier parte sin contar con su Universidad.

En las citadas cartas consta la fecha de suscripción, el escribano real o del número y los datos de los contrayentes, nombres del mercader contratante, o fletante, y del maestro de la nave, o fletador, así como la vecindad de ambos. También se recogen, a veces, las características del navío, nombre, clase, tonelaje, tripulación (marineros, grumetes y pajes), armamento y piezas de artillería. También aparece el destino del cargamento, puerto y país, el embarcadero de salida y el de carga, en caso de que no fuese el mismo; pues hay que tener en cuenta que las flotas conjuntas partían de un mismo fondeadero pero los barcos podían ser previamente cargados en otros antes de acudir al de salida; otras veces las mercancías podían ser llevadas en barcas desde surgideros de menor calado, como Bilbao o San Sebastián, para estibarlas en naves de mayor tonelaje que no podían atracar en ellos y esperaban en otros como Portugalete o Pasajes. En ocasiones eran fijadas las rutas a seguir y las escalas. Asimismo, incluían, como es lógico, cuál era la carga, su cantidad, los símbolos o marcas con que iban rotuladas las sacas que la contenían (primeras imágenes de marca o logotipos empresariales de la historia, directamente relacionadas con las señales gremiales)¹⁵, su plazo

¹⁴ A.G.S., C.R.C., 204, 3-3.

¹⁵ Está por hacer una historia de las marcas comerciales (*marquismo*), como imagen o logotipo representativo de una compañía, negocio, empresa o taller, desde sus orígenes gremiales más remotos,

de salida desde la llegada al puerto de embarque, el pago del flete por unidad cargada en la moneda del país de arribada, o en otra, el plazo de tiempo en que se haría efectivo el mismo tras la llegada y las averías a abonar. A veces constaba también el lugar donde debía viajar el género, en cubierta, el menos delicado, o en la bodega, el más sensible, y sus consignatarios, agentes o factores a los que se debía hacer entrega de éste. Algunos contratos contienen también las condiciones a aplicar a la mercancía de retorno, en qué consistía y su cantidad, los amarraderos de embarque y destino, los fletes a abonar por ella y los consignatarios a quienes debía ser entregada.

Veamos con más detalle algunos de los aspectos más relevantes.

3.1 *Escribanos*

Suelen ser los mismos en cada localidad, lo cual apunta a dos cosas. Bien a que se estaba produciendo una especialización que con el tiempo conduciría al escribano de marina, o único en cada puerto para este tipo de contratos. Bien a que los representantes del Consulado de Bilbao seleccionaron a aquéllos en cuyas notarías se hubiesen registrado mayor cantidad de cartas de flete, por una cuestión de comodidad. La tabla del apéndice ha sido elaborada a partir de cómo aparecen recopiladas éstas en el pleito, es decir, por escribanos; de los cuales 2 son de Deva (con 6 en total), otros 2 de Bilbao (con 28) y 5 de San Sebastián (con 34).

Según el traslado del contrato de 1504, al notario de San Sebastián, Miguel de Tolosa, ante quien fue suscrito, le sucedió en la escribanía Pedro de Igueldo, del que tenemos 8 cartas; la copia de todas ellas fue sacada por el continuador de éste, Martín Pérez de Arbeláiz, de quien contamos con otras 4. Pedro de Sagastizar, igualmente donostiarra, realizó entre 1525-1529 6 acuerdos, luego copiados por su sucesor, Juan López de Sur. Otro de los fedatarios de San Sebastián, Nicolás de Plazaola, alegó contar en sus archivos con más, aparte de los 15 aportados al pleito, *asy pasados en mi presençia como ante otros escriuanos en cuyos registros yo subçedí*. Las 6 actas de Deva fueron redactadas por los que pudieron ser dos notarios hermanos, Juan Pérez de Arriola y Sebastián de Arriola. El escribano de Bilbao Jacobo Martínez de Gueldo fue sucedido por Jacobo de

tanto individuales (caso de las marcas de cantero), como colectivos (el emblema gremial de cada corporación local), hasta las marcas comerciales del mundo actual; pasando por las marcas de los libreros, las de agua del papel y estas pioneras de compañías comerciales. Para un primer estudio de conjunto, ALVARDO PLANAS, Javier, *Heráldica y usos tradicionales de las corporaciones de oficio: Las marcas de canteros*, Madrid, Ediciones Hidalguía, 2009. Para algunos ejemplos de marcas de mercaderes aisladas, PRIOTTI, Jean-Philippe, *Los Echávarri, mercaderes bilbaínos del siglo de oro: ascenso social y económico de una familia*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia, 1996, pág. 149. GUIARD Y LAURRARI, T., *op. cit.*, XCVI, 73, 77. GUIARD Y LARRAURI, Teófilo y RODRÍGUEZ HERRERA, Ángel, *Compendio e índices de la historia de la noble villa de Bilbao*, Bilbao, Caja de Ahorros Municipal, 1978, p. 30.

Arrieta, y éste, a su vez, por Domingo de Olagorta, que por tanto fue el encargado de copiar los 4 contratos de fletamento del pleito para el Consulado de Bilbao. Mientras que al también bilbaíno Fortún Martínez de Bilbao La Vieja le sucedió su hijo, Juan de Bilbao La Vieja, quien copió sus 24 documentos.

3.2 *Mercaderes, compañías y marcas*

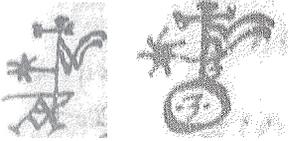
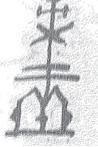
Entre los mercaderes firmantes de los contratos destacan, por número, los que eran vecinos de San Sebastián, unos 33. Algunos de ellos signatarios de más de una de las cartas de flete, como Luis Cruzad. Le siguen en importancia, por el número, los bilbaínos, unos 23; y, a gran distancia, los logroñeses, vitorianos y pamploneses. Si en su mayoría se trata de contratos de barcos para el transporte de las mercancías de los fletantes, muchas de las actas de fletamento fueron suscritas por mercaderes en nombre de otros, con los que formaban compañías estables o uniones temporales, solamente con la intención de fletar el navío. Se trató de comerciantes cargadores que sirvieron de intermediarios para dar salida/entrada a los artículos de otros del interior, de las zonas de Álava, La Rioja y Navarra, que por ello escogieron como socios, preferentemente, a estos radicados en las costas guipuzcoanas. Tal y como vimos, dichos mercaderes del interior fueron acusados por el Consulado de Burgos en 1547 por no respetar su exclusividad en el embarque de lana. La presencia de traficantes más o menos «exóticos» (sobre todo ingleses, algún italiano, andaluz o valenciano) no solamente se explica porque acudiesen en busca de hierro, sino también de las propias naves para el embarque de mercancías que, a veces, no tenían como destino o lugar de partida los puertos vascos.

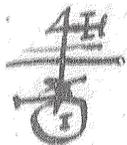
No es éste lugar para el análisis de los negocios de los mercaderes individuales, las compañías comerciales, permanentes o puntuales, sus cargadores, encomenderos, consignatarios, factores, huéspedes, criados... que se desprenden de esta documentación, pero sí podemos adelantar algunos datos más extraídos de algunos de los contratos que nos informan al respecto, más allá de los nombres de los meros signatarios¹⁶.

