

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

DPTO. DE HISTORIA MODERNA Y
CONTEMPORÁNEA

ÁREA DE HISTORIA MODERNA

TESIS DOCTORAL



***EL COMERCIO INTERNACIONAL CASTELLANO
A TRAVÉS DEL PUERTO DE LAREDO EN LA
ÉPOCA DE FELIPE II, SEGÚN LA
CORRESPONDENCIA DE SIMÓN RUIZ***

TESIS DOCTORAL REALIZADA POR

ÓSCAR LUCAS VILLANUEVA

BAJO LA DIRECCIÓN DEL

DOCTOR JOSÉ INGNACIO FORTEA PÉREZ

SANTANDER, JUNIO DE 2009

“Las causas, en la historia más que en cualquier otra disciplina, no se postulan jamás, se buscan...”

MARC BLOCH

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	11
2. LAS CARTAS.....	23
3. EL ESPACIO.....	35
3.1. La villa de Laredo.....	35
3.2. El Cantábrico y el espacio atlántico.	67
4. LOS PROTAGONISTAS.....	90
4.1. Simón Ruiz.....	90
4.2. Los Ruiz de Nantes.....	105
4.3. Los corresponsales de Laredo.....	109
4.4. Los mercaderes.	123
4.4.1. La compañía.	123
4.4.2. El negocio de la imprenta en Burgos.....	132
4.4.3. La política matrimonial.	137
4.4.4. La moralidad de los mercaderes.	139
5. EL TRANSPORTE MARÍTIMO.	142
5.1. Los barcos y el tipo de navegación.....	142
5.2. La inseguridad de los mares.....	150
5.2.1. La guerra.....	150
5.2.2. La piratería.....	164
5.2.3. La piratería en Laredo.....	168
5.3. La organización del tráfico marítimo.....	170
5.3.1. Los fletes.	172
5.3.2. La carta de fletamento.	184

5.3.3.	Los conocimientos de embarque.	190
5.3.4.	Las averías.	192
5.3.5.	La financiación del tráfico marítimo.....	195
5.3.6.	Los seguro marítimos	201
6.	EL TRANSPORTE TERRESTRE.....	236
6.1.	Las condiciones del transporte por vías terrestres	236
6.2.	El correo.	269
7.	EL COMERCIO.	290
7.1.	El comercio textil.....	290
7.1.1	Los cambios en la demanda.	303
7.1.2.	Las zonas de producción.	307
7.1.3.	Las formas de compra.....	318
7.1.4.	La estacionalidad en las compras.....	324
7.1.5.	La comercialización de las telas.	332
7.2.	Los beneficios del comercio textil.....	342
7.2.1.	Las partidas de los gastos de transporte.	346
7.2.2.	Los diezmos.	360
7.3.	Las otras mercancías.....	400
7.3.1.	El cereal.	400
7.3.2.	La cera.	425
7.3.3.	El cobre.	428
7.3.4.	La sal.....	433
7.3.5.	El pescado.	441
7.3.6.	Los cítricos.	446
7.3.7.	El hierro.....	449

7.3.1. El aceite.....	452
8. LAS FINANZAS.....	457
8.1. La cuestión de los cambios.....	467
8.2. Los asientos.....	481
9. CONCLUSIONES.	486
10. APENDICE DOCUMENTAL.....	495
10.1. Pesos y medidas.	495
10.2. La moneda.....	498
10.2.1. Conceptos básicos:.....	498
10.2.2. Tipos de monedas	498
10.3. Las cartas.....	501
10.3.1. Normas de transcripción	501
10.3.2. Correspondencia de Laredo, Santander y Castro Urdiales en el Archivo Simón Ruiz.....	502
11. FUENTES CONSULTADAS	706
11.1. Fuentes manuscritas.....	706
11.1.1. Archivo Histórico Provincial Universitario de Valladolid	706
11.1.2. Archivo Histórico Provincial de Cantabria	709
11.1.3. Archivo Municipal de Santander	709
11.1.4. Archivo General de Simancas.....	709
11.2. Fuentes impresas.....	710
12. BIBLIOGRAFÍA.....	711

INDICE DE FIGURAS, TABLAS Y MAPAS

FIGURAS:

Carta de Laredo (2.1.).....	26
Cubierta de carta (2.2.).....	27
Cubierta de carta (2.3.).....	28
Evolución de los diezmos en el Cantábrico oriental (3.1).....	42
Evolución de las alcabalas de Laredo en el S. XVI (3.2).....	49
Evolución de los diezmos de la mar de Castilla (3.3.).....	88
Evolución comparada de diezmos y almojarifazgo (3.4.).....	89
Tipos de barcos (5.1.).....	142
Evolución del tráfico marítimo en Laredo (5.2).....	163
Evolución del tráfico marítimo en Bilbao (5.3.).....	163
Marcas comerciales de Simón Ruiz (5.4.).....	188
Marcas comerciales de otros mercaderes (5.5.).....	189
Barcos llegados a Laredo por nacionalidades (5.6.).....	203
Barcos llegados a Bilbao por nacionalidades (5.7.).....	203
Costes de las operaciones mercantiles (5.8.).....	221
Evolución anual de los alquileres, Laredo-Medina del Campo (6.1.).....	249
Evolución anual de los alquileres, Bilbao-Medina del Campo (6.2.).....	250
Participación de las partidas en el conjunto de las operaciones terrestres (6.3.).....	268
Importancias de las telas según su número de referencias (7.1.).....	294
Testimonio de pago de diezmos (7.2.).....	369
Relación costes marítimos y terrestres (7.3.).....	389

Tejidos comercializados en Lisboa (7.4).....	397
Tejidos comercializados en Córdoba (7.5).....	397
Tejidos comercializados en Laredo (7.6).....	398
Tejidos comercializados en Bilbao (7.7).....	398
Tejidos comercializados en Nantes (7.8).....	399
Tejidos comercializados en Amberes (7.9).....	400
Tejidos comercializados en Castilla septentrional (7.10).....	400

TABLAS:

Tiempo empleado en algunas rutas hasta o desde Laredo (5.1).....	149
Registros marítimos en Laredo (5.2).....	220-233
Algunas primas según trayectos (5.3).....	234-235
Mercancías desde Laredo a la Meseta (1563-1595).(6.1).....	278-284
Costes del transporte por partidas desde Laredo y Santander, y participación en el coste total (6.2).....	285-288
Algunos diezmos señalados en la documentación (6.3).....	289
Tipos de tejidos que aparecen en la documentación (7.1).....	341
Precios de las telas en España (7.2).....	390-391
Precios de las telas en Francia (7.3).....	392-394
Precios de las telas en Flandes (7.4).....	395-396
Precios de los cereales en Laredo (7.5).....	424-425
Precios de algunas mercancías en Laredo (7.6).....	455-456

MAPAS

Mapa de la villa de Laredo en el siglo XVI (3.1).....	37
Mapa de la antigua villa, sobre el plano actual (3.2).....	38
El espacio económico europeo y Laredo (3.3).....	66

La costa cantábrica en las cartas (3.4).....	78
Los accesos a la Meseta desde el Cantábrico oriental (6.1.).....	238
Laredo en el mercado peninsular (7.1.).....	340
Relaciones financieras en la correspondencia (7.2.).....	457

ABREVIATURAS Y SIGLAS

AGS.....	Archivo General de Simancas.
AHPC.....	Archivo Histórico Provincial de Cantabria.
AHPUV.....	Archivo Histórico Provincial Universitario de Valladolid.
AMS.....	Archivo Municipal de Santander.
CM.....	Contaduría Mayor
Coor(s).....	Coordinador(es)
DGT.....	Dirección General del Tesoro
Dir(s).....	Director(es)
ds.....	ducados
ed (s).....	editor(es)
far.....	fardo
fol(s).....	folio(s)
Leg(s).....	legajo(s)
mrs.....	maravedís
rs.....	reales
s.e.....	sin especificar
V(s)M(s).....	Vuestra (s) Merced(es)

1. INTRODUCCIÓN

Ya estaba advertido por el profesor José Ignacio Fortea tanto de las dificultades que habría de afrontar al investigar este tipo de fuente documental, como de la excepcional riqueza contenida en las cajas en que se guardaba la correspondencia comercial de Simón Ruiz. Desde la primera visita al Archivo Ruiz, depositado en el Archivo Histórico Provincial Universitario de Valladolid¹, entonces en el Palacio de Santa Cruz, ambas advertencias se evidenciaron no sólo ciertas sino prudentes, tales eran las expectativas abiertas y lo modesto de nuestro bagaje.

Todos aquellos que se acercan a la documentación epistolar sienten invariablemente la fascinación que produce la inmersión en el pasado, dado el efecto de la empatía inducida por la lectura de los testimonios escritos en los folios. La subjetividad, que es atributo natural en ellas, queda neutralizada por la cantidad y variedad de correspondencias y por lo tanto de las distintas visiones

¹ El Archivo fue trasladado al Palacio de los Vivero en 1996 (Antigua Escuela Universitaria de Enfermería de Valladolid).

sobre su realidad. Ello nos permite *recrear*², en su sentido más estricto, tanto la realidad cotidiana como el abordaje de las cuestiones más enjundiosas que podrían formar parte de las grandes líneas de interpretación del pasado, las estructuras de *la longue durée*³. La presencia latente de esta atmósfera ha contribuido a que de modo casi involuntario pasemos de una esfera a otra; cada pequeño detalle reclamaba una respuesta, un lugar en nuestra reflexión ordenada del pasado. El estudio de la correspondencia ofrece una visión de lo cotidiano en la que los comerciantes son a la vez espectadores y actores. Se trata de unos testimonios a los que no se les puede exigir objetividad; sin embargo, creemos que en conjunto, sí que podemos extraer una perspectiva a la vez vívida, intensa, ágil y feraz del mercado castellano y su entorno. De ahí que sean tantas y tan distintas las cuestiones tratadas; tanto como es de complejo el mundo de nuestra España del Siglo de Oro⁴.

Además de las cartas comerciales recurrimos de manera complementaria a los fondos documentales del Archivo Provincial de Cantabria, el Archivo Municipal de Santander y el Archivo General de Simancas. Son muchas las carencias documentales de la segunda mitad del siglo XVI que por descuido, incendios o negligencia padecemos en Cantabria, pese a lo cual

² No nos situamos bajo la premisa de contar “lo que realmente ocurrió”, ya que somos nosotros quienes interpretamos el pasado, quienes elaboramos un relato haciéndonos “visibles” tanto en la selección de las fuentes, como en su interpretación; ahora bien, ello no es óbice para que tratemos de ofrecer una visión estereoscópica de la realidad al “*modo Rashomon*”, recordando la obra maestra de Kurosawa, intercalando distintas perspectivas en distintos niveles de análisis. Esta cinematográfica imagen la hemos tomado prestada de BURKE, “Historia de los acontecimientos y renacimiento de la narración”, en P. BRUKE, (ed.), *Formas de hacer historia*, Madrid, 2003, (2001), pp. 325-342.

³ Utilizamos este concepto acuñado por el maestro Braudel, si bien no somos capaces de establecer una distinción neta entre la historia de los acontecimientos, *histoire événementielle*, y la estructural., como se verá en este trabajo. Vid. F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1979 (1949).

⁴ Este tipo de problemática a sido afrontada con éxito por otros autores. Vid. M. BAULANT, *Lettres de negociants marseillais. Les Frôres Hermite, 1570-1612*, Paris, 1953.

hemos podido expurgar información que, una vez cruzada con el venero del Archivo Ruiz, ofrecemos como fundamento documental de este trabajo.

A propósito de esta misma correspondencia, comentaba el maestro Ramón Carande que la riqueza que aportan “*a nuestro bagaje de los hechos generales certifican que el circuito de lo económico dista de deslindar un coto cerrado, exento y esotérico, y es un terreno permeable, receptivo y transmisor de influencias*”⁵. Esta sabia reflexión desgraciadamente no ha perdido su vigencia. No todos los economistas se han liberado aún de los prejuicios y condenan fuera del *limes* a todo cuanto no es mensurable, sobre lo que no es posible la aplicación de estrictos modelos cuantitativos y seriales. En un homenaje a D. Felipe Ruiz Martín tributado por la Asociación Española de Historia Económica en Santiago de Compostela en septiembre de 2005, aún se le recordaba por ser el primer historiador en haber recibido el aplauso unánime de los economistas en los salones de la sede del Banco de España. Confiamos en que el peso de su obra y la contribución de otros historiadores de lo económico acaben por abrir definitivamente la comunicación entre parcelas de conocimiento tan próximas como complementarias.

Nosotros partimos del estudio de la documentación con Lisboa⁶ y la familia Gómez d’ Elvas. A pesar de tratarse de cartas entre mercaderes, en las que por lo tanto priman cuestiones de los negocios, pudimos comprobar como se trataban cuestiones de la más variada naturaleza: la política, los conflictos bélicos, la meteorología,... Pero sobre todo dejó en nosotros la impresión de la

⁵ R. CARANDE, “Cartas de mercaderes (en torno a 1575)”, en *Moneda y Crédito. Revista de Economía*, Madrid, 9, 1944, pp. 1-37.

⁶ Ó. LUCAS VILLANUEVA, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*, Tesina inédita. Universidad de Cantabria, Santander, 1994.

existencia de un espacio económico intuido identificable en el Atlántico septentrional, con sus límites, su identidad y sus protagonistas. Esta cuestión había de ser contrastada con los hechos y con las aportaciones de la historiografía. Pudimos comprobar que, en efecto, la percepción de tal realidad espacial y económica estaba lejos de haber sido generalmente admitida⁷, lo que sirvió de estímulo inicial y, de hecho, ha acabado por presidir este trabajo de investigación hasta su culminación. En este sentido, Laredo ha cumplido un papel a la vez protagonista, por ser la atalaya desde la que hemos estudiado el mundo comercial, pero también subordinado, consciente de lo limitado de sus fuerzas.

Y es que todos los indicios nos guiaban en la misma dirección. Percibimos que a lo largo del periodo estudiado existía efectivamente un área que nosotros entendíamos quedaría definida por los límites impuestos tanto por la intensidad de los tráficos como por la frecuencia con la que los lugares eran mencionados en las cartas, y que, en tal espacio, demandantes y oferentes alternaban sus papeles. Esta labor de recuento estadístico, cuyo resultado se plasma en los mapas que acompañan este trabajo, nos deparó no pocas sorpresas tanto por las dimensiones del espacio comercial como por la

⁷ La historiografía no ha sido unánime a la hora de delimitar este espacio económico del Atlántico septentrional. Wallerstein señalaba que *"A finales del siglo XVI la economía mundo europea incluía no sólo el noroeste de Europa y el Mediterráneo cristiano (comprendida la península Ibérica) sino también Europa Central y región báltica. Incluía también ciertas regiones de las Américas (...) aquella parte de estas regiones sometidas a un control administrativo efectivo por parte de los españoles"*. En cambio, Alcalá-Zamora sí que identifica con claridad un concepto que él denomina como "Norte" o "Septentrión", que se refiere a un "espacio homogéneo desde el punto de vista dinámico (...) porque la unidad se establece por debajo de las apariencias políticas o nominales. La pérdida de vitalidad de unos (se refiere a la Hansa, los Países Bajos) que compensa con el trasvase a otros (se refiere a Holanda o Inglaterra). Vid. Passim, I. WALLERSTEIN, *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, 1979 (1974), pp. 94-95; J. ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO de LLANO, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1679)*, Barcelona, 1975, p.43.

fortaleza de los vínculos. Siempre prevalece en tales relaciones el *rescuentro*, la reciprocidad, la compensación mercantil o financiera, el elemento nuclear que garantiza la estabilidad de los tráficos.