La carta de flete 3.^a está suscrita, como muchas otras, por Luis Cruzad, en este caso en nombre del vitoriano Pedro Núñez de Alana y sus consortes. En ella se recogen las sacas de lana cargadas por Cruzad, tanto suyas como pertenecientes a otros tratantes, señaladas con sus marcas distintivas, indicándose los consignatarios a quienes debían ser entregadas en Flandes:

¹⁶ Para un análisis sobre la figura de los factores, huéspedes y encomenderos, ANGULO MORALES, Alberto, «En poco tiempo vienen ricos e hacen a sus amos pobres». De factores o encomenderos a protagonistas directos del gran comercio internacional (siglos XV-XVII)», en Ernesto García Fernández (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el Medievo y modernidad*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2005, pp. 76-116. Para un repertorio bibliográfico actualizado sobre el comercio vasco del siglo XVI, BILBAO, Luis María y LANZA GARCÍA, Ramón, *op. cit.*

Tabla 3: Mercaderes y sacas de lana con sus marcas en el 3.º contrato de flete

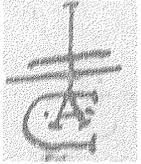
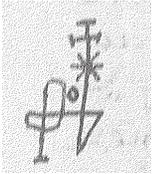
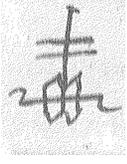
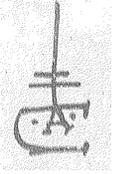
Propietario	Sacas de lana	Consignatario	Marca
Pedro Núñez de Álava	96	Pedro de Villasana	
Hernando de Olibarri	44	Francisco García de Almaraz	
?	28	Juan de Arrieta	
Martín Cruzad	24	Juan de Arrieta	
Gracián de San Esteban	26	Domingo de Villanueva	
Bernal de Guía	24	Francisco de Jaca	
Juan de Monreal	8	Antonio de Nájera	

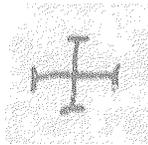
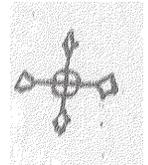
Propietario	Sacas de lana	Consignatario	Marca
Juan de Estella	11	Antonio de Nájera	
Miguel de Foncillas	12	Martín Sanz de Atena	
Francisco y Jerónimo de Ribas	?	Bernal y Juan Simón	
Francisco y Jerónimo de Ribas	?	Juan Rocamora y Antonio Tarroja	

La carta situada en cuarto lugar es similar a la anterior, asimismo firmada por Cruzad; que también embarcó mercancías de otros comerciantes, junto a otro cargador, Martín Pérez de Barba, que fueron las siguientes:

Tabla 4: Mercaderes y mercancías con sus marcas en el 4.º contrato de flete

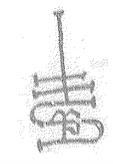
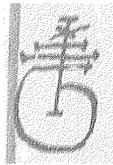
Propietario	Mercancía	Consignatario	Marca
Luis Cruzad	100 sacas de lana	Juan de Arrieta	
Pedro Núñez de Álava	80 sacas de lana	Pedro de Villasana	

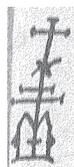
Propietario	Mercancía	Consignatario	Marca
Gracián de San Esteban	50 sacas de lana	Antonio de Nájera	
Juan de Estella	9 sacas de lana y 1 fardel de estameñas	Antonio de Janera	
Jerónimo y Pedro Cosidos	2 sacas de lana y 1 fardel de estameñas	Martín Sanz de Atena	
Francisco Sánchez de Hulibbarri	12 sacas de lana		
Pedro Núñez de Álava, El Mozo	10 sacas de lana	Juan de Mendieta	
Juan de Estella	1 fardel de estameñas	Antonio de Nájera	
Álvaro de la Torre	1 carga de aljófár	Antonio de Santa Cruz	
Jerónimo y Pedro Cosidos	1 fardel de estameñas	Martín Sanz de Atena	

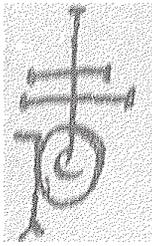
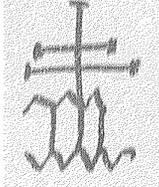
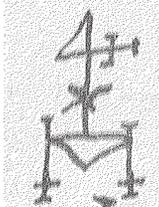
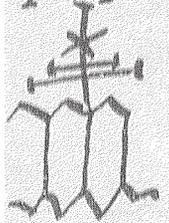
Propietario	Mercancía	Consignatario	Marca
Luis Cruzad	17 quintales con 18 libras de hierro y 53 cabos	Juan de Arrieta	
Martín Pérez de Barba, en nombre de Juan Jiménez de Enciso (vecino de Logroño)	72 sacas de lana	Rodrigo de Soria y Pedro de Enciso	
Martín Pérez de Barba en nombre Diego Benito Díez	8 sacas de lana	Rodrigo de Soria y Diego Benito	

En el quinto contrato de flete, aparte de Cruzad, otros cargadores fueron Juan de Aguirre y Juan de Zairra:

Tabla 5: Mercaderes y sacas de lana con sus marcas en el 5.º contrato de flete

Propietario	Sacas de lana	Consignatario	Marca
Jerónimo Derbas	132	Antonio de Nájera	
Gracián de San Esteban	50	Domingo de Villanueva	
Luis Cruzad	50	Juan de Arrieta o Pedro Herdara	

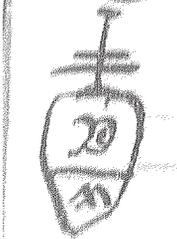
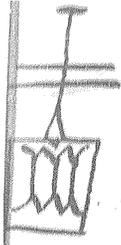
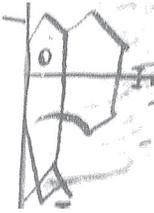
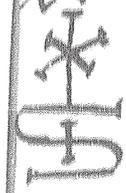
Propietario	Sacas de lana	Consignatario	Marca
Martín Cruzad	50	Juan de Arrieta o Pedro Herdara	
Bernal y Pedro de Guía	28	Francisco de Jaca o Antón de Aguirre	
Luis Cruzad	2	Juan de Arrieta	
Luis Cruzad	28	Juan de Arrieta	
Juan de Bolas	8	Pedro López de Calatayud	
Juan de Estella	10	Antonio de Nájera	

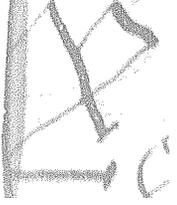
Propietario	Sacas de lana	Consignatario	Marca
Juan de Monreal	10	Antonio de Nájera	
Martín de Lezcano	7	Pedro y Miguel de Herdara	
Juan de Aguirre en nombre de Miguel de Arines	10	Antón de Lacoizqueta	
Martín Dacar	15	Martín de Lacoizqueta	
Juan de Zairra en nombre de Martín de Arines	15	Pedro de Adara	

Y en el sexto, Cruzad y Martín Pérez de Barba:

Tabla 6: Mercaderes y sacas de lana con sus marcas en el 6.º contrato de flete

Propietario	Sacas de lana	Consignatario	Marca
Martín Cruzad	70	Juan de Arrieta	
Luis Cruzad	51	Juan de Arrieta	
Gracián de San Esteban (vecino de Zaragoza)	30	Domingo de Villanueva	
Juan de Monreal	15	Antonio de Nájera	