Braudel empleó una imagen magistral para caracterizar la naturaleza de las relaciones económicas, habló de los “*circuitos eléctricos*” que sólo funcionan cuando están cerrados⁸. Nosotros añadimos que los flujos necesitan de los *rescuentros*, que alimenten el circuito para que éste funcione y sirva a las necesidades de los hombres. Cuando, como le ocurre al sistema ferial en este periodo, ciertos conductores o nodos dejen de cumplir su función y entorpezcan la fluidez del intercambio, inexorablemente serán sustituidos por otros que adecuen mejor a la nueva realidad.

El albor de estos nuevos sistemas de intercambios, cambios cualitativos de los que participan y no siempre conscientemente los protagonistas de nuestras investigaciones, sirve de marco de referencia a la correspondencia. Al estudiar los tráficos que organizaba el mercader Simón Ruiz pretendemos analizar sus importaciones a las que progresivamente se unen sus actividades financieras. Precisamente esa faceta suya, sin duda común a la de otros mercaderes castellanos, es la que confiábamos que nos permitiese vislumbrar el funcionamiento del circuito y confirmar la existencia de una célula económica dinámica, cerrada y permeable a la vez, cuyos límites quedasen marcados por los centros de producción, comercialización, transporte y financiación, que se extiende en el ámbito geográfico del Atlántico septentrional.

⁸ F. BRAUDEL, *Civilización material, economía y capitalismo, XVe-XVIIIe, Vol.2*, Madrid, 1984 (1979), pp. 106 y ss.

Simón Ruiz es un ejemplo del dinamismo económico castellano cuyos orígenes se rastrean siglos antes cuando la expansión económica de Castilla y su proyección en la fachada atlántica europea había quedado certificada por la concesión de fueros. A lo largo de los siglos XIV y XV, bien es verdad que con oscilaciones coyunturales, paralelamente al fortalecimiento económico del norte peninsular, se consolidan las posiciones de los mercaderes castellanos en las principales plazas europeas⁹. Los hechos de armas a veces pueden determinar el devenir de los acontecimientos, y una de estas ocasiones bien pudo ser la derrota de la flota inglesa en La Rochela en 1372 por los barcos cantábricos al mando del genovés Ambrosio Bocanegra. Los éxitos navales en los años siguientes modificaron el curso de la Guerra de los Cien años y durante un tiempo dejaron el comercio del Cantábrico y del Canal de la Mancha en manos de marinos y mercaderes castellanos. Con estos últimos llegarían, además de sus tráficos las novedosas técnicas comerciales mediterráneas, fusionadas con el sistema ferial preexistente. Es en este sentido que los mercaderes castellanos, y entre ellos muy singularmente, Simón Ruiz, representan las transformaciones que anticipan la modernidad¹⁰. Como es el papel de los medios de comunicación, en este caso el correo, que hizo posible el control de

⁹ B. CAUNEDO DE POTRO, "Compañías mercantiles castellanas a fines de la Edad Media", en *Medievalismo*, 3, 1993, pp. 39-58.

¹⁰ A propósito de los mercaderes castellanos son crecientes las voces que llaman la atención a cerca de su modernidad. David Alonso en un reciente estudio afirma: "*Las redes mercantiles castellanas se hallaban en la vanguardia de los grupos mercantiles europeos por volumen de negocios, valor intrínseco de los productos objeto de intercambios y por sus modelos de organización. Esto posibilita una fuerte presencia hispánica en las más significadas plazas financieras de Europa*". D. ALONSO GARCÍA, "Ducados entre dos dinastías. La circulación de capital entre Castilla y Flandes a comienzos del siglo XVI", en VV. AA ., *Dinero, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1500-1700)*, Madrid, 2006, pp. 85-104. Véase también a H. CASADO ALONSO, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, 2003.

la información y por ello la privilegiada situación que ocupaba en el mercado nuestro mercader de Medina.

La costa cantábrica es evidente que participa de este circuito, pero desconocíamos con qué grado de autonomía respecto de los grandes centros de producción y consumo, así como la naturaleza de sus prácticas mercantiles.

La actividad portuaria para la segunda mitad del siglo XVI se concentraba en los puertos de Bilbao y Laredo, así lo evidencia la participación de sus respectivas aduanas en la recaudación de los diezmos de la mar¹¹. El resto de puertos del centro y occidente de la costa cantábrica o bien carecían de las infraestructuras necesarias para el atraque de barcos de cierta capacidad de arqueo o bien estaban peor comunicados con el interior de la Península. La superioridad comercial de la villa vizcaína¹² es manifiesta. Tal preeminencia no puede ser separada de sus peculiaridades naturales, forales, ni, lo que es más importante, de la temprana rivalidad surgida para con los mercaderes burgaleses. Una de cuyas consecuencias fue que los mercaderes castellanos convirtiesen a los puertos cántabros en “el mar de Castilla”; no obstante, quedaba por saber si esta imagen se correspondía realmente con la realidad, y en qué grado participan de este papel los puertos cántabros.

¹¹ Vid. H. LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981 y M. ULLOA, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977. Santander, por ser el principal puerto exportador de lanas, representa un caso especial, sin que esta circunstancia supusiese una mayor participación en los tráficos de importación.

¹² Jean Philippe PRIOTTI es quien mejor ha estudiado el caso de Bilbao en este periodo. De este autor se pueden consultar su *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle. Genèse d'une croissance*, París, 2004, también *Los Echávarri. Mercaderes bilbaínos del siglo de oro. Ascensión económica y social de una familia*, Bilbao, 1996, y “Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au XVIe siècle”, en *Annales de Bretagne*, 3 Rennes, 1993, pp. 256-283.

Son muchas las mercancías importadas a través de los puertos cantábricos, pero sin duda son las importaciones de géneros textiles las que alcanzan una mayor importancia cuantitativa y cualitativa. Comer, cobijarse y vestir, necesidades básicas que dan lugar a respuestas en la sociedad que nos permiten profundizar a su vez en numerosos aspectos. Las cartas son pródigas en información relativa a estas mercancías, por ello se ha tratado de dar una explicación a la naturaleza de estas importaciones y a las implicaciones que tal hecho tendría tanto en la economía española como en los grupos sociales demandantes; así como en el cambio de los gustos en el vestido o en el comercio de reexportación; por otra parte, descendiendo al ámbito de una compañía singular, de las operaciones más concretas también podría aportar una explicación de los beneficios que estas operaciones podrían reportar, el ámbito territorial de la demanda satisfecha con mercancías procedentes de los puertos cantábricos, así como la deriva de la política empresarial en el sentido del progresivo abandono por Simón Ruiz, y tal vez por otros grandes mercaderes, de estos tráficos para centrarse en el juego de los movimientos financieros por las grandes plazas europeas. En este sentido es muy interesante la participación de las mujeres en este tráfico comercial. A pesar de su singularidad –o precisamente por ella- la relevancia de su ejemplo es manifiesta. No se advierte en la documentación ningún atisbo de discriminación hacia su persona, positiva o negativa, y sí el respeto ganado por su ejecutoria empresarial.

Para llevar a cabo un estudio que pudiera atender a tantos y tan variados aspectos como los que la propia documentación reclamaba decidimos plantear una visión temporal diacrónica que vertebrase los contenidos; sin

embargo, el tratamiento de ciertas cuestiones, como las relativas a operaciones comerciales concretas, imponía otro tratamiento cronológico diferente, en un eje horizontal, para que de ese modo pudiésemos combinar muchos elementos con un margen de variabilidad más reducido y abordable. Decidimos que el eje fuese marcado por el año de 1575, fundamentalmente por lo decisivo de esta fecha para la hacienda de Felipe II, tantas y tan graves fueron las consecuencias que tuvo para el devenir de los futuros acontecimientos; por otra parte, contábamos con un antecedente ilustre, pues cuando Ramón Carande se halló en el mismo dilema de tener que seleccionar una fecha para hacer una cata en esta documentación, también eligió este mismo año y por los mismos motivos. A ello le podíamos añadir que ya se encontraba en pleno desarrollo la rebelión flamenca, las guerras de religión en el país vecino, la economía española comenzaba a manifestar síntomas de fatiga, el incremento de alcabalas y tercias, etc. En definitiva, era una fecha tan buena como pocas y mejor que muchas.

Que los transportes terrestres, con sus carencias y debilidades, condicionan los intercambios parece una verdad incontrovertible; no obstante, conviene matizar que ello no equivale a decir que el estado de las comunicaciones en la España del siglo XVI asfixiase la demanda de mercancías, pues ello nos haría caer en cierto *presentismo*, que, por otra parte, es desmentido por el volumen de intercambios que evidencian los rendimientos obtenidos por los gravámenes fiscales¹³. El obstáculo orográfico que representaba la Cordillera Cantábrica para el desarrollo de la franja costera

¹³ Passim, M. ULLOA, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, pp.311 y ss., y H. LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981.

merece ser objeto de una reflexión más ponderada de lo que hasta ahora se ha hecho, sin caer en determinismos fatalistas¹⁴ .

De naturaleza igualmente compleja son las causas que explican la decadencia económica del norte peninsular, así como la cronología de los acontecimientos que acompañan a la pérdida de vitalidad de la economía española. Desde nuestra perspectiva, prestada de la que ofrecen “nuestros” corresponsales, podemos perfilar ciertas cuestiones como los problemas de navegación y el efecto que tienen sobre la nacionalidad de los barcos, sobre el abastecimiento de las villas cantábricas o las peculiaridades de su respuesta a la atonía del comercio finisecular.

Hemos de reconocer que, por distintas razones, la historiografía de la Edad Moderna no ha prestado suficiente atención a la economía del norte peninsular, hasta tiempos relativamente recientes. Otras eran las cuestiones que atrajeron la atención de los historiadores: el tráfico colonial, con sus idas y venidas, Sevilla y las remesas de metales preciosos procedentes de América, o la incontinenencia en el gasto de los *Austrias mayores*. A ello se añade el que de estos temas se ocupasen historiadores del fuste de Hamilton, Chaunu o Carande y ello diese como resultado obras monumentales¹⁵, cuya sombra impidió el desarrollo de otras perspectivas y temas. En efecto, parecía como si

¹⁴ “*Las Cuatro Villas de la Costa, como las vecinas inmediatas en el litoral cantábrico, se debatieron siempre a lo largo de su historia por superar la contradicción existente entre la libertad de movimiento con grandes volúmenes que les proporcionaba la mar y la carencia real de un traspáis, al tener estrangulados los accesos al interior de la Península por el fragoso murallón de la Cordillera Cantábrica, cuyas estribaciones y abruptuosidades llegan hasta la misma costa. En ello radica la causa de la secular batalla establecida por las villas con el fin de mejorar sus caminos a la Meseta y asegurar las comunicaciones...*”, J. L. CASADO SOTO, *Cantabria en los siglos XVI y XVII*, Santander, p. 50.

¹⁵ E.J. HAMILTON, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1583 (1934); P. y H. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-1959; R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, 1990 (1943).

el ocaso burgalés hubiese arrastrado consigo a todo el septentrión peninsular en su caída; sin embargo, en los últimos años, distintos trabajos e iniciativas colectivas de investigadores parecen poner en cuestión tales convenciones, subrayando el papel jugado por el norte de Castilla y su proyección hacia el Atlántico a través de los puertos cantábricos¹⁶. Inopinadamente este trabajo se integra en esta corriente llamémosle vindicativa no sólo de la importancia del área sino de una modernidad malograda por la crisis del seiscientos.

Este oficio de historiar nos hace especialmente conscientes de lo transitorio del presente, de lo implacable del paso del tiempo y, a la vez, del carácter acumulativo de las obras humanas -las malas no, que sólo son contratiempos, obstáculos que han de ser al fin superados-. Cuando inicié la investigación, hace ya más años de los que quisiera, la barbarie acababa de destruir la biblioteca y el archivo histórico de Sarajevo en un intento de acabar con identidad de un pueblo. Este acto inicuo revelaba con una elocuente brutalidad la importancia de la Historia, de la observación de nuestro pasado en una reflexión constante sobre nuestro presente. Enriquecer el acervo de la comunidad a la que pertenecemos es una tarea de extrema importancia, por más que un mundo dominado por el frenesí de lo inmediato se muestre indiferente hasta el desdén. Es nuestra responsabilidad.

¹⁶ Este corriente, tributaria de Henry Lapeyre o Valentín Vázquez de Prada, estaría representada por H. CASADO ALONSO, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa siglos (XIV-XVI)*, Burgos, 2003; J. P. PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle. Genèse d'une croissance*, París, 2004; A. GÓMEZ CENTURIÓN, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988,; J.I. FORTEA PÉREZ y J. E. GELABERT GONZÁLEZ, (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Santander, 2006; B. BARREIRO MALLO, "Comercio y estructuras agrarias en la costa cantábrica" en M, LOBO CARRERA (ed.), *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 61- 80. R. GRAFE, *Northern Spain between the Iberian and Atlantic worlds: trade and regional specialisation, 1550-1650*, University of London, 2001.

No quisiera cerrar esta breve introducción sin expresar mi agradecimiento más cordial a todos cuantos han contribuido a que este trabajo haya sido terminado. Especialmente al profesor José Ignacio Fortea por su sabia tutela y palabras de ánimo en los momentos de flaqueza, al profesor Juan Gelabert por su generosidad, a Blanca, a Teresa y a todo el Departamento de Historia Moderna. Tampoco puedo olvidar la amabilidad y competencia de los archiveros en las frías mañanas vallisoletanas, ni en las brumas de nuestro Santander; a mis padres, Jesús y Elena; a Hugo por su colaboración fraterna y por último, a María Goretti, valiente y tenaz, cuyo empeño y estímulo constante ha hecho posible acabar lo empezado. A todos, gracias.

2. LAS CARTAS

El historiador francés Henry Lapeyre es considerado como el primero en investigar con detenimiento los legajos de las cartas comerciales y documentos mercantiles de los Ruiz Embito, que habían estado almacenadas durante muchos años en las estanterías de una cámara de la planta baja del Hospital de la Purísima Concepción de Medina del Campo. El primer administrador de esta gran obra benéfica a la que Simón Ruiz consagró mucho tiempo y dinero en los últimos años de su vida fue Cosme Ruiz Embito, quien probablemente se ocuparía de almacenar allí los documentos. Allí permanecieron olvidados hasta ser exhumados muchos años después por un joven historiador extranjero. Este misterioso “investigador americano” del que nos da noticia Ramón Carande¹⁷ no era otro que el mismísimo Hamilton, a quien, junto con nuestro Carande, le cupo el mérito de hacer público el enorme valor de lo allí guardado. Sin embargo, bien por falta de tiempo, como confiesa el historiador sevillano, bien por no haber podido traspasar la celosa guarda de quien entonces dirigiese la

¹⁷ R. CARANDE, “Cartas de mercaderes (en torno a 1575)” en *Moneda y Crédito. Revista de Economía*, Madrid, nº 9, 1944, pp.1-37

benéfica institución, lo cierto es que hubo de esperarse hasta el número correspondiente al año de 1948 de la revista Moneda y Crédito para que Lapeyre ofreciese una valoración de lo allí encontrado y se aprestase con enorme talento a su análisis y estudio.

Sobre esta base documental elabora una tarea investigadora de la que surge como resultado la tesis de su doctorado, y que aún hoy es considerado como uno de los más completos y atinados tratados sobre las actividades y características de esta poderosa familia, así como un profundo y lúcido análisis de la realidad económica del Quinientos¹⁸.

Con posterioridad han sido muchos los historiadores que se han servido de este rico venero documental, confirmando y aún superando las grandes expectativas vislumbradas por la magistral intuición de Carande¹⁹.

Las cartas comerciales constituyen un tipo de documento con características singulares. Son los propios protagonistas los que hablan y dan cuenta de los acontecimientos y sucesos que les ha tocado vivir, ello obliga a introducir inicialmente cierta dosis de reserva a la hora de valorar sus testimonios, no sea que demos por válidos lo que no son sino deformaciones de un testigo poco objetivo. Bien es verdad que sin la emotividad de otro tipo de correspondencia epistolar, los autores de las cartas no pueden escapar a

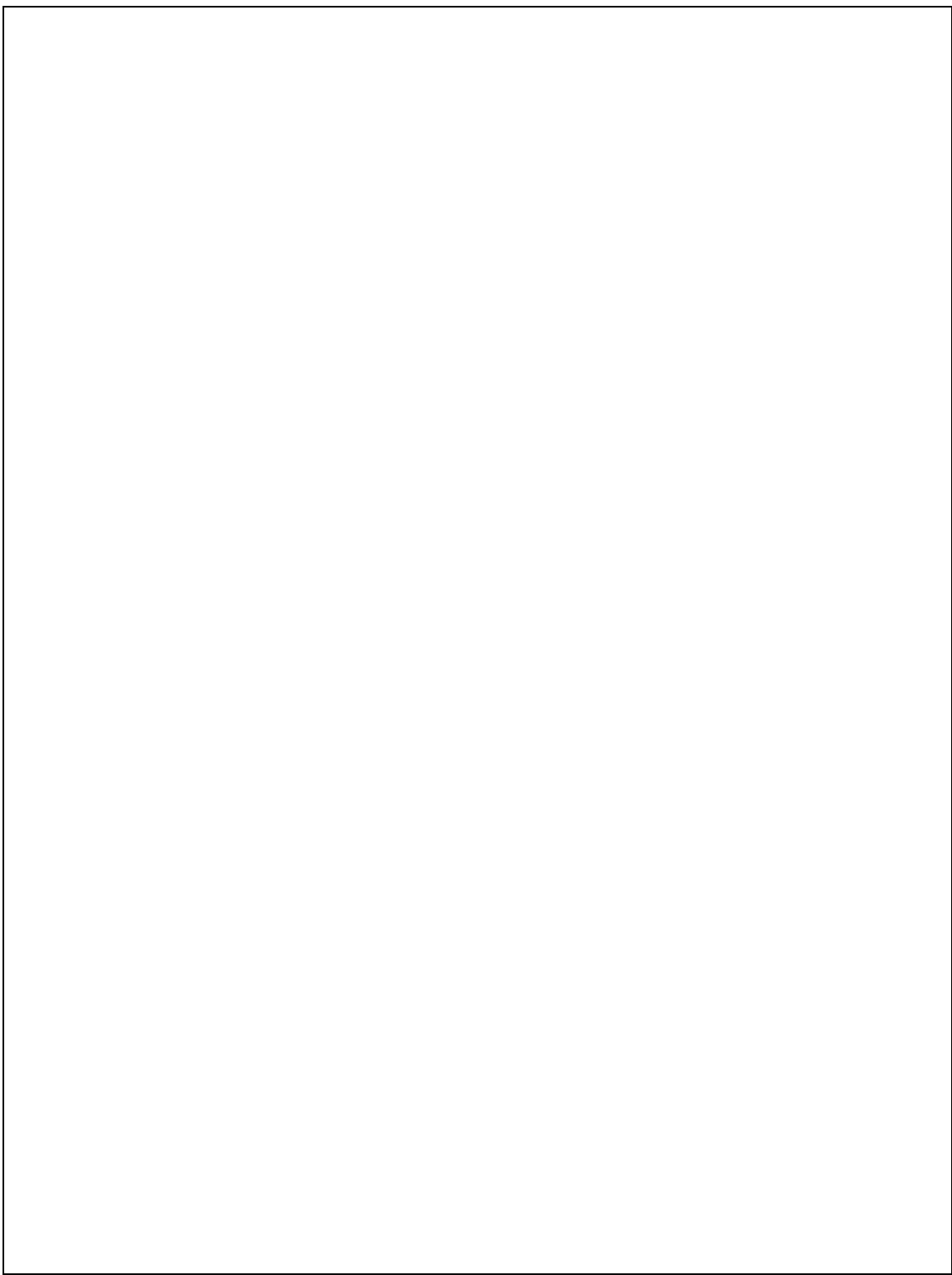
¹⁸ H. LAPEYRE, *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, París, 1955.

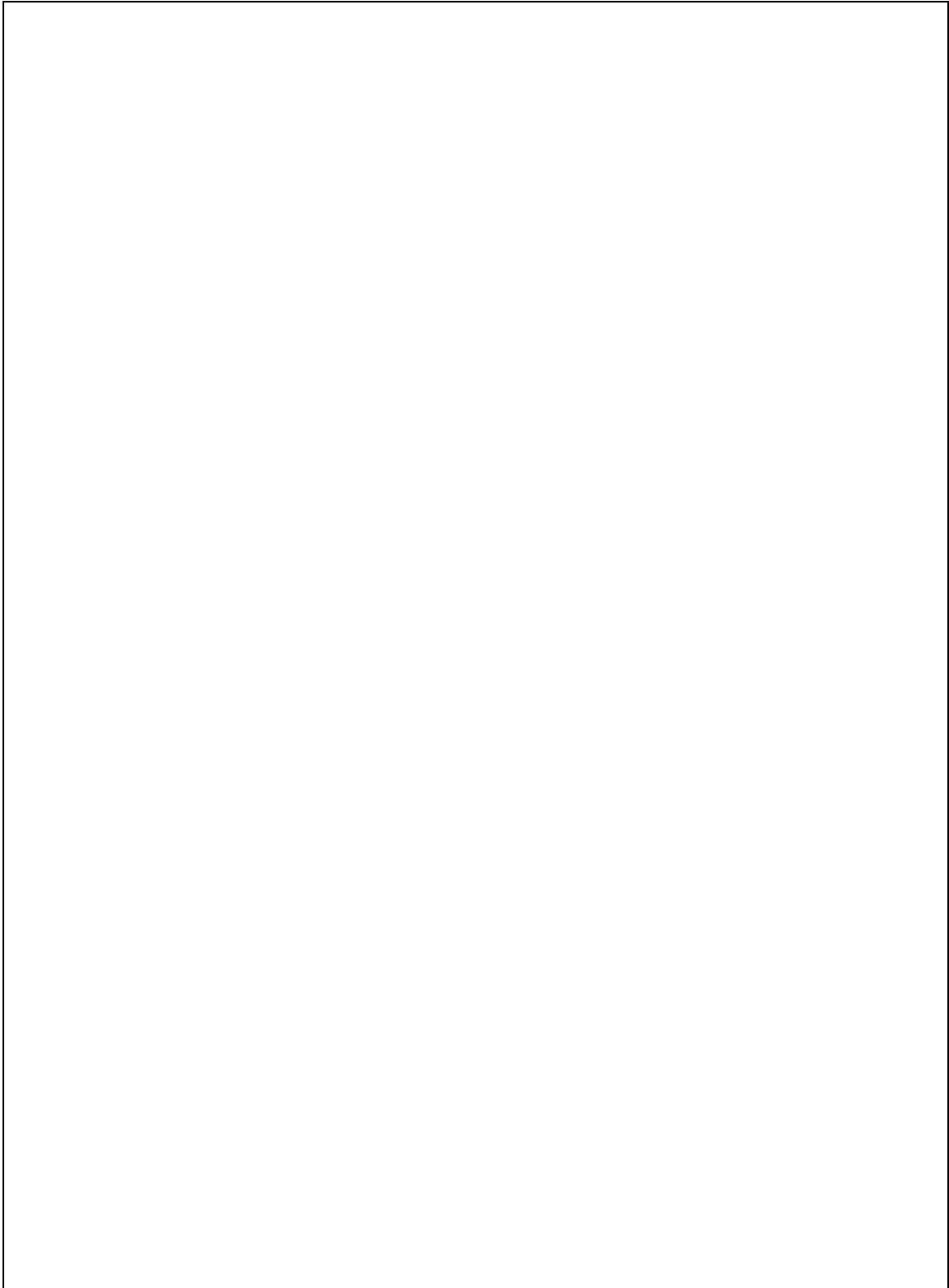
¹⁹ Destacaremos entre la larga nómina de autores, en primer lugar al propio H. LAPEYRE, *Simon Ruiz et les "asientos" de Philippe II*, París, 1953; V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers*, (4 Vols.)París, 1960; J. GENTIL DA SILVA, *Marchandises et finances. Lettres de Lisbonne (1563-1578)*, (3 Vols.) París, 1959-1961; id. *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lattres marchandes des Rodríguez d'Evora y Veiga*, París, 1956; E. LORENZO SANZ, *Comercio de España con América en la España de Felipe II*. (2 Vols.) Valladolid, 1980; F. RUIZ MARTÍN, *Lettres marchandes echangées entre Florence et Medina del Campo*, París, 1965, traducido como *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, 1990.

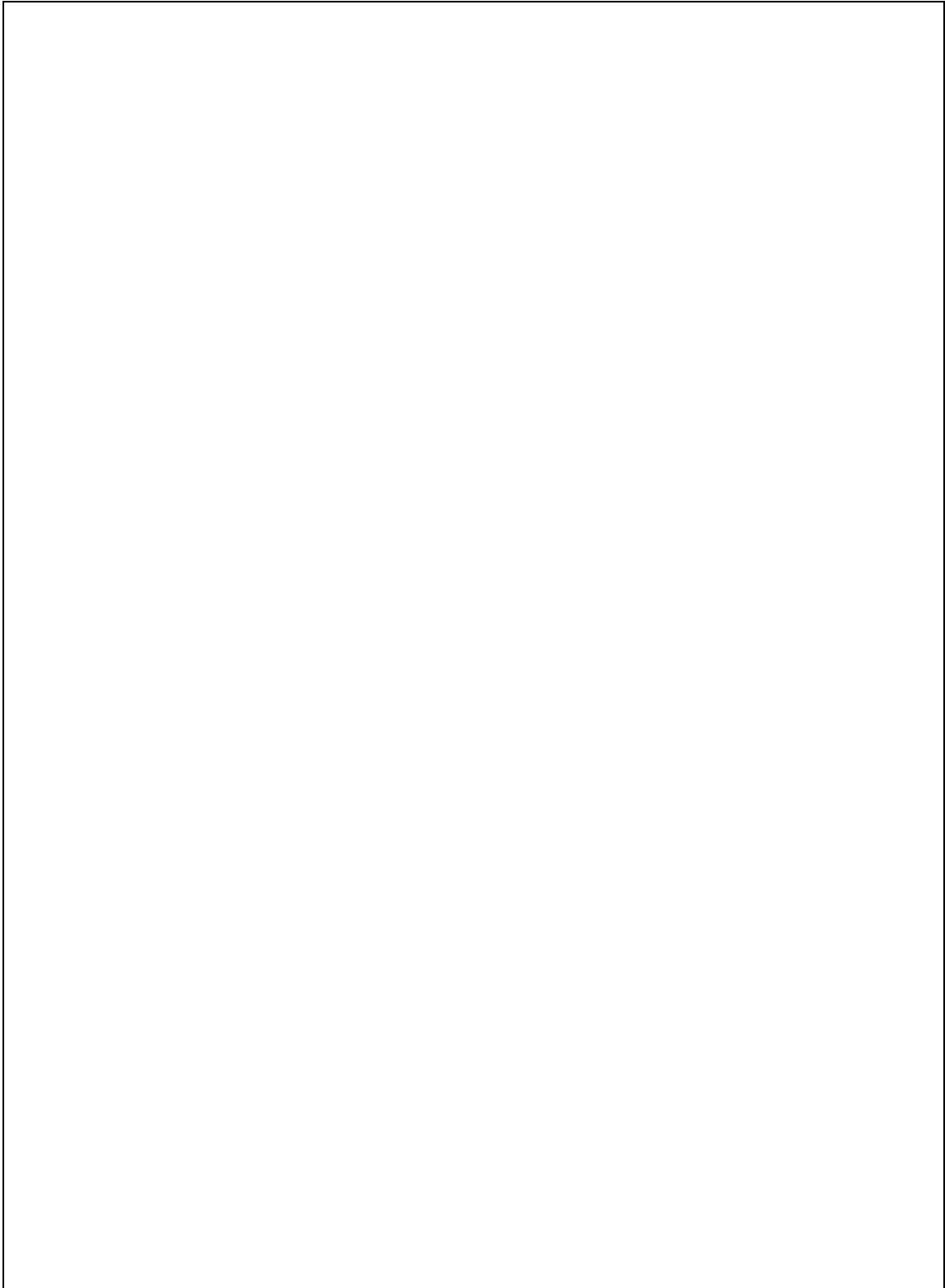
ofrecer su propia visión de los hechos, lo que no es necesariamente negativo para el investigador si se está atento a este condicionante.

Los autores de las cartas ofrecen al mercader medinense todas aquellas noticias que le pudieran ser de interés. La naturaleza de estos datos es de lo más variada: la llegada de los barcos y de lo que traen en sus bodegas, la situación bélica, el estado de los caminos, los rumores sobre tal o cual suceso, el precio de las mercancías aquí o allá, los créditos y las cuentas,...; pero también se escribe sobre la salud, la comida, la política o de los pequeños o grandes dramas de la vida cotidiana de la época. Y todo ello al margen de cualquier ordenación formal. Datos dispersos aquí y allá, informaciones parciales, incompletas, sobreentendidas. Además, no contamos con todas las cartas. Sabemos de algunas por el vacío que su ausencia ha dejado en otras misivas, impidiéndonos continuar nuestras pesquisas a cerca de tal o cual operación.

Es razonable la actitud recelosa con la que algunos profesionales de la investigación económica afrontan una documentación tan interesante como esquiva. Resulta muy difícil consolidar una información que permita la construcción de objetos de análisis resistentes, fiables, estadísticamente válidos a partir de los cuales elaborar unas explicaciones sólidas. No obstante, habríamos de recordar que el conocimiento científico de objetos de estudio de esta naturaleza exige del historiador económico la flexibilidad de juicio capaz de considerar desde los hechos más ordinarios hasta los más excepcionales, lo que evidentemente complica su tarea pero a la vez le dota de una significación más profunda y rica, más próxima en definitiva a la explicación cabal de nuestro pasado.







Las cartas proceden de la correspondencia que Simón Ruiz mantuvo con sus corresponsales desde Medina del Campo, la sede de su compañía, además de con Laredo, con distintos lugares del espacio atlántico europeo. Nuestra experiencia en el estudio de las misivas que el medinense mantuviese con sus socios lisboetas, los Gómez d'Elvás²⁰, nos convenció de que gracias a los vínculos que sostuvo Simón Ruiz sería posible reconstruir las operaciones comerciales y financieras que implicaban tanto a las áreas productoras europeas, los centros de exportación y los agentes económicos que la hacían posible, los puertos de entrada en Castilla, en este caso Laredo, y las formas de transporte y comercialización; a la vez que también podíamos penetrar en el complejo mundo de los intercambios financieros, reverso de la moneda de las importaciones, sabedores de que aquí la situación monetaria era habitualmente de *largueza*, y de que por lo tanto se hacía necesaria una transferencia de fondos para compensar las importaciones. Todo lo cual exigía de la colaboración de las plazas con ferias internacionales europeas.

La hipótesis de partida nos llevó al análisis de un buen número de cartas dirigidas a diversos lugares. Ante la imposibilidad manifiesta de abordar el estudio de toda la documentación optamos por combinar toda la documentación recogida con una selección más exhaustiva de cartas en torno a 1575 con las que poder llevar a cabo un estudio sincrónico, que nos permitiese una visión más detallada lo que acontecía en este año tan importante para la monarquía filipina. Este fue en efecto crucial para la hacienda de Felipe II, pero también lo fue para la política general del país.

²⁰ Ó. LUCAS VILLANUEVA, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*, Tesina inédita, Universidad de Cantabria, Santander, 1994.