Propietario	Sacas de lana	Consignatario	Marca
Juan de Estella	10	Antonio de Nájera	
Pedro y Miguel de Herdara	30	Pedro y Miguel de Herdara	
Miguel Moreno (vecino de Logroño)	15	Alonso de Salinas y Pedro Moreno	
Pedro de Angulo (vecino de Logroño)	10	Cristóbal de Salinas	
Jerónimo de Derbas y herederos	4	Antonio de Nájera	

Propietario	Sacas de lana	Consignatario	Marca
Jerónimo y Pedro Cosidos	2	Martín Sanz de Tena	
Juan de Huarte	8	Arnao del Plano	
Martín Pérez de Barba en nombre de Juan Jiménez de Enciso	20	Pedro Fernández y Francisco Fernández de Navarrete	

En el séptimo documento, las 500 sacas de lana fueron cargadas por diferentes cargadores, y, aunque se hace mención a sus marcas, éstas, a diferencia de las cartas anteriores, no aparecen copiadas:

Tabla 7: Cargadores, mercaderes y sacas de lana en el 7.^º contrato de flete

Cargador	Propietario	Sacas	Consignatario
Miguel de Yartua	<i>Antonio y Diego de Yanguas y Alonso Ruiz</i>	130	<i>Hernando de Orozco y Francisco de Sesma</i>
	<i>Juan Fernández de Navarrete y Jerónimo Jiménez</i>	20	<i>Jerónimo Jiménez</i>
	<i>Pedro Fernández de Navarrete</i>	10	<i>Hernando de Orozco</i>
	<i>Francisco de Tejada</i>	20	
	<i>Juan de Montenegro</i>	30	
	<i>Juan de Deipa y Francisco de Heali</i>	52	<i>Juan de Cuchu</i>
	<i>Francisco de Echábarri</i>	36	<i>Francisco de Cuchu</i>

Cargador	Propietario	Sacas	Consignatario
Miguel de Yartua	Juan Ruiz de Gara	18	Francisco y Antonio de Olabe
	Joana Pérez de Anda, Pedro de Isunza y herederos de Pedro de Olabe	160	
	Pedro de Olabe	4	
Antonio de Olabe	Gabriel Saporta, de Zaragoza	10	
Julián de Yanguas	Diego de Yanguas y cia.	10	Juan de Matanza

3.3 Maestres y navíos

Como en el caso de los mercaderes suscriptores de los contratos de flete, o fletantes, los fletadores, o dueños y maestros de las naves, más numerosos son los de San Sebastián (13), seguidos por los de Bilbao (8), Portugalete (7) y Deusto (6). Si bien los hay de casi todos los puertos vascos, no faltan tampoco algunos «exóticos», como bretones o gallegos, lo que indica que los comerciantes no siempre recurrieron a las embarcaciones locales.

Para encontrar información adicional a la contenida en la tabla del apéndice, y a modo de ejemplo de lo que se puede hallar este tipo de documentos, podemos recurrir, como en el caso anterior, a algunas de las actas más significativas. Como la 3.^a, nuevamente. Suscrita por Jacobo de Sarobe, vecino de San Sebastián, y maestro de la nao La Magdalena, *que Dios salve e guarde*, que estaba atracada en el muelle de la villa, y el mercader Luis Cruzad, también vecino de San Sebastián (aunque a veces se lo cita como de Pamplona), con las siguientes condiciones: El maestro quedaba obligado a dar la nao franca de quilla, costados y gotera de tillados (suelo entablado), así como bien *conzada* y aparejada de aparejos, artillería, armazón, munición y gente armada. En ella debían embarcarse 400 sacas de lana, 300 bajo cubierta (bajo el tillado) determinadas por el mercader; por las cargadas en la cubierta, si sufriesen algún daño, debía responder el capitán, indemnizando a sus dueños. Las 400 sacas dadas por Cruzad podían ser suyas como de los otros mercaderes de Vitoria. Sin embargo, el maestro no debía embarcar otras algunas hasta haberse estibado las de Cruzad; generalmente los contratos solían ser excluyentes, de modo que no se podían llevar otras mercancías que no perteneciesen al fletante o sus socios, si bien algunos contemplan las que se permitía llevar a la tripulación, para hacer sus propios negocios. El fletador disponía de un plazo de 6 días, tras signarse la carta, para poner su nao a disposición del comerciante, debidamente aprestada, y partir con ella con el primer buen tiempo con rumbo a Flandes, a La Esclusa y no a Ramua; pero, si por temporal no pudiese arribar a aquélla, entonces sí podría atracar en la segunda, donde entregaría las sacas a las personas a las que iban consignadas, así como descontar las averías con los factores de los merca-

deres vitorianos cargadores. Cruzad pagaría al comandante por las 400 sacas cuando arribase a puerto y se descargasen los fletes y averías 5 sueldos y 6 dineros de la moneda de Flandes por cada una, en un plazo máximo de 5 días tras echar el ancla. Luego del desembarco, el maestre debía hacerse de nuevo a la mar con el primer buen tiempo para emprender el retorno, yendo a embarcar trigo a Inglaterra, a los surgideros que Cruzad, o la persona que éste situase en la nave (encomendero), determinasen, desde Sandux (¿Southampton?) hasta el cabo de Porlan (¿Portsmouth?), en una cantidad de hasta 500 *quarters*, para que no se cargase en exceso, ubicados bajo el tillado; dar sebo para el granero del trigo; y, pagar las lemañaces. La mies debía ser entregada por el maestre en el fondeadero donde se acordase, en un plazo de 20 días, y se pagaría por flete el 20% de las fanegas transportadas. Para todo ello, los contrayentes obligaron sus personas y bienes materiales, comprometiéndose bajo pena de 200 ducados de oro para la otra parte.

En la carta que ocupa el séptimo lugar, tanto el escribano como el maestre de la nave son la misma persona. Sabíamos de escribanos dedicados al comercio, ahora vemos que también podían ser propietarios de navíos, pero no que éstos redactasen y registrasen los contratos en los que ellos mismos participaban. Aparte de las averías comunes, al maestre se le abonó un ducado que había gastado en limosnas y misas con las que pedir un buen viaje; otra parte de las averías fueron para el lemán que sacó el buque de la barra, otro ducado; para 3 pinazas con que arrastrarlo desde la misma, con 71 hombres en total, a razón de 1 real por cabeza; y 7 ducados de a 6 sueldos y 3 dineros por las costas que Antonio de Olabe tuvo en los 2 viajes que hizo al puerto a despachar el galeón, derechos del notario y otras costas, las cuales el maestre se obligó a abonar en Flandes a Francisco y Antonio de Olabe. Como había noticias de que ciertos barcos escoceses armados asaltaban las naves cargadas de ropas, se embarcaron 12 hombres «sobresalientes» pertrechados con arcabuces y ballestas, cuyo coste fue, por cada uno, de 13 coronas de a 6 sueldos de gruesos (moneda de Flandes). Para pagar estos «sobresalientes» y el resto de la avería gruesa debían contribuir todas las mercaderías que fuesen en el galeón.