En decreto de septiembre se suspendía el pago de todos los créditos que estaban consignados sobre los ingresos de la Corona. Como explica Felipe Ruiz, los acreedores del Rey, con excepción de los Fugger y de Lorenzo Spínola, estaban incluidos en un decreto que entre otros objetivos incluía el de liberarse del *yugo genovés*²¹. La Hacienda Real afrontaba una deuda ciertamente extraordinaria, veintidós millones de deuda consolidada más quince millones más en deuda flotante. Además el propio decreto, en su preámbulo es suficientemente explícito a la hora de valorar el calamitoso estado en que se encontraba el reino; aunque es probable que en el tono hubiese también una forma de justificación ante una más que segura reacción de los financieros afectados por su decisión. Se apuntaba a los asientos como los grandes causantes de todos los males²². El “pequeño capitalismo” castellano se evidenciaría con prontitud como insuficiente para acometer la empresa de financiar a una monarquía como la española.

Las cartas están escritas con tipos de letra muy diferentes entre sí, desde la magnífica caligrafía que lucen los eclesiásticos (en sus cartas aún son perceptibles los brillantes polvos secantes), hasta los endemoniados garabatos de algunos de sus corresponsales –no es mucho mejor la letra de Simón Ruiz-. El papel es de calidad, apreciándose en algunos las marcas al agua de sus fabricantes. Cada autor emplea su forma de puntuación, lo que añade dificultad a la comprensión. También difieren entre sí los estilos y hasta la ortografía. En general, los corresponsales laredanos se caracterizan por un lenguaje directo, respetuoso, sencillo y muy elocuente. Y con estas

²¹ F. RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*. Barcelona, 1990. p.16.

²² *Ibidem*, p.18

palabras me refiero sobre todo a Inés de Limpias y su sobrino Juan de Bayona. En cambio Pedro de Bayona, desde una posición indudablemente más distante, utiliza un tono más seco y conciso, quejoso por la falta de consignas, y hasta áspero cuando había de solicitar una compensación.

Hay algunas cartas que se salen del ámbito propiamente mercantil, son cartas más personales aunque tramitadas del mismo modo que las anteriores. Es en éstas últimas donde se puede apreciar un estilo epistolar mucho más abigarrado y prolijo²³.

Las misivas se inician con un encabezamiento en el que figura la advocación, normalmente en forma de una simple cruz y, ocasionalmente, la fecha y el lugar. Al principio se suele hacer referencia al estado de la correspondencia: cuándo se ha recibido la última carta o cuándo se ha enviado, estado del correo, etc. A continuación se suelen desarrollar los temas más urgentes o los asuntos más graves, para terminar con los recordatorios de las operaciones en curso. Pueden dar cubierta a otros documentos como letras de cambio, conocimientos de embarque, cuentas pendientes de liquidar u otras cartas que habían de ser remitidas a otros lugares²⁴.

²³ AHPUV. Carta de Castro Urdiales de Francisco Ramírez de 10.10.1576 en la que se pactan las condiciones de los desposorios de dos jóvenes de familias de mercaderes. La dote era de la nada despreciable cifra de 4.000 ducados. La carta es muy extensa, quizá tanto como la desgana con que el padre de la novia asume el negocio.

²⁴ Ibidem. Las cartas de Laredo eran utilizadas para dar cubierta a otras que se habían de enviar cartas a Nantes, Ruán o incluso a Santander, debido a que las comunicaciones entre Medina del Campo y esta villa eran menos frecuentes que a Laredo. Por otra parte, Andrés de la Maza advierte a Simón Ruiz de las malas comunicaciones entre Santander y Laredo. Carta de Laredo de Andrés de la Maza de 9.11.1584.

Las cartas finalizaban con unas fórmulas de protocolo. En las más sencillas se desea la guarda del Señor, a la que sigue la data, la firma y rúbrica. Otras son mucho más extensas en las que se incluye el besamanos, los buenos deseos para la esposa y para el propio Simón Ruiz, etc. Esta última es utilizada por aquellos a los que une una especial relación con el mercader.

El sobre que guarda la carta tiene un gran interés. Además del destinatario y de la dirección, los empleados de la administración de la compañía de Simón Ruiz señalaban el lugar de la procedencia de la carta, la fecha en que a ésta se le había dado entrada en las oficinas; en algunas también se hace constar el día en que se le da respuesta. No es excepcional que se le añada algún comentario muy sucinto a cerca de alguna información contenida en la misiva especialmente relevante, como deudas, pagos que habían de hacerse, etc. De todas formas, lo más sorprendente ha sido el encontrarnos en no pocas ocasiones con las cuentas que los operarios de Simón Ruiz hacían en el reverso del sobre. Tales operaciones se hacían a partir de la información contenida en la carta y con seguridad se hacían antes de asentar las cantidades en el libro de contabilidad. La utilidad de estas cuentas es importante, gracias a ellas hemos podido diferenciar partidas que en las cartas van unidas, concretar el coste por unidad o el peso de los fardos en arrobas y libras.

La correspondencia le llega a Simón Ruiz desde los más lugares más variados, proporcionándole una información preciosa que él convertía sin dificultad en un importante activo. Destacan por su volumen las cartas procedentes de Lisboa, cuyo número es el más importante entre las ciudades

extranjeras, más de cinco mil cartas, sólo en parte estudiadas por Gentil da Silva y este autor. También destacan las cartas procedentes de Amberes, analizadas por Vázquez de Prada; Florencia, por Felipe Ruiz Martín; Sevilla, por García Sanz; Nantes, por Lapeyre; Bilbao, por Priotti; y un largo etcétera que sin duda merecerán la atención de futuros investigadores como Roma, Ruán, Lyon, Segovia, Toledo o Vitoria. Hay también representación de un nutrido grupo de villas menores, entre las que se encuentra Laredo. En conjunto más de 50.000 cartas, a las que hay que añadir los Libros Mayores de Feria, Cuadernos de Feria, un buen número de borradores de letras de cambio y otros documentos que conforman el legado custodiado en el Archivo Histórico Provincial Universitario de Valladolid.

Las cartas de Laredo están datadas entre 1563 y 1593, treinta años de correspondencia, treinta años de la empresa de Simón Ruiz, de reinado de Felipe II, personajes cuyas biografías corren coetáneas a través de un periodo histórico en verdad apasionante. Hemos añadido la información procedente de todas las cartas halladas de la costa cantábrica, desde Bayona de Francia hasta Tuy, y de todas aquellas que procedían de las plazas que jalonaban los tráficos mercantiles y financieros de nuestro mercader medinense (Burgos, Lyon, Segovia, Amberes, Nantes, Ruán, Valladolid, Valladolid, Medina del Campo, Salamanca, Córdoba, Madrid, Lisboa, Toledo, Briviesca, Sevilla, Belorado y Sevilla). Todas, en mayor o menor medida, contribuyen a perfilar el papel de la villa de Laredo en el Cantábrico y el comercio internacional castellano.

Si el análisis de la correspondencia laredana sigue una trayectoria vertical, de principio a fin, necesitábamos complementar el estudio de la

documentación epistolar correspondientes a otros lugares con los que intuíamos que podían surgir relaciones cruzadas con nuestros protagonistas. Limitamos cronológicamente el estudio a un solo año, 1575, tan importante para Simón Ruiz como para Felipe II. Empezamos por recoger las cartas de Bilbao y Nantes, tras analizar su contenido ampliamos nuestro círculo a Ruán, Amberes y Lyon, con lo que pensamos quedaba cubierto el flanco norte de las operaciones del medinense. Para Castilla utilizamos el mismo procedimiento, a partir de las cartas de Laredo, contabilizamos los topónimos y calculamos la extensión de las relaciones y la frecuencia de las mismas. Ante nosotros apareció un “corredor” mercantil que desde el Cantábrico se desplegaba por la meseta castellana a través de Burgos, Valladolid, Medina del Campo y Toledo. Una ciudad tan meridional Córdoba aparece en el extremo sur de este amplio circuito comercial. Hasta allí llegaban las mercancías desembarcadas en el Cantábrico y transportadas por tierra, en franca competencia con las mercancías desembarcadas en Sanlúcar de Barrameda y Sevilla.

3. EL ESPACIO.

3.1. La villa de Laredo.

Al iniciar el análisis del papel de Laredo en este periodo es inevitable establecer una comparación con las restantes “Villas de la Costa de la Mar” y aún, como veremos, con otros puertos cantábricos. Simón Ruiz mantuvo correspondencia con consignatarios de Santander (Juan de la Fuente, Diego de Herrera, Hernando de la Huerta, Sancho de Velasco), Castro Urdiales (Juan Pérez de Retrubio, Francisco de Ramírez) y Laredo, cuyo análisis se hará con mayor detenimiento; no obstante, el mercader de Medina opta por dirigir las remesas de mercancías a él dirigidas hacia Laredo.

Santander era sin duda quien contaba con la bahía mejor dotada por la naturaleza. La amplitud de su rada aseguraba como ninguna otra la seguridad de las naves allí aportadas, y por ese motivo había sido elegida como base de operaciones navales desde la Edad Media por los reyes castellanos, como también lo será por los mercaderes burgaleses y por los administradores

reales encargados de organizar las armadas en tiempos de Felipe II²⁵. Además de la magnífica bahía, a lo largo del XVI se habían desarrollado obras de refuerzo y ampliación de los muelles y contramuelles que habían culminado con la ejecución de un largo espigón que terminaba en una grúa de gran tamaño que facilitaba las tareas de carga y descarga de los barcos y cuya estampa es conocida gracias a los grabados de Georg Braun o del flamenco Frans Hogenberg²⁶. Y es que Santander no sólo se mostraba idónea para el fondeo de las gruesas *naos* de combate, también el tráfico de la exportación de los vellones castellanos se realizaba preferentemente en aguas de la bahía de Santander. El Consulado de Burgos había negociado con la villa el uso de su dársena para el embarque de las flotas²⁷ hacia Flandes, pues dado lo complejo de la operación se necesitaba un puerto de grandes dimensiones²⁸. En el

²⁵ J. L. CASADO SOTO, "El puerto de Santander, base naval en el Cantábrico de las Armadas de Felipe II, y problemas derivados a la villa", en *Anuario Juan de la Cosa*, IV (1981-1982), pp. 249-259.

²⁶ L. SAZATORNIL RUIZ, "Entre la vela y el vapor. La imagen artística de las ciudades portuarias cantábricas" en J. I. FORTEA PÉREZ, y GELABERT J. E. GONZÁLEZ, (Edits.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander, 2006. pp. 85-116

²⁷ Lapeyre nos aporta un documento de 1567 en el que aparece la lista completa de los cargamentos de lana estivados en los puertos cantábricos de Deva, San Sebastián, Bilbao y Santander. Es claro que los burgaleses, toledanos, segovianos, vallisoletanos y palentinos hicieron salir por Santander la mayor parte de sus embarques: 16.899 sacas y dos tercios desde Santander, 2.900 desde Bilbao, 2.832 para Deva y 2.588 por San Sebastián. H. LAPEYRE, *El comercio exterior...* p.184.

²⁸ Pese a esta superioridad que reflejan todos los estudios sobre exportación de lana consultados, también es clara la innegable superioridad de las naves laredanas en la costa montañesa. Entre 1545 y 1551 de un total de 41 naves de origen cántabro dedicadas a este tráfico fletadas en la bahía santanderina 21 eran de Laredo, 7 de Santoña, 3 de Castro Urdiales, 2 de Noja y 1 de Isla; el conjunto del País Vasco aportaba 17 naves más. Vid. T. MAZA SOLANO, "El comercio de lanas por el puerto de Santander con Flandes en los años 1545 y 1551", en VV. AA.: *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña, Santander*, 1957, pp. 316-348.

mismo sentido se manifestó la Corona, interesándose por dotar a la villa de un puerto adecuado a las condiciones ofrecidas por la bahía²⁹.



Mapa. 3.1. La villa de Laredo en el Siglo XVI.

Fuente: Elaboración propia.

²⁹ En 1573, Felipe II expresa en una carta dirigida al Corregidor de las Cuatro Villas su interés por este puerto en el que "se descargan mercaderías de los Estados de Flandes, Francia e Inglaterra e otras partes a las ferias de Medina del Campo, Villalón y Medina del Rioseco". AMS, Leg. A4, nº 9. Cit. por VAQUERIZO GIL, M. y PÉREZ BUSTAMANTE, R. *Colección diplomática del Archivo Municipal de Santander*, Santander, 1982, p.18.



Mapa 3.2. Situación de la antigua villa de Laredo con respecto al actual.
Fuente: Elaboración propia.

Precisamente, una de las deficiencias más importantes de este puerto procedería de su excesiva dependencia de ciertos tipos de tráficos, concretamente el pastel como producto de importación y las exportaciones de sacas de lana. Como ha señalado acertadamente María José Echevarría, esta excesiva especialización le colocaría en posiciones más frágiles, desde las que le sería más difícil defenderse. La temprana decadencia burgalesa será letal para Santander³⁰.

Por otra parte, los efectivos demográficos habían sufrido sucesivos procesos de recuperación y decadencia a lo largo del siglo. La peste de 1530 determinará una de las cifras de población más bajas de todo el siglo XVI, 865 vecinos, para luego recuperarse lentamente hasta su cenit en 1573 con 3.600 vecinos³¹. Cifras que muestran un paralelismo con las de la villa de Laredo y que por ello no representan un factor que pueda explicar la diferente evolución de una y otra.

Por su parte, el puerto de Laredo se emplazaba al amparo del monte Rastrillar o de la Atalaya que le protegía del septentrión y de las marejadas de poniente. La violencia de los embates del mar hace que de forma casi permanente se arbitren *sisas* para reparar los muelles o ampliarlos para dar cobijo a un mayor número de embarcaciones, ante la clara insuficiencia del rendimiento obtenido por el *cayaje*. De hecho, las *sisas* sobre los consumos

³⁰ M^a. J. ECHEVARRÍA ALONSO, *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander, 1995. p. 37. Véase también a V. PALACIO ATARD, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid, 1960. p. 33.

³¹ M. VAQUERIZO GIL, y R. PÉREZ BUSTAMANTE, *Colección diplomática del Archivo Municipal de Santander*, Santander, 1982. p. 12.

concedidas por los Reyes Católicos³² permiten desarrollar las obras de ampliación del pequeño muelle preexistente para construir un puerto de acuerdo con las necesidades del tráfico europeo castellano³³. Las obras no culminarían hasta 1526³⁴. No por ello cesan a partir de esta fecha las alusiones en la documentación del regimiento de Laredo a pagos efectuados a los canteros por obras en el acondicionamiento del puerto hasta alcanzar éste unas dimensiones y condiciones realmente significativas³⁵, pero sin duda no comparables a las que ofrecía la bahía de Santander en su conjunto.

Por lo tanto, Laredo, en este periodo, llega a contar con un puerto que rivalizaba con ventaja con los restantes puertos cantábricos, y de forma destacada con el de Bilbao, uno de los grandes puertos peninsulares en volumen de tráfico³⁶. Y es que Bilbao, como otros puertos interiores atlánticos, presentaba problemas de seguridad en su bocana de Portugalete, debido a la

³² T. MAZA SOLANO, "Diezmos de mercaderías en los puertos del mar de Castilla, arancel del callaje en la villa de Laredo y capitulaciones de ésta con el Condestable de Castilla", en VV.AA. : *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña*, Santander, 1957, pp. 221-242.

³³ Miguel Ángel Suárez señala que la capacidad de fondeo del puerto de Laredo de naves de más de 200 toneles, a comienzos del siglo XVI, únicamente era comparable al puerto de Portugalete. Vid., M. A. SUÁREZ GARMENDIA, "La construcción de muelles en los puertos cantábricos de la Costa de la Mar de Castilla la Vieja, al final de la Edad Media", en *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, VII, Santander, 1998, p.20.

³⁴ M. VAQUERIZO GIL, "La obra de los muelles de Laredo en los siglos XVI y XVII", en *Anuario del Instituto de Estudios Montañeses Juan de la Cosa*, Vol V (1983-1986) pp. 86-185

³⁵ AHPC. Laredo, Leg.48, fol 12 "*puertos (se refiere a Laredo) fabricados en piedra tosca muy grande dentro de la mar, almenados y con sus troneras y pertrechos y para batería si se obiese de dar, muy fuertes porque cada uno de ellos de ancho tiene más de 35 pies de grueso y de largo suma 12 brazas (...) puede recoger más de 200 naos, navíos, pataches y otras fustas de cargo, y otras doscientas pinaças y chalupas de pescar, las cuales quedan dentro seguras y çerradas que por ninguna tormenta ni temporales malos pueden hacer mal ni daño*".

³⁶ Sobre la importancia económica del Puerto de Bilbao, superior al de Sevilla, Barcelona Alicante o Málaga véase a J.H. PARRY, "Transport and Trade Routes", en *The Cambridge Economic History of Europe*, IV, Cambridge, 1977, pp. 181-182. En el mismo sentido, J. P. PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle. Genèse d'une croissance*, Paris, 2004. p. 14.

movilidad de los bancos de arena y la necesidad de sortearlos, lo que resultaba espacialmente difícil para las urcas flamencas, poco maniobrables. Desventajas, empero, neutralizadas por el indudable dinamismo mercantil que caracteriza en este periodo a la villa del Nervión.

A partir de estos datos, se nos presenta una aparente contradicción entre la situación de Santander, la villa que disponía del mejor puerto de la región, además de ser el principal puerto de exportación de lanas, valorado en términos absolutos, y la preeminencia de Laredo como vía de entrada de importación de mercancías. Para resolver ésta hemos de tener presentes distintos elementos de juicio.

Por una parte, sabemos que la accesibilidad entre la costa y el interior de Castilla ofrecía menos dificultades a través de la ruta del Asón, además de que la distancia entre Burgos, la gran capital castellana, era también menor. En este sentido, Laredo se llega a postular a través de su Regimiento y ante los mercaderes castellanos como el puerto capaz de asumir todo el tráfico de importación de telas, la mercancía de mayor valor, para todo el Cantábrico. El análisis de la recaudación de los diezmos de la mar en las aduanas orientales corrobora la idea del claro dominio del puerto vizcaíno, cuyo tráfico hacia Castilla estaba gravado en las aduanas de Orduña y Balmaseda, así como la preeminencia de Laredo sobre Santander.

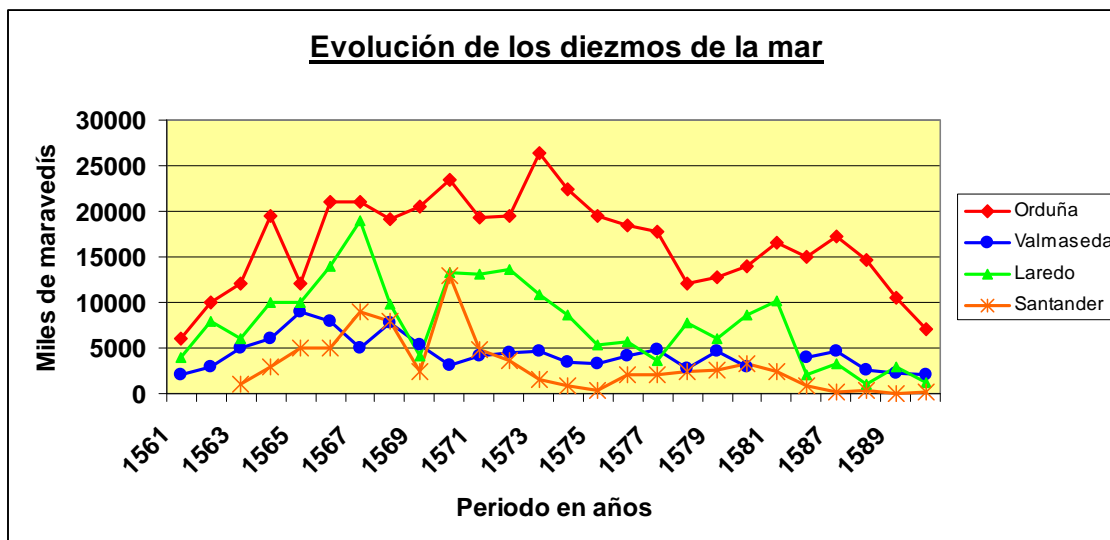


Figura 3.1. La evolución de los diezmos de la mar en las aduanas del Cantábrico oriental.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos ofrecidos por H. LAPEYRE, El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II, Valladolid, 1981, y M. ULLOA, La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II, Madrid, 1977.

De otro lado, la flexibilidad de los transportes y comunicaciones debida a la adaptabilidad de un sistema poco exigente en infraestructuras permanentes, excepción hecha de unas instalaciones portuarias básicas con las que contaban ambos puertos. Por otra parte, los caminos se habilitaban para el paso de los carros si la situación así lo requería, aunque lo habitual era que para atravesar la Cordillera Cantábrica se utilizasen las recuas de mulas. Lo mismo podríamos decir de la mano de obra necesaria para llevara cabo las labores de carga y descarga. El *hinterland* urbano contaba con recursos humanos suficientes que eran movilizados en caso de necesidad, para regresar a sus tareas ordinarias cuando ya no se les precisaba.

A todo lo dicho se ha de añadir una consideración final a propósito del transporte de las lanas. El encargado de fletar estos embarques era el

Consulado de Burgos, que, no olvidemos, lo hacía bajo la figura de las flotas debido a la necesidad de garantizar la seguridad de los transportes y para aprovechar las economías de escala derivadas de un tráfico estacional que se podía concentrar en una o dos flotas sin dificultad. Santander, con su amplia bahía, podía albergar con comodidad todos los barcos que se necesitaban para la operación y mantenerlos al abrigo en tanto éstas se llevaban a efecto. Nosotros, gracias a la documentación de los puertos europeos de Amberes o Nantes, sabemos de los problemas que presentan las operaciones de fletamento: la búsqueda de los barcos y de los maestros más capaces, escribanos, aseguradores, la negociación de los transportes por tierra, la resolución de las pequeñas o grandes contingencias,... Este esfuerzo logístico encuentra en Santander las mejores condiciones para el desarrollo este tipo de operaciones complejas.

Los puertos de Castro Urdiales y de San Vicente de la Barquera, más alejados de las principales vías de comunicación, nunca representaron competencia para estas otras villas. Lo mismo se podría decir de los enclaves portuarios asturianos. En la documentación, éstas sólo aparecen referenciados con motivo de las desviaciones de la derrota provocadas por las tormentas y vientos contrarios, que obligaban a tomar tierra en estos puertos (Lastres, Ribadesella o Villaviciosa) o con ocasión del comercio de cabotaje y siempre como potenciales demandantes de aquellas mercancías que se exportaban o reexportaban desde los puertos cántabros, como es el caso de Avilés. Pasemos ahora a analizar si quiera de modo somero las especiales características de Laredo y de sus habitantes.

El origen de la villa de Laredo se relaciona con la génesis de otras villas de la orla cantábrica. Los medievalistas³⁷ nos ponen en contacto con un periodo bastante oscuro en lo que toca a la franja costera cantábrica, un panorama en el que el protagonismo de las acciones piráticas de los normandos primero y de los musulmanes después hacía inviable la consolidación de un núcleo urbano estable de importancia³⁸. Los hechos de armas a veces adquieren un valor significativo y este parece ser el caso de la toma de Almería en por Alfonso VII, y la conquista de Lisboa por Alfonso Henriques, ambas acciones acaecidas en 1.147. El avance de la Reconquista había acabado por destruir las bases desde las que se lanzaban las *razzias* de los piratas y favorecer el control cristiano de la costa septentrional de la Península y con ello la estabilidad que permitió el desarrollo de potencialidades largo tiempo contenidas.

La seguridad, por otra parte siempre relativa, de que comenzó a gozar el Cantábrico, en cierta forma, tuvo la virtud de liberar este espacio y permitir una dinamización económica y demográfica. Esta circunstancia podría explicar el rápido crecimiento de estos pequeños núcleos de pescadores y su conversión en centros urbanos, y que la concesión de las cartas pueblas por el rey no hizo sino canalizar y dar forma. El éxito de una política de promoción urbana desde la segunda mitad del siglo XII, en tres espacios políticos diferentes (Castilla, León y Navarra), de forma prácticamente simultánea, tendría más que ver con procesos estructurales económicos y demográficos de

³⁷ J. I. RUIZ DE LA PEÑA, "El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los s. XII y XIII", en VV.AA. *El fuero de Santander y su época*, Santander, 1989, pp. 257-291.

³⁸ M. MOLLAT, "Notes sur la vie maritime en Galice au XII siècle d'après l' Histoire Compostellane", en *Anuario de Estudios Medievales*, I (1964), pp. 531-540

hondo calado que, con las iniciativas reales, con ser éstas muy importantes pues son ellas quienes con su protección facilitan el impulso definitivo de estos núcleos, no hicieron sino canalizarse y, en cierta forma, eclosionar. Los monarcas extienden su dominio sobre el territorio a partir del control de estos puertos, que a la vez articulan un amplio espacio rural que queda bajo su influencia; y ello a expensas de la aristocracia local³⁹.

El carácter privilegiado de estos núcleos costeros incluye la condición aforada de la población, el abastecimiento de los artículos de primera necesidad, incluyendo la sal, la protección de las actividades mercantiles⁴⁰ y de las comunicaciones⁴¹. Resultan igualmente significativos privilegios que se conceden a Laredo y que atentan contra los intereses de las aldeas vecinas, y que serán motivo de interminables litigios, como aquel concedido por el rey Enrique IV por el que obliga a los vecinos del Puerto (Santoña), Argoños, Escalante y Gama a cargar y descargar bajo la licencia de la villa de Laredo, excepto la vena de mineral de hierro, sobre el que se especifica que han de ser llevadas al *alfolí de hierro* de Laredo donde deberían pagar los derechos establecidos para, con el correspondiente albalá, llevarlas a las ferrerías de la

³⁹ C. DIEZ HERRERA, "Ámbitos de dominio y ámbitos de dependencia. La villa y su entorno rural en la Edad Media", en J.I. FORTEA PÉREZ, (Edit.): *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*. p. 74.

⁴⁰ AHPC. Laredo. Leg.1, fol.40. Provisión del rey Enrique IV por la que se le concede a la villa un mercado franco de frecuencia semanal (martes) y no paguen alcabala por los géneros que compren o vendan en dicho mercado, excepto el "*vino de taberna por menudo, carnes muertas a peso o a ojo por menudo y, del pescado mojado (en salmuera)...*"

⁴¹ Ibidem. Laredo. Leg 1, fol.25, 3. En una Provisión Real dada en Valladolid se confirma el privilegio concedido por Alfonso X por el que exime a sus vecinos del pago de portazgo, por mar y tierra, y en cualquier lugar del reino, salvo en Sevilla y en Murcia y les faculta para pescar y salgar en todos los puertos de Castilla, León y Galicia con la condición de que compren la sal en los alfolís del reino. Este privilegio se vuelve a confirmar en otras ocasiones por Carlos V y por su hijo Felipe II.

comarca⁴². No hay duda de que son medidas que, mejor o peor respetadas – más bien peor-⁴³, fortalecen la posición de la villa laredana. A estas condiciones habría que añadir una coyuntura internacional favorable hasta el punto de colaborar como ninguna otra villa cantábrica a la proyección de la economía castellana, gracias al comercio de larga distancia, hacia el Atlántico europeo.

El Clérigo Pelegrín pudo haber elegido el emplazamiento de la villa allá por el siglo XII, alejándose del antiguo monasterio de San Martín, buscando quizás una mayor autonomía, bajo el monte de la Atalaya, sobre el que pasado el tiempo se erija el fuerte de la Rochela, que es el nombre que se le da habitualmente en la documentación. El trazado de la Puebla de Laredo sigue un esquema propio de las tramas planificadas (mapa 3.1.); esto es, un recinto cuadrangular amurallado que inscribe seis calles trazadas ortogonalmente, tres que ascienden de norte a sur (Ruamayor, San Marcial y Santa María) y otras tres perpendiculares (San Martín, Rúa del Medio y Ruayusera) en sentido este-oeste. Se trata de un trazado que no se diferencia mucho de otras villas costeras nacidas en la misma época⁴⁴, que nos ha llegado muy alterado por subdivisiones de densificación (mapa 3.2).

No son muchas las referencias que en la documentación se dan sobre la villa, salvo cuando los consignatarios presumen de sus *torres*, fuertes y

⁴² AHPC. Laredo. Leg. 1. fol. 41,1.

⁴³ Ibidem. Laredo. Leg. 79. fol. 12. Se recoge una Ejecutoria por la que se deroga el privilegio real y se autoriza a Santoña a cargar y descargar libremente en su puerto y en los de la ría de Laredo los productos necesarios para su abastecimiento pan, vino, aceite y pescados.

⁴⁴ S. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, S.: "La imagen urbana de Laredo en la Edad Media", en *Anales de la Historia Medieval*, 1, Santander, 2006, pp.107-134.

capaces de almacenar los envíos. Sabemos que había numerosos ejemplos de estas *torres* y que cada linaje contaba con una o varias casas-torre; así como que la calle de Ruamayor era la que contaba con un mayor número de ellas, pero que, por estar excesivamente expuestas al noroeste, acabaron arruinándose con el paso del tiempo⁴⁵. Hoy se conservan, aunque transformadas, las de la Casa de la Hoz (Torre de Revellón) y la Torre de Cachupín (Torre de Gutiérrez Rada) en la calle Santa María, próximas a la iglesia gótica de Santa María de la Asunción que domina la villa.

Un episodio ciertamente dramático fue el incendio que afectó a la villa en 1581. De los devastadores efectos del mismo nos da noticia una carta de Juan de Bayona de 29 de diciembre de ese año:

“Por que entiendo que habrá sabido Vm. ya la desgracia del incendio desta triste villa no escribo a Vm largo sobre ello, sólo diré que la mayor lástima verla que es una compasión muy grande que no quedó en ella sino solamente el arrabal y tres o cuatro torres. Y la mía se me quemó con mucho menaje que tenía en ella por salvar muchas mercaderías que tenía en la dicha torre, en lo bajero della, las cuales estaban embargadas por el juez de sacas, y tengo esperanza en Dios que con el favor de él y de mis amigos que se remedie todo. Yo he tomado la mejor torre y lonjas que hay en Laredo, por que me conviene para mis oficios (...)”⁴⁶

⁴⁵ J. M. REMOLINA SELVANE, “La ciudad histórica de Laredo”, en VV. AA.: *Villas al mar.. Ciudades medievales*, Santander, 2003, pp. 96-103.

⁴⁶ AHUPV. Carta de Laredo de 29 de diciembre de 1581 de Juan de Bayona Marañón.

Gracias al documento podemos advertir la casi total destrucción de la Puebla. De la veracidad del testimonio da idea el hecho de que el incendio fuese aceptado por la Corona como razón para permitir que los mercaderes extranjeros que trajesen grano a la villa (trigo, cebada y mijo) pudiesen sacar el dinero procedente de su venta, a causa del gran desabastecimiento de la villa⁴⁷. El arrabal, que al parecer quedó indemne, y del que se habla en el documento precedente es consecuencia del gran desarrollo que experimentó Laredo, incapaz de absorber la puebla vieja el incremento demográfico de los siglos bajo medievales. Al quedar saturado el espacio intramuros fue precisa la expansión urbana hacia el sur, en la parte más baja de la villa. Se erige el arrabal de *Sancti Spiritus*, frente a la puerta de Sana María, junto al camino hacia Castro Urdiales y Bilbao; otro arrabal, el de Cordoneros se situaría en los terrenos frente a la Puebla, a lo largo del río Barrio, cuya agua era aprovechada por los artesanos que allí vivían; por último el Arrabal de la Mar o de la Taleta se desarrolló en torno al puerto y estaría situado en torno a las actuales plazas de la Constitución y de Cachupín, para cuya apertura fue precisa la destrucción de los restos medievales que allí quedaban.