En el contrato 57 se especifica que en caso de declararse guerra entre España y Francia, antes del embarque y partida de la mercancía, éste quedaría sin efecto y el viaje no tendría lugar. En el contrato 58 se dice que la nave contratada, que se encontraba en Portugalete, debía estar en 15 días en el puerto de San Sebastián, para cargar las 400 sacas de lana de Beroiz bajo su cubierta, que no se podían estibar con *drao* sino con tablas; así como otras 100 de Pedro de Isunza, vecino de Vitoria. Además, si Beroiz no quería transportar más sacas el fletador podía buscar a quien quisiese hacerlo en la localidad, con permiso de aquél. La embarcación debía partir con cualquier flota armada que estuviese lista para salir rumbo a Inglaterra. Beroiz también podía llevar personas de armas «sobresalientes», que podían disponer de espacio para cargar sus vituallas y retornar en

esa nave o en otra de su elección. Si salían otros navíos de San Sebastián o Deva, el barco había de partir en su compañía, pero si el fletante quería que lo hiciese desde Laredo con la flota conjunta, el fletador debía cumplirlo. Lo de la armada para Inglaterra o la partida conjunta, y lo de los «sobresalientes» se repite en otros contratos posteriores, como el 59; por su parte en el 60 se reitera lo de la partida conjunta, con las flotas de Inglaterra, Laredo o con las otras embarcaciones contratadas por Beroiz, mientras que en los «sobresalientes» debía también contribuir el fletador.

En la carta 65 el galeón con rumbo a Flandes debía partir con las sacas de lana desde Pasajes; como algunos de los mercaderes fletantes tenían esta materia prima en San Sebastián, el maestre fletador tenía que correr con el coste de transportarla en pinazas hasta el puerto de embarque, más una encomienda (dinero para pagar al encomendero) de 14mrs. por saca; si éstas llegaban desde otras partes diferentes a San Sebastián el maestre sólo correría con la encomienda y los mercaderes con el coste del traslado. Cargadas las lanas, el capitán debía partir junto con otras naves que saliesen del puerto de Deva o de la propia Pasajes, o ir en solitario si así lo decidían los fletantes; que podían incluir, si lo estimaban, la protección de los «sobresalientes».

El contrato 66 consta de una carta de poder que el dueño y maestre de la nao La Concepción, Martín de Ortiz de Orozco, firmó en favor de Martín de Villa, vecino de Portugalete, de Juan de Ugarte, escribano de la nave, y de Juan de Leusarra, contra maestre de la misma, ambos de Deusto, para que en su nombre, cualquiera de ellos, la pudiese dar en flete; algo que debió de ser bastante habitual cuando no eran los propios dueños los que suscribían las cartas de fletamento, pero que en estos contratos no se habría recogido para evitar alargar innecesariamente las pruebas aportadas en el pleito. El barco fue en primer lugar fletado por el propietario a Juan de Bazán, vecino de Logroño, y a Pedro de Isunza, de Vitoria, para que llevasen en él 800 sacas de lana desde Bilbao a Flandes, según acuerdo suscrito en Logroño, ante el escribano Lope de Villoslada. El maestre trasladó la embarcación luego a Pasajes y arguyó que los fletantes le darían allí la lana, la cual reclamó a los comerciantes Julián de Yanguas y Miguel de Beroiz, que supuestamente debían entregarla en nombre de los susodichos. Sin embargo, éstos alegaron que no tenían lanas algunas de los mismos, aunque se comprometieron, junto con Esteban Cruzad y Domingo de Iraeta, a cargar las 800 sacas de sus propias lanas, según las condiciones de flete del contrato original, aunque abonando más por saca. Este fletamento se hacía junto a otros que previamente habían acordado con Sancho de la Quadra y Jesús de Aguirre. Martín de Ortiz debía afrontar los gastos del desplazamiento de las lanas desde Fuenterrabía, San Sebastián y Rentería a Pasajes, desde donde saldría su nave con ellas rumbo a Flandes, así como 14mrs. de encomienda por saca, aunque de las de Fuenterrabía abonaría solamente 6mrs./saca, y el resto, los due-

ños. La partida se haría con las otras naos fletadas o en solitario, según decidiesen los mercaderes.

En el contrato 67 se dispone que la nave San Pedro, del maestre Francisco Illarreta, debía salir rumbo a Flandes en solitario, en compañía de las de los mercaderes bilbaínos Juan Martínez de Gorri y Francisco de Trento, que se encontraban en Pasajes, o junto a otras que el mercader fletante, Miguel Beroiz, le indicase. El fletador debía abonar 14mrs. por saca de lana en concepto de encomienda, más otros 3 para la carga de cada una. También, entregarle una lista con los nombres de los marineros, grumetes, pajes y «sobresalientes» (para los que se estipulan condiciones similares a las más arriba vistas), así como de las piezas de artillería, pólvora, munición y armamento de mano que llevase; idénticas relaciones había de darlas en Flandes, tras la arribada, para que se pudiese comprobar cómo se había cumplido el acuerdo.

En el último, el 68, se incluye una cláusula mediante la cual se exoneraba al mercader cargador de las sacas de lana de intervenir en el pleito que se pudiese derivar del hecho de que otro maestre exigiese su mercancía para llevarla en su barco; sin duda en función de la preferencia de embarque para los navíos de mayor tonelaje, que más arriba hemos visto, de modo que solamente el primer capitán contratado debía interponer dicho pleito si lo estimaba conveniente. Asimismo, se repite lo de la compañía de otras naves, la contratación de «sobresalientes» y la redacción de listados de tripulantes y armamento.

Algunos acuerdos especifican el tipo de embarcaciones de las que se trataba (22 carabelas, 20 naos, 18 galeones y 1 pinaza); y, a veces, su tonelaje (204 toneladas la mayor y 80 la menor, de las 6 en las que aparece). También el puerto en el que se encontraban ancladas en el momento de la firma y la tripulación que iban a llevar; en cuyo caso se distingue entre marineros, grumetes, pajes y hombres de armas. También el armamento de esta tripulación, armas de fuego y ballestas, así como el de la nave; diferenciándose entre las piezas gruesas, como las bombardas, y los versos. Otros aspectos que se podían recoger eran el de la munición o las características de los castillos de proa o popa donde iba ésta o el armamento. Algo en lo que aquí no podemos profundizar.

3.4 *Mercancías y destinos*

La principal mercancía contenida en los contratos de flete es el hierro/acero; aparece en 32 de ellos (47%), de los que en 18 es la única transportada. Del mismo se especifica, en ocasiones, cómo viajaba: en astillas, flejes de *astería*, flejes de picos, *bergajón*, cabos, hojas, barriles... Se embarcó, preferentemente, en San Sebastián (10 barcos) y Pasajes (7), puerto cuya jurisdicción compartía

la primera villa con Fuenterrabía; le siguen de cerca Bilbao (9) y Ondárroa (4)¹⁷. Su destino mayoritario fueron las islas Británicas (19 barcos), sobre todo Londres (10) y Bristol (3), así como algunos otros surgideros no identificados por haber sido transcritos fonéticamente. El resto de destinos es muy variado, con apenas un par de embarcaciones los más frecuentados. Con estos documentos, los miembros del Consulado de Bilbao quisieron argumentar que durante los primeros 50 años del siglo XVI el mayor volumen del tráfico comercial realizado al margen del de Burgos se centró en el hierro, lo que no contravenía, pues, las ordenanzas acordadas con él, que dejaban a cargo de Bilbao la organización del flete de esta materia prima.