Además de los arrabales, la jurisdicción de la villa alcanzaba las aldeas bajo su alfoz: Ampuero, Liendo, Marrón, Udalla, Hoz o Cereceda. Como en todas las villas a las que se les había concedido jurisdicción sobre el espacio rural circundante, las tensiones fueron permanentes con estas aldeas.

El incremento de la población en Cantabria se inicia en la baja Edad Media y se prolonga hasta mediados del siglo XVI. En el caso de Laredo y a partir de los datos sobre las alcabalas y tercias ofrecidos por Manuel

⁴⁷ AHPC. Laredo, leg. 78, fol. 5.

Vaquerizo⁴⁸, y aceptando una relación proporcional entre el volumen de población y la percepción de este impuesto que, como se sabe gravaba el consumo de ciertos artículos, hemos elaborado un gráfico en el que se observa que la culminación recaudatoria (remates) se sitúa en 1566, al que sigue un periodo recesivo relacionado con la epidemia de peste que afecta a la villa en 1568 y 1569, y una cierta recuperación en 1570, última fecha de la que contamos con los datos de las alcabalas y tercias.



Figura 3.2. La evolución de las alcabalas en la villa de Laredo (1538-1570)

Fuente: Gráfico elaborado a partir de los datos recogidos por VAQUERIZO GIL, M.: "Las alcabalas de Laredo en el siglo XVI", en *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, Vol. 1, Santander, 1976, pp.255-272.

Si aceptamos el volumen de tráfico marítimo⁴⁹ como un indicador indirecto válido para determinar la actividad económica y, por ello, el de población podríamos afirmar que tal vez la decadencia de no se iniciaría hasta

⁴⁸ M. VAQUERIZO GIL, "Las alcabalas de Laredo en el siglo XVI", en *Centro de Estudios Montañeses, XL Aniversario*, Santander, 1976, pp. 255-272.

⁴⁹ Véase en este mismo trabajo de investigación el gráfico que indica la evolución que sigue el tráfico marítimo en el puerto de Laredo.

bien entrada la década de los setenta, y la fecha de 1574 como el momento en el que la tendencia cambia de signo, como en el caso de Santander, iniciándose a partir de este momento un periodo de estancamiento que culmina con una fase claramente recesiva en la última década del quinientos relacionada con una sucesión de malas cosechas y sobre todo con el famoso episodio epidémico finisecular de la peste bubónica de tan graves consecuencias y que literalmente despobló ciertas zonas de Cantabria⁵⁰. Esta coyuntura recesiva tuvo unos efectos muy negativos sobre la región y su final no se verá hasta 1631⁵¹. Por tanto, nuestro trabajo se inserta en un periodo de reducido dinamismo demográfico. Dada la íntima relación existente entre la población y la evolución económica, se puede establecer que los mejores momentos de la favorable coyuntura económica habían ya pasado; pero también que se mantuvo una cierta inercia en los factores de desarrollo que permitieron sostener un balance ciertamente aceptable.

De cualquier modo, el crecimiento demográfico de la región no fue especialmente intenso en el siglo XVI⁵² lo que parece relacionarse con una

⁵⁰ En este periodo, la región vive en una situación de "superpoblamiento relativo", semejante a la de otras regiones de montaña. Su capacidad de subsistir residía en los mecanismos específicos de reproducción familiar y social, y el contacto exterior relacionado con los movimientos migratorios estacionales o temporales. Vid. R. LANZA GARCÍA, *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1991, pp. 99.

⁵¹ B.BENNASAR, *Recherches sur les grandes épidémies dans le nord de l'Espagne a fin du XVIe siècle*. Paris, 1969.

⁵² Ramón Lanza determina un crecimiento interanual del 0'23% en un periodo comprendido entre 1534 y 1591. Cantabria habría pasado de los 87.678 habitantes en la primera fecha a los 100.954 de la segunda. R. LANZA GARCÍA, ".Auge y declive..." p.8. Para el conjunto de la Península, Marcos Martín nos señala un crecimiento de los 4.698.000 de 1530 a los 6.632.000 en 1591; es decir, un incremento medio anual del 0'57%, más del doble que el de la Montaña. Véase A. MARCOS MARTÍN, *España en los...* p.322. Por su parte, José Manuel Pérez sitúa en 20'5 hab./Km² la densidad de la España septentrional en este periodo, que superaba con claridad la densidad media peninsular que sitúa en 15 hab./Km². Vid. J.M. PÉREZ GARCÍA, "La España agraria septentrional durante el Antiguo Régimen (1500-1850)", en *STVDIA HISTORICA*, 29, Salamanca, 2007, p.88.

densidad relativamente alta en las postrimerías del siglo anterior y que se mantuvo a lo largo del seiscientos hasta la caída final⁵³. Tampoco fue un aumento homogéneo, pues, al parecer, se observa una mayor intensidad en el espacio urbano que en el rural. Pese a estos balances positivos, no estuvieron ausentes las crisis de mortalidad, entre las que destacan por su virulencia las de 1529-1531, la de 1568-1569 y, sobre todo, la de los años 1596 a 1601.

Laredo, por lo expuesto, presenta una evolución a lo largo del último tercio del quinientos caracterizada por la moderada y constante pérdida de efectivos demográficos⁵⁴. Un declinar especialmente intenso a partir de los años ochenta y, más aún en la última década. Se puede afirmar que Laredo, por su naturaleza urbana, presenta una evolución más irregular que el conjunto de la región, incapaz de retener los excedentes demográficos del espacio rural bajo su área de influencia. Y es que *“la capacidad de expansión demográfica de una ciudad dependía de la extensión en que las condiciones económicas le permitieran sostener a sus residentes estables y atraer emigrantes de las ciudades rivales y el campo”*⁵⁵.

En el seno del llamado “ciclo demográfico antiguo” es claro que no todas las comunidades presentan los mismos rasgos. Cantabria, en general, y las villas costeras en particular, contaban con la gran ventaja de contar con unas

⁵³ A. MOLINIÉ-BERTRAND, *Au siècle d'or l'Espagne et ses hommes*. Paris, 1985. p.119.

⁵⁴ Nuestros datos no coinciden por completo con los ofrecidos por aquellos que han estudiado otras fuentes como los registros parroquiales. Para ellos, Laredo presenta una pérdida de vecinos constante desde 1561, cuando contaba con un total de 586 vecinos; en 1579 no tenía más de 465 y en 1587, tan solo 400. Calcula una pérdida de hasta un 43´6% entre 1561 y 1591. En cuanto a la natalidad, con un registro de datos mucho más limitado (1578-1605), parecen seguir una evolución irregular, con dos máximos en 1593 y 1595, al los que sigue un mínimo que coincide con la declaración de la peste. Véase A. MOLINIÉ-BERTRAND, op cit. pp. 122-123

⁵⁵ Jean de VRIES, *La urbanización de Europa, 1500-1800*. Barcelona, 1987 (1984). p. 259.

posibilidades de abastecimiento mucho mayores que las de la España interior. A ello se le ha de añadir que, en caso de grave penuria, siempre cabía la posibilidad de buscar nuevas oportunidades embarcándose para ir a otros lugares y emigrar temporal o definitivamente; costumbre bien arraigada entre la población de las villas pesqueras.

Desde hace ya tiempo los historiadores han matizado el resultado de la ecuación malthusiana recursos-población, poniendo el énfasis en relativizar las situaciones de superpoblación, incorporando elementos de análisis como la estructura de la producción agraria y las formas de apropiación y distribución del excedente agrario⁵⁶. En la documentación no hemos podido probar que en Laredo se produjesen situaciones de necesidad extrema, de hambrunas⁵⁷. Sí que hay datos que nos aproximan a una realidad social en la que los pobres forman parte del paisaje habitual de la villa. Las disposiciones municipales relativas al mantenimiento de los más necesitados son abundantes: se consignan partidas para el pan a los pobres “por limosna”, reparto de la carne del toro que se sacrificaba los días de fiesta, garantía del abastecimiento de pescado a precios asequibles para los humildes pese a contrariar a pescadores que preferían vender al mejor postor sin tasa, lo mismo con la sal, etc.⁵⁸. Esta dadivosa política municipal tenía el efecto de paliar las necesidades de un sector de la población, que no nos ha sido posible

⁵⁶ R. LANZA GARCÍA, R.: *Población y familia campesina en el Antiguo Régimen.*_ Santander, 1988. p. 100 y ss.

⁵⁷ En cambio, por ejemplo, en el norte de la provincia de Burgos sí que encontramos el hambre en situaciones de graves problemas de carencias y altos precios del cereal. AHPUV. Carta de Belorado de Antonio de Heredia de 16 de marzo de 1576.

⁵⁸ La abundancia de este tipo de disposiciones, por otra parte muy habituales, pudo ser comprobada en el Libro de Cuentas. Vid. VALDOR ARRIARÁN, M. *Libro de Cuentas de Laredo (1538-1553).*_ Santander, 2002.

cuantificar pero que entendemos no podía ser muy numeroso. La conjugación de los dos rasgos señalados, esto es, el acceso al abastecimiento de grano por vía marítima, y la posibilidad de embarcarse y emigrar sitúan a Laredo, al igual que otras villas portuarias en una posición más favorable cuando habían de enfrentarse a las crisis demográficas.

Ciertamente, un aspecto demográfico del que se ocupa la documentación es el de los movimientos migratorios. Más que en las cartas es en los documentos de la Junta de las Cuatro Villas y en los del propio regimiento donde se arguye el riesgo de que la villa se despoblase ante la intención real de imponer tal o cual medida. Más allá de que habitualmente se emplease un tono quejumbroso con la intención de mover la voluntad del monarca a la conmiseración lo cierto es que este fenómeno estaba inserto en la tradición secular⁵⁹. Las villas costeras, debido a la importancia de las actividades pesqueras, ocupaban a la mayor parte de su población activa en este oficio tan arriesgado como escasamente predecible en sus resultados, lo que determina una particular forma de relación con el entorno; en tanto que los habitantes del interior estaban más sujetas a la tierra y a las formas de vida derivadas de la explotación de este tipo de recursos⁶⁰. El mar ofrecía la

⁵⁹ A pesar de la complejidad del fenómeno y del problema de las fuentes, el fenómeno de las migraciones estacionales hacia Castilla está ya documentado en el siglo XII, como una forma de intercambio que se apoyaba en cierta especialización productiva, así como en la aportación de fuerza de trabajo. Se añaden además razones que tienen que ver con las condiciones en que se desenvolvía la pequeña propiedad campesina que necesitaba de estas rentas complementarias para subsistir. Véase R. LANZA GARCÍA, *Población y familia...* pp.56-67; A. MARCOS MARTÍN, *Auge y declive de un núcleo mercantil y financiero de Castilla la Vieja. Evolución demográfica de Medina del Campo durante los siglos XVI y XVII*, Valladolid, 1985, p. 595; J. GARCÍA FERNÁNDEZ, "Champs ouverts et champs dôturées en Vieille Castille", en *Annales, ESC*, 1965, pp. 692-718.

⁶⁰ R. LANZA, *Población y familia...* p.53. Ramón Lanza afirma que los movimientos migratorios eran en el Antiguo Régimen compatibles con una estrategia de matrimonio netamente endogámica, debido al peso que en las relaciones sociales tenía la pervivencia de derechos parentales o familiares que rodeaban a la comunidad conyugal.

posibilidad de viajar a otros lugares cuando las condiciones de vida no fuesen favorables, y los marineros estaban habituados a esta forma de vida. Por lo tanto, si las migraciones temporales o definitivas eran habituales para las gentes del interior de la región, para la gente de la costa se podían calificar de ordinarias. Bien pudiera ser que las advertencias que hace a la Corona la Junta de las Cuatro Villas, en el sentido de señalar que cualquier medida fiscal que supusiese una merma en los beneficios de las actividades económicas relacionadas con la pesca, de las que se beneficiaban los humildes marineros, efectivamente supusiesen el despoblamiento de estos lugares, con las consiguientes consecuencias tanto para la capacidad recaudadora en la villas, como para el reclutamiento de marinería y soldados que defendiesen el territorio de los enemigos del Rey. Y es que, no hemos de olvidar, estamos hablando de una zona de frontera, la primera línea de defensa del reino⁶¹.

En esta cuestión de la pérdida de efectivos demográficos, a medio camino entre los movimientos migratorios más o menos forzados y la mortalidad extraordinaria, encontramos esta cuestión de la participación de los hombres de la mar en la Armada. Sin que podamos cuantificar el número, si sabemos que la guerra fue la causante de un considerable número de

⁶¹ AHPC, Laredo, leg. 67. fol. 2 En este documento de la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de 1578 se quejan éstas de la intención real de imponer tasas que gravasen el consumo de sal, que, como sabemos era muy importante. Contra esta decisión se dice, entre otras cosas que: “ (...)Lo otro por que estando dichas villas en este uso y costumbre de gastar la sal como dicho es, estaban en aumento y conservación por la comodidad que tenían en salar sus pescados y sin nuestra costa y estarán muy poblados y recibir su Majestad más esto nuevo aprovechamiento así en sus reales rentas como en la fabricación de muchos navíos que con la ganancia y comodidad que tenían de los pescados de cada día se fabricaban con los cuales y con el aumento de la gente que en ellas se poblaba servían a su Majestad (...). A causa de los daños que resultaría a los marineros si los dichos alfolís se pusiesen como dicho es no los pudiendo sufrir se yrían y despoblarían de las dichas Cuatro Villas y se yrían a partes y lugares libres a donde no hubiese los dichos alfolís y alcabalas como son el Señorío de Vizcaya, provincia de Guipúzcoa y Merindad de Trasmiera (...)

víctimas⁶². No es extraño pues que los pescadores se mostrasen remisos, cuando no abiertamente contrarios, a enrolarse al servicio de la Armada Real. En un documento muy interesante de 1591⁶³ se denuncia, en primer lugar, el carácter forzoso de la recluta o leva de marineros, por lo que se pide que tan sólo sean embarcados aquellos que voluntariamente lo manifiesten; por otra parte, se señala una exigencia que da idea de la pervivencia de formas de milicia no profesionalizadas totalmente, y es que se pide que los cabos y oficiales sean también de la tierra. Es de suponer que por ser éstos tenidos en mayor estima y confianza que los de otras procedencias. Los habitantes de la Cantabria no costera parece que podían zafarse del servicio militar alegando su condición hidalga, y ello redundaba en una mayor concusión humana a las ya castigadas villas marineras.

De lo visto, resulta evidente que los agentes del Rey hacían poco por hacer atractivo el oficio de la guerra, aún para aquellas pobres gentes que por unos menguados ingresos asumían los riesgos propios de su oficio, pero ni tan grandes ni tan mal pagados como los de una flota de guerra.