Tras el hierro, la lana es el siguiente artículo de importancia por el número de embarcaciones en las que aparece, 26, en 21 de forma exclusiva. Ya hemos visto cómo viajaba en sacas, en ocasiones pertenecientes a un solo mercader fletante, pero frecuentemente propiedad de varios de ellos, asociados de forma permanente o temporal para el fletamento, en cuyo caso iban debidamente rotuladas con la marca de cada uno. El principal amarradero de salida fue, de nuevo, San Sebastián, al que se menciona en 14 ocasiones, seguido de su sucursal, Pasajes (5), y otros dos Guipuzcoanos, Deva (5) y Fuenterrabía (1). El destino fue, casi en solitario, Flandes, los embarcaderos de Ramua y La Esclusa, citados ambos en 18 ocasiones. Es de señalar la ausencia de fondeaderos vizcaínos para el embarque de esta materia prima, lo que vendría a suponer que el Consulado de Bilbao descargaba sobre los comerciantes y puertos guipuzcoanos la responsabilidad de la trasgresión de las ordenanzas que garantizaban el fletamento exclusivo a Burgos¹⁸. En ese mismo sentido, no hay contratos de lana anteriores a 1525, fecha próxima a 1533, cuando expiraba el tratado que respaldaba la vigencia de las citadas ordenanzas; de modo que, de nuevo, Bilbao trataba de demostrar que no lo había transgredido del todo, y que fue a partir de dicha fecha cuando empezó a caer en desuso y a darse la exportación libre de esta mercancía, eso sí, por puertos guipuzcoanos. Y en barcos de pequeño tonelaje, con unas 400 sacas, o menos, cada uno, muy por debajo de los vistos en el fletamento general de 1547; lo que estaba en sintonía con la excepción contenida en las ordenanzas que permitía a pequeños navíos llevar algo de lana a las costas francesas para traer subsistencias como mercancía de retorno.

Junto a estas materias primas destacan otros artículos comerciales de exportación por los puertos vascos, como el vino (citado en 8 ocasiones), el pastel (3) y los paños (2). Mientras que los retornos, presentes en 15 contratos, casi siempre consistieron en cereal, paños, cueros o plomo. A este respecto el contrato núme-

¹⁷ No obstante, el principal puerto exportador de hierro durante el siglo XVI fue Bilbao (BILBAO, Luis María y LANZA GARCÍA, Ramón, *op. cit.*, 117).

¹⁸ Al contrario que ocurrió con el hierro, Bilbao no fue en el XVI un importante puerto lanero, como Santander, o el propio Bilbao en el XVII (*Ídem*, 117). En parte, sin duda, por el boicot del Consulado de Burgos, como más arriba hemos visto.

ro 47 contiene gran variedad de artículos y destinos. Aparte del fletante principal, Miguel de Beroiz, figura uno secundario, Martín de Goizueta, ambos vecinos de San Sebastián. Lugar de partida de La Bárbara, donde el primero embarcó el balcao y las sacas de lana; 24 de ellas de la marca de Miguel Foncellas, las otras 16 de la marca de Miguel Gea, ambos vecinos de Zaragoza; para ser entregadas a Mateo de Foncellas, estante en La Rochela, surgidero de destino. Por su parte, el segundo contrayente embarcó el hierro, labrado en las herrerías del Urumea, en 413 cabos; tanto éste como el pescado debían ser dados a Pierre Arnaot, vecino de La Rochela.

4. CONCLUSIÓN

La exhumación de nueva documentación desconocida nos está permitiendo en los últimos años acercarnos a una mejor noción de las características del comercio peninsular con el norte de Europa a través de los puertos vascos durante la primera mitad del siglo XVI. Momento trascendental para la historia de España por haber alcanzado durante el mismo su mayor apogeo de tiempos modernos, pero mal estudiado por la carencia de fuentes primarias para este elemento esencial de la actividad económica, debido a la destrucción sufrida por los archivos locales.

Sin embargo, gracias a que parte de los documentos originales fueron trasladados a pleitos y otras fuentes conservadas en los archivos generales, como la Chancillería de Valladolid o Simancas, podemos ir aproximándonos a un análisis de detalle sobre cómo se articuló el intercambio mercantil con Europa, más allá de las informaciones impresionistas que nos habían aportado hasta ahora los datos indirectos.

Este es el caso que aquí traemos, el estudio de 68 cartas particulares de flete y de dos contratos generales de la flota de Flandes, únicos en su género para este período, que nos han permitido corroborar aspectos ya sabidos, como la rivalidad comercial entre Burgos y Bilbao, y cómo se aplicó la legislación que regulaba el tráfico con Europa. Pero, sobre todo, nos aportan una valiosa información de primera mano, hasta ahora solamente intuita, sobre la redacción y cláusulas de tales documentos, los escribanos que los escribieron o cómo fueron traspasados a otros. Los tipos de barcos empleados, el tonelaje, aparejos, velamen, tripulación y armamento, el lugar donde se ubicaba la carga, etc. Quiénes fueron los propietarios de dichos buques, quiénes sus maestros, su origen, sus vínculos familiares o su lugar de actividad. Los puertos de embarque y de reembarque o partida, los de arribada y las escalas por el camino, las rutas seguidas en los trayectos de ida y en los retornos, los viajes en solitario, en pequeñas flotillas o las grandes armadas conjuntas. Las mercancías con las que se traficó y en las fechas en las que se hizo, variedad, cantidad, procedencia y destino. Los

propietarios de dichas mercancías, sus socios, las compañías comerciales, los empleados, factores, consignatarios, su origen, su lugar de residencia, los vínculos que los unían...

5. APÉNDICE

Principales datos contenidos en los contratos de fletamento de los puertos vascos suscritos en la primera mitad del siglo XVI

N.º	Fecha	Mercader	Maestre/dueño	Nave	Origen	Destino	Mercancia	Flete	Averías
Escribano Pedro de Sagastizar (San Sebastián)									
1	1525/07/03	Luis Cruzad (SS)	Juan de Borgoña (Pa-Fu)	San Juan (N)	San Sebastián	Ramua	400 sacas de lana	1 corona de sol y 2 placas / saca	16ducados
2	1525/04/17	Luis Cruzad (SS)	Pedro de Lezo (Pa-Fu)	San Juan (N)	San Sebastián	Ramua	Lana	1 corona de sol y 2 placas / saca	16ducados
3	1526/10/17	Luis Cruzad (SS), por Pedro Núñez de Alana (VI)	Jacobe de Sarobe (SS)	La Magdalena (N)	San Sebastián	La Esclusa	400 sacas de lana	5ss, 6ds / saca	
4	1526/07/23	Luis Cruzad (SS)	Juanes de Acorda (Re)	San Juan Bautista (G)	Pasajes / San Sebastián	Ramua o La Esclusa	350 sacas de lana, estameñas, aljófár y hierro	5ss, 6ds / saca 12placas / fardel estameña 0.5ducados / carga de aljófár 1placa / quintal de hierro	
5	1527/09/17	Luis Cruzad (SS)	Juan de Barba (Pa-SS)	La María (G)	San Sebastián	La Esclusa o Ramua	401 sacas de lana	5ss, 5mitas / saca	
6	1529/10/25	Luis Cruzad (SS)	Sabat de Sarasiti (SS)	La María (G)	Pasajes (San Sebastián)	Ramua o La Esclusa	245 sacas de lana	5ss, 6mitas / saca	
Escribano Juan Pérez de Arriola (Deva)									
7	1547/09/2	Antonio de Olabe	Juan Pérez de Arriola	Santa Lucía (G)	Deva	Ramua o La Esclusa	500 sacas de lana	Ramua: 5ss / saca La Esclusa: 5ss, 5ds / saca	Contadas por los Cónsules de Vizcaya, sueldo / libra
Escribano Sebastián de Arriola (Deva)									
8	1538/05/26	Juan de Cucero y Francisco de Echebarri (VI)	Antonio de Arzuñaga (De)	Santa María (C)	Deva	Ramua o La Esclusa	Lana	Ramua: 6ss / saca La Esclusa: 6ss, 4ds / saca	Comunes acostumbradas a contar en Flandes con los cónsules del Consulado

N.º	Fecha	Mercader	Maestre/dueno	Nave	Origen	Destino	Mercancia	Flete	Averías
Escribano Juan Pérez de Arriola (Deva)									
9	1548/08/21	Martin de Bertendona (Bi) y Cristóbal Rodríguez Moreno (Lo)	Miguel Ibanes de Sasiola (De)	Santa María (N)	Deva	Ramua-Brujas	1.300 sacas de lana	5ss, 2ds	Acostumbradas, guindaje, lemanes
10	1549/05/30	Juan Díaz de Aguirre (De), por Andrés Diez de Esquivel, Juan de Dojpa y Francisco de Echábarri (Vi)	Juan Pérez de Arriola, el de Brazandi (Mo)	Santa Lucía (G)	Deva	La Esclusa o Ramua	Lana	La Esclusa: 6ss /saca Ramua: 5ss, 8ds /saca	Acostumbradas
Escribano Sebastián de Arriola (Deva)									
11	1549/07/12	Pedro de Anchu (Vi) y Juan de Cherán (Lo)	Juan de Iruña y Juan de Azqueu (Zu)	La Trinidad (N)	Deva	Ramua o La Esclusa	600 sacas de lana	Ramua: 4ss, 4ds /saca La Esclusa: 4ss, 8ds	Acostumbradas
12	1529/10/12	Martin de Larrauri (Bi)	Juan de Elorriaga / Martin de Careaga (Oh)	Santiago (C)	Deva	Nantes	Acero	200ducados de oro	
Escribano Jacobo Martínez de Gueldo (Bilbao)									
13	1532/01/25	Fortún Sáez de Araña (Bi)	Juan de la Pedriza (Po)	Santiago (C)	Bilbao	Lisboa o Sevilla	Hierro y otras	40mrs portugueses ó 50 castellanos / quintal	Acostumbradas
14	1539/03/29	Juan de Zabala y Domingo de Gazate (El)	Esteban Gómez (Se)	Santi Espiritus (C)	San Sebastián y Deva	Oporto y Lisboa			
15	1541/01/13	Pedro de Laredo (Bi)	Sancho de Zuazo (Po)	La Concepción (G)	Colindres	Ruan	Limones y narrañas	135coronas	ylemanes
16	1540/03/17	Pedro de Villarreal, Martin de Elorrieta y Domingo de Arceaga (Bi)	Juan de Zuazo (Ce)	La Concepción (C)	Laredo y Bilbao	Inglaterra y Amberes		51.000mrs	ylemanes
Escribano Fortún Martínez de Bilbao la Vieja (Bilbao)									
17	1510/03/13	Martin de Marquina (Bi)	Fortún Sáez de Zamudio (Bi)	San Pedro (C)	Portugalete-Ordárroa	Londres	Hierro	250coronas	inglesas

N.º	Fecha	Mercader	Maestre/dueno	Nave	Origen	Destino	Mercancia	Flete	Averías
18	15/10/05/06	Sancho de Uribe (Bi)	Pedro de la Barcena, el joven (Mu)	Santa María de Guadalupe	Pravia	Bilbao	Madera	4.000ms	
19	15/10/05/15	Francisco de Polanco y Juan de Vallejo / Juan Martínez de Esteibar (El) / Justo Rodríguez (Lo)	Pedro de Quintana y Martín de Ibarra (CU)	Santa María (C)		Galicia	40 quintales de acero, 20 paños de Londres, 20 de Castilla (Polanco) 36 flejes de «asteria» y 32 piezas de paño de Durango (Martínez) 18 costales de cáñamo y 12 paños de Londres (Rodríguez)	0,5real / quintal de Londres 0,5real / paño de Londres 1real / fardel paños Castilla 30ms / fleje de 3 paños de Durango 1real / costal 20ms / paño	Acostumbradas
20	15/10/05/30	Martín de Arbolancha y Sebastián de Babación (SS)	San Juan de Arratia y Juan de Legarreta (Bi)	La Trinidad (N)	Guetaria / San Sebastián	SanLúcar de Barrameda	700 quintales de hierro, botas y arcos	115ducados y el piloto en SanLúcar	
21	15/10/06/20	Martín de Marquina (Bi)	Fortún Sáez de Zamudio y Martín Ibáñez de Mabríca (Bi)	San Pedro (N)	Portugalete / Ondárroa	Londres	Hierro	250coronas inglesas	
22	15/11/02/20	Domingo de Marquina (Bi)	Pedro Ortiz de Vitoria	San Antón (N)	Bilbao / Ondárroa	Londres (Santa Catalina)	Hierro	325coronas inglesas	1/2 lemanaje
23	15/11/04/19	Álvaro López armero portugués (Sa)	Pedro de Soto (Ri) y Alvaro de Colerica	San Juan	Bilbao	Ribadeo / Lisboa	19 barriles con hojas de hierro, en total 100 quintales (146 libras/quintal), y 4 llos de hojas	5.000ms	Acostumbradas
24	15/12/02/09	Roger Basing, Guy Relanson, Walter Trosure (Ld)	Íñigo de Leusarra (Du)	San Silvestre (N)	San Sebastián	Londres (Santa Catalina)	Hierro	8ss, 6ds ingleses / tonel	
25	15/12/02/05	Martín de Sarobe (SS)	Gonzalo Fernández de Candías (Ca)	Santa María de la Concepción (C)					