⁶² AHPC. Diversos. Leg. 16, 7. 3. En un acta de la Junta de las Cuatro Villas, suscrito en Laredo el 21 de julio de 1580, se dice de manera expresa *“por quanto estas villas son frontera y falta de ellas mucha gente por aberse muerto y habiendo en las armadas de su majestad y en otras navegaciones...”*

⁶³ AMS. Leg. A 5, nº 12. *“(...) Yten por quanto estas dichas Cuatro Villas están en frontera de enemigos y con sus armas y a punto saliendo a todas las ocasiones que se ofrecen en ellas y su contorno en servicio de Dios y de su majestad y defensa de las tierras y en ellas es necesaria la gente que ay de mar y tierra y aun mucha más, se ordena se suplique a su majestad mande no se saquen de estas villas los pescadores por fuerça ni más de los que su voluntad quisieren salir atento asimismo que los que son marineros sirven a su majestad en las reales armadas y que se pida sean remunerados de sus servicios y quando salieren los tales marineros en qualquiera ocasión sean en galeones de por si y con cabos y oficiales de esta tierra pues de esta suerte servirán mejor a su majestad. Y por quanto como es notorio es muy necesario al servicio de su majestad la gente de mar y en las villas ay poca si los confines no se yncluan al exerçio de ello que asta ahora no lo hacen por dexarlos salir a otros oficios o tierras adentro y con esto queda la costa desamparada saliendo los de las villas a las armadas y los de los confines a dichos oficios. Y lo peor es que los confines finjen pueden hacer lo que quisieren en esto por sus noblezas que les parece conservan (...)*

De todas formas, ni aún en las más favorables condiciones le resultó sencillo a la Corona la recluta de soldados, tanto más cuando el contexto sea francamente desfavorable: de un lado, el estancamiento demográfico que favorece una relación menos tensa entre la oferta de mano de obra y las posibilidades de encontrar recursos para ganarse la vida; de otro, la incapacidad de la administración militar de satisfacer con una mínima puntualidad las soldadas debidas⁶⁴. Para el caso de esta villa, lo sabemos por los poderes que se veían obligados a otorgar los soldados del fuerte de la Rochela para poder cobrar o tener que aceptar un descuento sobre la cantidad adeudada y que les era adelantada por un rico hombre local⁶⁵. Lo mismo podemos afirmar de los barcos que son reclutados para servir al Rey en la armada y que no corrieron mejor suerte que los soldados⁶⁶. Thompson añade a estas consideraciones el progresivo alza de los salarios de los trabajadores, mientras que las pagas de los soldados se mantuvieron prácticamente invariables durante más de cien años. Estas crecientes diferencias harían cada

⁶⁴ AHPUV. Carta de Burgos de 8.12.1575 de Francisco de la Presa. A propósito de esta deficiencia de la administración Francisco de la Presa se hace eco de un grave suceso acaecido en Santander en el que los soldados se amotinaron y tomaron la nao en la que estaba el dinero dispuesto para ser enviado a Flandes para pagar allí los salarios del ejército. Finalmente la situación es controlada, no sin acceder previamente al pago de 3 ducados por cabeza. Aún así persistía el temor de que el dinero no pudiese llegar finalmente a su destino.

⁶⁵ AHPC. Protocolos. Leg. 1.122, fol. 469. Domingo del Rivero, a quien conocemos por sus muchas actividades como revendedor y financiero, es quien en este caso adelanta los 30.000 mrs, de salario del caporal y soldados del fuerte.

⁶⁶ Ibid. Protocolos. Leg. 1.123, fol. 98. Los herederos de Francisco Cachupín y Domingo de Villota, fallecidos hacía ya tiempo, siguen el pleito para percibir lo que se les adeuda por la zabra San Francisco que luchó en Flandes a las órdenes del Duque de Medinaceli. Hemos de recordar que Don Juan de la Cerda, tercer duque de Medinaceli, estuvo al mando de la armada de 45 naves que fue a Flandes, en 1572; este documento es de 1594 ¡22 años después, no se habían hecho los pagos!

vez menos atractivo el ejercicio de las armas, lo que obligaría a nuevas formas de recluta⁶⁷.

Dos años más tarde, la Junta vuelve a pronunciarse en el mismo sentido, recordando que la villa padece: *“falta de ellas mucha gente por haberse muerto y habiendo en las armadas de su majestad y en otras navegaciones y con pestilencias y otras enfermedades”*. En este caso la Junta de las Cuatro Villas se queja de los perniciosos efectos que sobre el comercio tiene la presencia del Juez de Sacas *“y los muchos alguaciles y guardas y otros ministros que proveen con salarios contra lo que se les ordena por sus comisiones así a las rentas y diezmos reales como a los vecinos de estas villas y a los extranjeros y forasteros que a ellas vienen a tratar y contratar por que todos huyen de venir a ellas con sus mercaderías por las muchas vexaciones y molestias”*⁶⁸.

En 1582, nuevamente, se insiste en el despoblamiento de las villas de la costa, aunque en esta caso el motivo fuese la “saca” de cereal que ordena el Rey y que había supuesto la elevación del precio del grano⁶⁹. Se podrían sumar otros ejemplos que ilustrasen cómo la población de estas villas se hallaba particularmente dispuesta a la migración, lo que añade un elemento más de dificultad a los historiadores que se han ocupado del estudio demográfico a la hora de establecer cifras absolutas.

⁶⁷ I.A.A THOMPSON,. *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona, 1981. (1976) pp. 132 y ss.

⁶⁸ AHPC. Diversos, Leg. 16, 7. Doc. 3

⁶⁹ AMS. Leg.5, nº 2.

Hay que señalar que ciertos episodios como el anterior coinciden con años especialmente difíciles meteorológicamente hablando. Los estudiosos del clima en el pasado señalan que en su conjunto el siglo XVI estuvo marcado por lo que se ha dado en llamar “la pequeña edad glacial” y que se extendería desde el siglo XV hasta prácticamente el siglo XIX, con dos pulsiones máximas datadas en 1645 y 1715 en los que los testimonios refieren situaciones meteorológicas de extremada dureza. Por lo que toca al espacio del norte peninsular y para el periodo considerado se destacan como muy fríos los años 1577, 1579 y sobre todo los años 1582 y 1589, que efectivamente coinciden con los problemas de abastecimiento de granos de los que hemos ya hablado⁷⁰.

Por otra parte, estas pequeñas villas del norte peninsular tienen unos rasgos que les acreditan como espacios netamente urbanos: su estatuto jurídico, su ascendencia sobre un espacio rural circundante, la compleja estructura socio-profesional de sus vecinos, etc. En su consecuencia, se trata de un ámbito mucho más frágil, demográficamente hablando, que el campo, en el que las posibilidades de progresión económica son menores pero que cuenta con la seguridad protectora que ofrece el orden familiar y clientelar⁷¹. Por su lado, un rasgo característico de las economías urbanas de la Edad Moderna es que su actividad económica estaba dominada por los cambios que

⁷⁰ A. LINES, “El tiempo atmosférico en el siglo de Felipe II”, en *Actas del Simposio Felipe II y su tiempo*, San Lorenzo del Escorial (Madrid), 1998. pp. 673-679.

⁷¹ Si como afirma Ramón Lanza la sociedad rural del Antiguo Régimen en Cantabria se caracterizaba por “*la pervivencia de los derechos de las parentelas (...) que rodeaban a la comunidad conyugal*”, no cabe duda de que tales servidumbre también tendrían la virtud de garantizar, al menos, las condiciones de subsistencia de los miembros del grupo familiar. R.LANZA GARCÍA, *La población y el crecimiento...*p. 121.

se suceden rápidamente⁷², mientras que el mundo rural representa la estabilidad y, en definitiva, una menor vulnerabilidad ante los azares.

Las villas marineras, como Laredo, absorberían en periodos de bonanza el excedente de población rural; hombres y mujeres en busca de cualquier ocupación provisional con la que complementar sus menguadas rentas. Muchas actividades económicas que les eran propias como villas costeras: la pesca, la construcción naval o el tráfico marítimo exigían durante ciertos periodos de tiempo mucha mano de obra, cuya procedencia sólo podemos establecer indirectamente. La documentación nos ha permitido conocer los límites aproximados del mercado que abastecía el puerto de Laredo y que comprende, además de las aldeas de su entorno más próximo, los pueblos del curso medio del valle del Asón y parte de la comarca de Trasmiera; en un radio de no más de 15 kilómetros⁷³. En caso de que se declarase una enfermedad, las villas marineras se despoblaban tan rápido como eran conocidos los primeros rumores⁷⁴.

Las noticias sobre los emigrados son también indirectas. A través de la documentación notarial sabemos que se otorgaban poderes a los maestros de las embarcaciones para vender no sólo la mercancía que albergaban en sus

⁷² P. HOHENBERG y L.H. LEES, *The making of urban Europe (1000-1950)*. Londres, 1985, p. 106.

⁷³ Son numerosos los estudios que se han hecho en Europa sobre las distancias recorridas por los emigrantes, hasta confirmar la denominada "Ley de Ravenstein", según la cual el número de emigrantes está en proporción inversa a la distancia recorrida. Para el caso de Londres, más de la mitad de quienes habían emigrado se habían desplazado menos de 15 kilómetros. Vid. M. W. FLINN, *El sistema demográfico europeo, 1500-1820*. Barcelona, 1989. (Baltimore, 1981) p.103.

⁷⁴ AHPUV. Carta de Bilbao de Martín de Bizeul de 15.7.1563. Se nos participan de las dificultades para cargar las naves en Nantes porque...."están todos huídos a los campos por causa de ciertas enfermedades que ahí pasan, desconocidas, aún no contagiosas, gracias a Dios. Por esta causa no quisieron aca (Bilbao) permitir que se descarguen las naos en cinco días".

bodegas sino también el propio barco, y que mucha de estas comisiones tenían como destino Andalucía⁷⁵. También que las campañas pesqueras llevaban a las tripulaciones hasta el archipiélago de las Canarias⁷⁶ o a la Berbería, Irlanda o Terranova⁷⁷, que entonces denominaba una amplia área del nordeste de Norteamérica. Las posibilidades pues eran muchas como para que una oportunidad no se aprovechara.

Emigrantes laredanos o vinculados a Laredo también los hallamos entre los mercaderes de origen montañés afincados en Brujas y Amberes, algunos tan relevantes como Andrés de la Maza, de quien sabemos no sólo sus actividades allá sino también aquí, a su regreso, en casa, solícito y dispuesto al servicio de Simón Ruiz para lo que éste ordenase. También en Amberes encontramos en los años ochenta a Alonso de la Bárcena, hijo de Juan de la Bárcena, empleado y luego asociado a Luís Álvarez Caldera.

Inmigrantes temporales o definitivos fueron los delegados de las comunidades de mercaderes que recibían aquí sus mercancías. Tal es el caso de Diego Álvarez, que trabajaba para los mercaderes de Toledo o Juan Luís de Vitoria, relacionado con los de Bilbao. También podríamos incluir, aunque ajena a los trabajos del comercio, retirada en Colindres a Doña Bárbara de

⁷⁵ AHPC. Sección Laredo. Leg. 1706. Poder de Diego de Santa Clara para vender su navío Concepción al maestro Lope de Rada en Sevilla.

⁷⁶ Ibidem, Sección Protocolos, Leg. 1.122. Noticias sobre Juan de Ribas Escalante que cargó mercancías en su navío San Bernabé con destino a las Canarias.

⁷⁷ Ibidem, Sección Laredo, Leg. 6086. Solicitud de la Junta de las Cuatro Villas para mantener exención histórica del pago de impuestos en los alfolies de la sal. Se alude en este documento a las tradicionales pesquerías en "Irlanda, Cabo Cleguer (Bretaña) y Terranova.

Blombergh⁷⁸, cuyo lugar de residencia sin duda se había elegido por ser el lugar de Castilla mejor comunicado con Flandes, desde donde recibía las rentas que el emperador le había asignado.

La muerte, el hambre, la guerra y la peste. Sin duda, entre los tres apocalípticos jinetes este último es el que más presencia tiene en la documentación. Tenemos constancia de episodios como la epidemia de 1568, la de 1575; pero es la de 1596, la llamada "*peste atlántica*", la que destaca sobre el resto por su extensión y letalidad.

Los efectos de las crisis sobre el crecimiento de la población se determinan por la combinación de tres factores: severidad, frecuencia y difusión geográfica. Respecto al primero de ellos, la gravedad de la enfermedad depende del tipo de patógeno, y éste no es fácil de identificar con los datos que nos ofrece la documentación dado que todas las enfermedades infecto-contagiosas eran denominadas de la misma forma. Así, parece probable que la "peste" que acabó con la armada aprestada en Santander y de paso con la vida de Menéndez de Avilés⁷⁹ fuese en realidad tifus, también cabían bajo esta común denominación el cólera o la viruela.

La peste bubónica es la forma de peste más común, aunque la peste neumónica también se manifestó probablemente durante el periodo de la Peste Negra, y ambas, de forma combinada, en el episodio pestilente de fin de siglo.

⁷⁸ AHPC, Sección Protocolos, Leg. nº 1622. En este poder notarial de 6 de noviembre de 1581 reclama unas rentas que se le adeudaban.

⁷⁹ M. de Pazzis PI CORRALES, "Pedro de Valdés y la Armada de Flandes (1575)", en *Cuadernos de Historia Moderna*, 9. Madrid, 1988. p 35-45

A pesar de todo, es la menos letal de las formas de peste conocidas⁸⁰. Esta variante es comúnmente aceptada por los especialistas como la causante de los contagios de 1568 y 1596⁸¹.

Únicamente podemos conocer el efecto real de la peste en Laredo sino por dos documentos: en el primero⁸² de ellos, Felipe II concede a Laredo un *censo al quitar* de 1000 ducados sobre los propios y rentas de dicha villa, debido a la situación económica en que quedó la villa por los gastos generados por la peste. Tales gastos son especificados en el segundo de los documentos⁸³, una solicitud hecha por el procurador general de la villa, Pedro Cachupín Palacio, al Corregidor en la que tras exponerle la situación en que quedó la villa debido a los gastos en el médico, boticario, cirujano, enfermeras y harina de trigo para los enfermos. Se pide hacer relación de los gastos y que se envíen al Consejo Real.

Unos años más tarde, tras la solicitud del Regimiento, el Rey autoriza la imposición de una sisa sobre todas las mercancías y mantenimientos que se vendían en la villa para hacer frente a los gastos originados por la epidemia de

⁸⁰ De todas formas causaba la muerte del 60-80 por 100 de los afectados. Este hecho explica por sí mismo el porqué del temor que infundía su sola mención. Hay que tener presente que al desconocer su etiología, los contemporáneos no eran capaces de adoptar las medidas preventivas necesarias para evitar su contagio y eran precisamente los médicos, curas y enterradores los primeros en caer enfermos. Sobre el agente transmisor hay dos escuelas: la inglesa, que señala como tal a la pulga de la rata y la francesa, que se inclina por la pulga humana. Vid. M.W. FLINN, *El sistema demográfico europeo...* pp.85-90

⁸¹ En la segunda mitad de siglo son estos dos rebrotes los más importantes, el primero de ellos llega a Laredo procedente del valle del Ebro y el segundo, más virulento, llega a Santander en 1596 en el barco Rocamundo, que había salido del puerto de Dunkerke. Vid. J.L. BETRÁN MOYA, *Historia de las epidemias en España y sus colonias (1348-1919)*, Madrid, 2006, pp. 56-58.

⁸² AHPC. Laredo, Leg. 4, fol 9. 28.8.1568

⁸³ Ibidem. Laredo, Leg. 51, fols. 4-8. 1569

1574⁸⁴. Las autorizaciones extraordinarias para la importación de grandes cantidades de grano forman parte del corolario de los periodos de moralidad catastrófica⁸⁵.

Para afrontar los gastos ocasionados por el brote de 1596-1599 –si bien la peste no es declarada como tal en Laredo hasta septiembre de 1597-, la villa se ve en la obligación de solicitar de forma sucesiva la concesión de censos, debido a lo prolongado del ciclo epidémico: se toma un censo de 53.574 mrs. a favor de Diego del Hoyo en 1598; otro de 2000 ducados sobre los propios, rentas y sisas para poder pagar a médicos, cirujanos, boticarios, enterradores y “*prevenciones de guerra y limpieza de dicha villa*”⁸⁶. El rey Felipe III, en un documento de 27 de septiembre de 1599, “*hace merced*” a la villa de la “*libertad de un quento*” y 50.000 mrs. por cada unos de los tres años que pagaba y había de pagar de encabezamiento por sus alcabalas⁸⁷.