N.º	Fecha	Mercader	Maestre/dueno	Nave	Origen	Destino	Mercancia	Flete	Averías
26	1512/10/01	Crisóbal de Inureta (Be)	Juan de Vidal (Co)	Santa María de Humidad (C)	Bilbao / Puerto de Santa María	Inglatera	Vino y 20.000 naranjas o limones (sin flete)	3,5 coronas / tonel	Acostumbradas
27	1513/07/19	Juan y Pedro íñiguez de Enderica (Bi)	Martín de Periteguis (Bi)	Santa Catalina (N)	Bilbao	Londres (Santa Catalina)	50 toneles de hierro y pastel	3,5 coronas / tonel	Acostumbradas
28	1513/10/25	Juan Pérez de Ibieta (Bi)	Íñigo de Trauco (Bi) (mercader) y Diego Sáez de Pando (dueños) Martín Ruiz de Ugarte (maestre) (Ab)	Santa María de Guadalupe (C)	Bilbao / Bermeo	Flandes o Londres	Vino	4 coronas / tonel	Acostumbradas
29	1513/11/04	Domingo de Marquina (Bi)	Martín de Goiri (Du)	Santa María (N)	Bilbao / Cádiz (sin escalas, ni en Ribadeo ni Lisboa)	Londres o Flandes	Vino y otras	6 coronas / tonel	Acostumbradas
30	1514/03/16	Juan Martínez de Bilbao la Vieja (Bi)	Martín de Cercamar (Jo)	Santa Cruz (C)		Inglatera	50 toneles de hierro y 10 de pastel	3,5 coronas / tonel	Acostumbradas
31	1514/06/20	Juan Pérez de Ibieta y Pedro Simón (Va)	Andrés de Bermeo (Bi) / Bernal Simón (mercader aragonés estante en Brujas)	San Pedro (N)	Portugalete / Valencia y Alicante	Ramua	40 toneles de melazas, vino, arroz, almen-dras y pasas	5,5 ducados / tonel	Acostumbradas
32	1514/07/24	Andrés de Pino, criado de Francisco y Diego de la Torre y García de Quintana Dueñas (Bu)	Alonso del Arraondo (Bi)	Santa María de Guadalupe (N)	Bilbao / Mazarrón (sin escalas en Bermeo, Lisboa o Cádiz)	La Rochela / Ruan / Flandes	3.500 quintales de alumbre	4,5 coronas / tonel (La Rochela) 5,5 coronas / tonel (Ruan-Flandes)	Acostumbradas
33	1515/01/28	Walter Thomson (Bi)	Íñigo de Lensarra (Du)	San Silvestre (N)	Bilbao	Londres (Santa Catalina)	60 toneles de hierro	3,5 coronas inglesas / tonel	Acostumbradas
34	1515/04/23	Sancho de Marquina (Bi)	Rodrigo de Dicoedo (CU)	San Antón (P)	Bilbao / La Coruña / Marín o Redondela	Bilbao o Ferntería	40 fustes (botas) vacíos (La Coruña, vino (Pontevredra) para los fustes)	1.500 mrs	Acostumbradas

N.º	Fecha	Mercader	Maestre/duenio	Nave	Origen	Destino	Mercancía	Flete	Averías
35	15/15/05/18	Mari Martínez de Alza (Bi) (viuda de Martín Sáez de Marquina), por Borne Alderman (Ld)	Juan de Ayarde (On)	Santa María (C)	Portugalete	Londres (Santa Catalina)	1.200 quintales de hierro en 7.035 cabos	3 coronas inglesas / tonel	5 ducados
36	15/17/01/26	Juan Álvarez y Martín Alfonso (Bi)	Pedro Giraldos (Ca)	Santa María Magdalena (C)	Bilbao	Lagos / Entavilla / Ayamonte		21 mms / quintal o pipa	
37	15/17/02/17	Fortún de Araña, Fortún de Cateinaga y Juan Martínez Recalde, el joven (Bi)	Pedro de la Torre (Po)	Santa María (N)	Bilbao	Londres (Santa Catalina)	Hierro	2,25 coronas inglesas / tonel más 10 ducados	
38	15/19/05/09	Bernal de Gito Altramente Matuo (Me)	Martín Sáez de Larrea (Du)	Santiago (N)	Bilbao / Guetaria	Mesina (escalas en Málaga, Alicante, Palma y Palermo)	2.000 quintales de hierro y 5 de resina	18 ducados de Sicilia / 100 hierros	Acostumbradas
39	15/19/10/04	Jorge de Urrupain (hijo de Martí Pérez de Urrupain) (Mo)	Mateo Guirat (Na)	La Michela (C)	Bilbao / Deva	San Julián	Hierro y acero	51 libras tornesas	
40	15/19/05/10	Bernal de Gito Altramente Matuo (Me)	Sancho de Susunaga (Ba)	San Vicente (N)	Bilbao / Ondárroa	Mesina (escalas en Málaga, Alicante, Palma y Palermo)	1.500 quintales de hierro y 100 de resina	18 ducados de Sicilia / 100 hierros	Acostumbradas
Escribano Miguel de Tolosa (San Sebastián)									
41	15/04/01/25	Juan de Gamarra (Vi)	Diego Martínez de Maeztu, el joven, (Vi) y Pedro López de Silveza (Ei)	San Bartolomé (N)	Deva / Guetaria, San Sebastián o Pasajes	Cádiz o Málaga, Alicante, Mallorca, Cagliari y Nápoles; Mesina o Palermo	Hierro	2 ducados viejos / tonel	
Escribano Pedro de Igueldo (San Sebastián)									
42	15/06/03/11	Ochoa de Ormaegui (Le)	Juanicot de Cotillas (SS)	Barbara (C)	Lequeitio	¿Galway? (Irlanda)	Hierro	4 coronas inglesas / tonel	Acostumbradas

N.º	Fecha	Mercader	Maestre/dueno	Nave	Origen	Destino	Mercancia	Flete	Averías
43	1509/05/11	Hernando de Rosas (SB)	Domingo de Quejo (menor de edad) (SS)	María		Sanlúcar de Barrameda	500-600 botas abatidas y 300 flejes de picos de hierro	17mrs /bota, fleje, pipa abatida 21mrs / tonel abatido, fleje de arcos de tonel	
44	1525/01/08	Juan Use (In)	Martín de Arizabalo (SS)	Santa María (C)	Pasajes	Londres (Santa Catalina)	80 toneles de hierro	5coronas inglesas / tonel	12reales de plata / tonel
45	1529/06/06	Nicolás de Echeverri y Domingo de Vallerdi (SS)	Junión de San Matet (SS)	Nicolás (C)	San Sebastián	Londres	Hierro y otras	3coronas inglesas y 6 gruesos / tonel	Acostumbradas
46	1534/08/07	Miguel de Beroiz (SS) por Esteban de Lohajao (Pm)	Juan Le Boyre (Ao)	Lamian (C)	San Sebastián	Ruan	165 sacas de lana y 100 millares de astilla	170libras tornesas	7libras tornesas
47	1534/09/19	Miguel de Beroiz y Martín de Goizueta (SS)	Jon Le Gondon (Ma)	La Bárbara (C)	San Sebastián	La Rochela	7.985 bacalao salados en pasta y 40 sacas de lana de 60 quintales de hierro bergajón	50ss torneses / 1.000 bacalao 15ds torneses / quintal hierro 10ss / saca	Acostumbradas
48	1535/10/20	Francés Combarro (Tu) y Joan Lofao (Pm)	Juanes de Anuncibay (SS)	La Catalina (C)	Fuenterrabía	Ruan	250 sacas de lana y 50 millares de astilla	30 ss torneses / saca 15ss / millar	Lemanes
49	1539/07/08	Miguel de Beroiz (SS)	Francés Leclerc / Juan Talamont (Ra)	La María de Maribian (C)	San Sebastián	Ramua	Lana, hierro, pastel y regaliz	150ducados españoles	Comunes y lemanes
Escribano Martín Pérez de Arbeláiz (San Sebastián)									
50	1545/04/13	Martín de Goiceta y Sebastián de Sant Sust (SS)	Juan de Berrobi (Re)	San Juan Bautista (G)	Pasajes	Bristol (Santa Catalina)	65 toneles de hierro y otras mercancías	4ducados / tonel	Acostumbradas
51	1547/02/14	Jorge Frefort (Br)	Juan de Murrua (Pa-Fu)	San Juan (G)	Pasajes	Bristol	20 toneles de hierro	3ducados / tonel	Acostumbradas
52	1548/04/18	Sebastián de Urmeta (SS)	Sebastián de Sant Sust (menor de edad) y por él un maestre «postizo» (SS)	San Sebastián (G)	Pasajes	«Lim» (Inglaterra)	37 toneles de hierro	4ducados / tonel	1real / tonel Acostumbradas

N.º	Fecha	Mercader	Maestre/dueno	Nave	Origen	Destino	Mercancia	Flete	Averías
53	1549/03/04	Martin de Goiceta (SS)	Sebastián de Sant Sust	Salvador	San Sebastián	Exeter	23 toneles de hierro y 12 de vino de Burdeos	4,5 ducados / tonel	Acostumbradas
Escribano Nicolás Plazaola (San Sebastián)									
54	1534/04/18	Luis Cruzad (SS), por Bartolo Peralla (Ar)	Sebastián de Fautes (SS)	Santis Spiritus (C)	San Sebastián	Ramua o La Esclusa	Lana	Ramua: 4 ss / saca La Esclusa: 4ss, 4 ds / saca	Acostumbradas
55	1539/04/28	Domingo de Albistur (SS)	Juan López de Hera (SS)	Catalina	San Sebastián	Lim (Inglaterra)	Hierro	22 gruesos ingleses / tonel	Acostumbradas
56	1541/12/03	Tomás Uling y Andrés Boherman (In)	Cristóbal de Aganduru, Jesús de Arbe y Miguel de Urrezmendi (Or)	San Nicolás (G)	San Sebastián	«Toposan» (Inglaterra)	90 toneles de hierro	2 ducados / tonel	Acostumbradas
57	1542/07/03	Alonso de Peralla (Lo), Miguel de Berioiz y Domingo de Iraeta (SS)	Domingo de Zubieta (Re)	Salvador (G)	Pasajes	Ramua o La Esclusa	400 sacas de lana (Peralla, 240; Berioiz, 100; Iraeta, 60)	Ramua: 5ss flamencos / saca La Esclusa: 5ss, ds / saca	Acostumbradas
58	1543/07/29	Miguel de Berioiz (SS)	Juan de Horfasa (Po)	San Juan	San Sebastián	La Esclusa	400 sacas de lana (Berioiz) 100 sacas (Isunza)	6ss, 10ds / saca	Lemanes y otras, sin sebo
59	1543/07/21	Miguel de Berioiz (SS)	Juan de Montellano (Po)	El Santo Crucifijo (G)	San Sebastián	La Esclusa	550 sacas de lana	6ss, 10ds / saca	Lemanes y otras, sin sebo
60	1543/09/11	Miguel de Berioiz (SS)	Marín de Goizueta (SS)	Guadalupe (G)	San Sebastián	La Esclusa	400-450 sacas de lana	6ss, 10ds / saca	Lemanes y otras, sin sebo
61	1544/10/06	Miguel de Berioiz y Domingo de Iraeta (SS)	Domingo de Segura (Or)	San Nicolás (G)	San Sebastián	Ramua o La Esclusa	Lana	Ramua: 5ss, 2ds / saca La Esclusa: 5ss, 6ds / saca	Lemanes y otras, sin sebo
62	1544/11/08	Domingo de Iraeta y Bárbara de Sanoracelain (mujer de M. de Berioiz) (SS)	Juan de Herrada (Po)	La Trinidad (G)	San Sebastián	Ramua o La Esclusa	180 sacas de lana (Iraeta) 260 sacas de lana (Berioiz y su mujer)	Ramua: 5ss, 2ds / saca La Esclusa: 5ss, 6ds / saca	Lemanes y otras, sin sebo

N.º	Fecha	Mercader	Maestre/dueno	Nave	Origen	Destino	Mercancia	Flete	Averfias
63	1545/02/13	Alonso de Castañeda (Fu)	Martín Ochoa Irrarzábal (De)	María de Bretaña	Pasajes	Bristol o «Chapristol»	Hierro (7-8 toneladas) y vino	10 coronas / tonel	25 mrs / tonel y lemanes
64	1545/01/11	Miguel de Berroiz (SS), por Juan Bautista Nasi (florentino) (Am)	Martín de Villa, por Antón Pérez de Coscosales (Po)	Los Tres Reyes (N)	Portugalete / La Rochela	Ramua	150 toneles de vino de La Rochela	5ducados / tonel	1 real / tonel y lemanes
65	1546/09/06	Miguel de Berroiz (SS), Domingo de Iraeta y Juan de Gamboa (Fu)	Juan Pérez de Alquiza (Fu)	Santa María (G)	Pasajes	Ramua o La Esclusa	450 sacas de lana (Berroiz) 350 sacas de lana (Iraeta y Gamboa)	La Esclusa: 6ss, 10ds / saca Ramua: 6ss / saca	
66	1547/09/17	Esteban Cruzad (Pm), Julián de Yangoas (Lo), Miguel de Berroiz y Domingo de Iraeta (SS)	Juan de Ugarte (Du), por Martín de Ortiz de Orozco (Bl)	La Concepción (N)	Pasajes	Ramua o La Esclusa		Ramua: 5ss, 4ds La Esclusa: 5ss, 8ds	Lemanes
67	1548/09/13	Miguel de Berroiz (SS)	Francisco de Illarreta (SS)	San Pedro (G)		Ramua o La Esclusa	Lana	Ramua: 5ss, 4ds La Esclusa: 5ss, 8ds	
68	1549/02/23	Miguel de Berroiz (SS)	Juan Martínez de Gorri (Du)	Santiago (G)	San Sebastián o Pasajes	Ramua o La Esclusa	600 sacas de lana (Berroiz) 200-300 sacas tomadas en Bilbao de otros	Ramua: 5ss, 4ds La Esclusa: 5ss, 8ds	

Abreviaturas de lugares: Ab: anteiglesia de San Vicente de Abando; Am: Amberes; Ao: Ambon en Abers, Bretaña; Ar: Arcos; Ba: anteiglesia de San Vicente de Baracaldo; Be: Bermeo; Bi: Bilbao; Br: Bristol; Bu: Burgos; Ca: Candias; Ce: anteiglesia de Santa María del Cesto; Co: La Coruña; CU: Castro Urdiales; De: Deva; Du: anteiglesia de San Pedro de Deusto; Ei: Elorrio; Fu: Fuenterrabía; In: Inglaterra; Jo: anteiglesia de San Jorge; Ld: Londres; Le: Lequeito; Lo: Logroño; Ma: Marenas; Me: Mesina; Mo: Motrico; Mur: San Julián de Muskiz; Na: Nantes; On: Ondárroa; Or: Orío; Pa: Pasajes; Pm: Pamplona; Po: Portugalete; Ra: Ray, Bretaña; Re: Rentería; Ri: Ribadeo; Sa: Santarén; SB: Saniúcar de Barrameda; Se: Sesimbra; SS: San Sebastián; Tu: Tudela; Va: Valencia; Vi: Vitoria; Zu: Zumaya.

Abreviaturas de naves: C: carabela; G: galeón; N: nao.

Abreviaturas de monedas: ds: dineros; mrs: maravedíes; ss: sueldos.