Por lo que sabemos, la reacción de los corresponsales de Simón Ruiz ante una epidemia es la de no dar noticias ciertas de ella hasta que ésta se declaraba, desmintiendo con ardor todos los rumores y nuevas⁸⁸ (falsas o

⁸⁴ AHPC. Laredo, Leg. 50. fol. 11. 29.12.1576.

⁸⁵ Ibidem. Laredo, Leg., 66, fol. 6. 1568.

⁸⁶ Ibidem. Protocolos, Leg. 1.123, fol 524.

⁸⁷ Ibid. Protocolos, Leg. 1.123. fol. 417.

⁸⁸ AHUPV. Carta de Bartolomé del Barco de 22.9.1565: “ Algunos que han venido por los caminos dicen que en este pueblo (Bilbao) había tocado (la peste) que es la mayor bellaquería que nunca se levantó, que todos estamos con salud, que lo que pasó es que murieron un niño y una niña de Pedro de Retes, que unos dicen que murió de sangre por ser muy repleto y no le sangraron y otros dicen que de una coz de un macho que le dio en la escuela de Campanones, y se le hizo una hinchazón, y dicen que era tabardillo. Y la niña de cámaras y una moza suya que hacía diez días que estaba enferma, y en 6 o 7 días murieron los tres. Y así sacaron al dicho Retes con su mujer, con todos sus criados e hijos a una casería a un cuarto de legua de aquí y todos están con salud. Y prometo que sólo una mujer de un procurador que estaba enferma de bubas desde hacía 6 meses y una mujer que tenía 95 años . Llamados por el

verdaderas), tales eran los devastadores efectos que podían provocar. Los negocios eran los primeros damnificados cuando se propalaba la noticia de que en una ciudad se había dado algún caso de peste; los propios marineros se negaban a conducir los barcos a los puertos apestados⁸⁹. Los mercaderes también huyen a una distancia prudente, suficiente para no ser contagiados, pero no tanta como para descuidar los negocios que tenían en la ciudad. Los Gómez d'Elvas con ocasión de la peste que afectó a Lisboa en 1579, se instalan a cuatro leguas de la ciudad, en el "Soberal". En la carta aún podemos percibir las huellas de la discusión entre padre e hijo, pues lo que a uno le parecía suficiente al otro se le hacía "*como si estuviéramos en ella*" (en Lisboa)⁹⁰. Las calles se quedaban prácticamente vacías. Para ilustrar esta situación, Manuel Gómez d' Elvas, corresponsal de Simón Ruiz en la capital portuguesa, dice que "*hasta se podía jugar a la pelota en la Rúa Mayor*" de Lisboa. Con este comentario no sólo nos indica el terrible despoblamiento de la ciudad, sino también el bullicio del tránsito que debiera de ser habitual y hasta en qué entretenían sus ratos de ocio los lisboetas. Los vecinos más humildes permanecerían en la villa, buscando remedio o consuelo, según el caso.

Sobre las medidas que adoptaba el regimiento de Laredo en caso de enfermedad parecen bastante razonables, dada su entidad: procurar atención sanitaria, con médico, cirujano y enfermeras, enterradores que se hicieran

Regimiento a los médicos, boticarios y cirujanos se hizo una información como no había casi enfermo ninguno" .

⁸⁹ AHPUV. Carta de Amberes de Juan de Cuellar de 16.8.1576. Se felicita el corresponsal de la llegada con bien de la flota de Indias, que, entre otras mercancías, traía cochinilla y de la demanda que hay en Venecia del tinte debido a que sus barcos no pueden aprovisionarse en el Levante por la gran mortandad de la pestilencia que allí padecían.

⁹⁰ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvas de 19-7-1579.

cargo de los fallecidos, se limpiaban las calles de la puebla y se proporcionaba alimento a los enfermos. No sabemos que se impusiesen cuarentenas aquí, pero un comentario de Francisco de la Presa a Simón Ruiz nos lleva a pensar que las puertas de las ciudades, como Burgos⁹¹ o Bilbao⁹², sí que se cerraban estableciendo un cordón sanitario distante de los muros un kilómetro aproximadamente.

⁹¹ AHPUV. Carta de Burgos de Francisco de la Presa de 5.12.1575.

⁹² Ibidem. Cara de Bilbao de Pierres Le Flamante de 15.6.1565. Dice el corresponsal: "*Ésta será breve porque el correo se va mañana antes del día. Perdonará Vm. que no tengo espacio de escribir que a la hora llevan las cartas al correo que está a un cuarto de legua de Bilbao, porque hacen guarda en esta villa y no dejan entrar persona por la peste*".



Mapa 3.3. El espacio económico del Atlántico septentrional y el puerto de Laredo.
 Fuente: Elaboración propia.

3.2. *El Cantábrico y el espacio atlántico.*

El espacio atlántico septentrional constituye en la centuria del quinientos un área comercial de primera magnitud, tan importante -sino más- que el área mediterránea o báltica. Desde sus puertos costeros o fluviales, tenía lugar una intensa a la vez que variada actividad mercantil de cabotaje y altura, en buena medida responsable de las profundas transformaciones sociales y económicas que caracterizarán el periodo.

Si el Mediterráneo había sido la cuna en la que se mecieron los comienzos del capitalismo moderno, allí donde las repúblicas italianas hicieron uso por vez primera de instrumentos financieros revolucionarios, así como del seguro marítimo, de la banca, etc., el espacio atlántico servirá de marco para nuevas realidades que tienen mucho de hibridación entre el bagaje renacentista meridional y las novedades flamencas y brabantonas; pero que también supondrá el origen de unas nuevas formas de actividad económica, cuyos primeros pasos se atisban en la correspondencia estudiada. Para explicar el éxito comercial castellano a mediados del quinientos podemos utilizar distintos argumentos: una coyuntura económica al alza, como lo indica el hecho de que la población haya aumentado a un ritmo considerable, al igual que un crecimiento del terrazgo; la formación de asociaciones de mercaderes como el consulado de Burgos y, posteriormente, el de Bilbao; la generalización de las nuevas técnicas comerciales italianas, combinadas con el empleo de las ferias de pagos como mecanismo de compensación de las operaciones mercantiles, centros financieros donde se intercambiaban todo tipo de activos y

el establecimiento de amplias redes de compañías comerciales asentadas en las principales plazas europeas⁹³.

No se podría entender adecuadamente el comercio castellano sin atender a este espacio económico más amplio del que formar parte⁹⁴. La integración de Castilla en el comercio atlántico septentrional no es un fenómeno originado en el siglo XVI. Mucho antes, en la Baja Edad Media, tenemos noticia de intercambios entre Castilla y Bretaña, Inglaterra o Flandes, y de como a la exportación de hierro vizcaíno se añade progresivamente la lana, que va sustituyendo a la inglesa en el abastecimiento de la industria textil flamenca ("*nouvelles draperies*"). La expansión económica del siglo XII quedaba certificada precisamente con la consolidación de los puertos cantábricos y con la creación de las primeras ferias de periodicidad anual o semestral (Valladolid en 1155, Sahagún y Carrión en 1169, Alcalá de Henares en 1184...). El Camino de Santiago añade nuevas posibilidades de comunicación con Europa, posibilitando que se estableciesen vínculos comerciales entre Castilla y las principales plazas europeas, con el concurso

⁹³ Hilario Casado apunta además otros factores explicativos de lo que denomina acertadamente "la Edad de Oro" de la economía castellana; además del desarrollo de todos los índices económicos, subraya la de la importancia de las redes comerciales, coyuntura económica favorable del arco atlántico, la penetración de los castellanos en los tráficó mercantiles mediterráneos, los nuevos métodos gerenciales de las empresas, el desarrollo de instituciones mercantiles como el Consulado de Burgos o el marco político del Estrado Absoluto. Vid. H. CASADO ALONSO, "Comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI", en VV.AA *Actas del V centenario de Consulado de Burgos*, Burgos, 1994. p. 181. Sobre la doble contabilidad, que llegó a ser denominada "la contabilidad española", véase J.M. GONZÁLEZ FERRANDO, "Los libros de cuentas de las familia Ruiz, mercaderes-banqueros de Medina del Campo (1551-1606)", en *Actas del I Congreso sobre Archivos Económicos de Entidades Privadas*, Madrid, 1983, pp.19-37.

⁹⁴ En un meritorio trabajo de recuento Denzel ha recogido cientos de miles de anotaciones contables con la intención de recrear las redes de relaciones financieras que caracterizan la evolución económica del continente europeo. Para 1580, el entramado que sugiere guarda una extraordinaria similitud con el que nosotros podemos aportar. Vid. M.A. DENZEL, "From the european to the World-wide cashless payment (16th to 18th centuries). A survey", en A.M. BERNAL, (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000, pp. 705-727.

necesario de los marinos cantábricos⁹⁵. Ya en el siglo XIII tenemos noticia de intercambios regulares entre Castilla y Bretaña, Inglaterra o Flandes, y de cómo a la exportación del hierro vizcaíno⁹⁶ se añade progresivamente la de la lana, que va sustituyendo a la inglesa en el abastecimiento de la industria textil flamenca. La estapla de Brujas centralizaría el comercio de las lanas merinas castellanas⁹⁷. Su hegemonía en Flandes se extiende a lo largo del siglo XV hasta comienzos del siglo XVI, cuando es sustituida por Amberes. El comercio lanero con Francia era sin duda más reducido, aunque también significativo. Nantes concentraba la mayor parte de los envíos, seguida de Ruán y La Rochelle, este último destino de menor relevancia.

Una de nuestras primeras preocupaciones ha sido la de indagar en la documentación acerca de la existencia de espacios económico-mercantiles en relación con el comercio atlántico castellano. Nuestras investigaciones sobre las relaciones entre el capitalismo portugués y castellano⁹⁸ nos pusieron en contacto con esta realidad económica cuya naturaleza y límites físicos hemos tratado de analizar a partir de la documentación del Archivo Ruiz.

Una aproximación inicial se ha llevado a cabo a partir del muestreo estadístico de las referencias toponímicas halladas en la documentación. Se trataba de obtener una relación de aquellos ámbitos geográficos más

⁹⁵ H. CASADO ALONSO, "El comercio español en las rutas del norte en la época de Carlos V" en VV.AA. *Carlos V, europeísmo y universalidad, IV*. Granada, 2000. p. 129.

⁹⁶ J. MARECHAL, "La colonie espagnole de Bruges du XIVE au XVIe siècle" en *Revue du Nord*, XXXV, 1953, p.7.

⁹⁷ Brujas representará un destacado papel como centro dinamizador de la economía europea al congregar a mercaderes italianos, castellanos, vascos, hanseáticos o bretones, lo que hizo posible un fructífero intercambio de tradiciones comerciales. Vid. J. MARICHAL, "La colonie espagnole de Bruges du XIVE au XVIe siècle", en *Revue du Nord*, XXXV, 1953, pp.5-41.

⁹⁸ Ó. LUCAS VILLANUEVA, "Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580" en *STVDIA HISTORICA*, Vol. 34, Salamanca, 2001. pp. 173-198

presentes en las cartas, como expresión de un marco físico en el que tuviesen lugar los intercambios. Para evitar en lo posible las distorsiones se ha recogido una mención por lugar y documento. También hemos considerado las referencias indirectas; es decir, las menciones ocasionales a plazas ajenas a los asuntos principales. La representación gráfica de estos datos configura por sí misma el ámbito geográfico de las relaciones comerciales y financieras. Nos interesaba sobre todo comprobar, a partir de esta documentación, no sólo la existencia de este espacio económico diferenciado, aunque, como veremos permeable, sino también el alcance de las actividades de este mercader en el seno del mismo, y la conexión de este ámbito del comercio exterior delimitado entre el Cantábrico y el Atlántico Norte con Laredo como nexo de unión con el espacio económico septentrional castellano (mapas 2.3 y 6.1).

La validez de este muestreo no queda invalidada por el hecho de que hayamos utilizado fundamentalmente la correspondencia de un sólo mercader, que además mantuvo una relación especialmente intensa con ciudades como Nantes, uno de los centros comerciales más activos de la fachada atlántica, donde residía su hermano Andrés desde 1537. En primer lugar, la relevancia del mercader de Medina es tal que por sí sólo puede ofrecer una perspectiva generosa de la mecánica de los intercambios tanto mercantiles como financieros; en segundo lugar, la elección de ciertas plazas como destino de sus iniciativas empresariales responde a los mismos estímulos que hicieron de ellas objeto de acomodo a todo tipo de mercaderes, y, por supuesto, las relaciones familiares no se anteponían al principio del máximo beneficio, guía de los buenos empresarios, como era el caso de Simón Ruiz.

Es sabido que la lana era sin duda el producto más exportado y el que era capaz de generar la acumulación de capital necesario para asumir empresas más ambiciosas⁹⁹; ahora bien, por muy satisfactorias que sean las condiciones de venta de esta fibra textil en Flandes o Francia, era además preciso el concurso de otras mercancías que hiciesen rentable “*el retorno*” de los barcos fletados hacia la Península. En nuestro caso, se trata sobre todo de las telas de lino y, menos, de las manufacturas de lana, cuya producción local parece ser suficiente para abastecer gran parte del consumo interno¹⁰⁰. A este sólido nexo comercial se añaden otros tráficos y otros destinos: la costa francesa de la Bretaña, Nantes, en la desembocadura del Loira, los puertos normandos de Ruán y Calais, y los puertos ingleses.

Para los años setenta y ochenta, que centran buena parte de este trabajo de investigación, Amberes estaba en trance de perder la supremacía en el tráfico comercial en el área noratlántica, sino la había perdido ya¹⁰¹.

Amberes, la ciudad del Escalda, vértice de toda una jerarquía de mercados de distintas dimensiones, y la gran urbe comercial europea durante buena parte del siglo XVI. Su éxito era el del nuevo espacio económico. Desde

⁹⁹ H. LAPEYRE, *El comercio exterior....*, p.177.

¹⁰⁰ Hilario Casado sostiene, contrariamente a lo que la teoría tradicional afirmaba en el sentido de que Castilla exportase materias primas para luego importar manufacturas, que los tejidos de lana flamencos se destinaban al mercado hanseático, mientras que Castilla tan sólo importaba un 27'5% de los tejidos de lana, en tanto que los lienzos suponían hasta un 43'6% del conjunto de las manufacturas textiles importadas. Nuestros datos, como veremos se suman a su interpretación. Vid. H. CASADO ALONSO, “Comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI” en VV.AA. *Actas del IV Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994.

¹⁰¹ Sobre la evolución económica de este centro económico, véase H. van der WEE, *The growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth-sixteenth Centuries)*, 3 Vols. La Haya, 1963.

una situación estratégica ponía en contacto a los mercaderes de la procedencia más variada: hanseáticos, centroeuropeos, portugueses, franceses, ingleses,... y con ellos, los más variados productos: granos, paños, pieles de Novgorod, pescado salado, cobre, plata o la pimienta malabar; una industria textil importante que se había desarrollado a su alrededor, y a los azares de la política habían hecho que este territorio se integrase en un vasto imperio, cuyas posibilidades fueron advertidas por los banqueros alemanes, de ahí la alianza con el joven Carlos, financiando su candidatura imperial. Esta ciudad cumple pues las tres funciones del mercado: importación, almacenamiento y exportación¹⁰². El primer impulso vino dado por el tráfico especiero portugués¹⁰³: careciendo la metrópoli portuguesa del vigor financiero suficiente como para soportar una circulación de capital de velocidad de rotación tan lenta como la que precisaba el comercio de la pimienta, Amberes proporcionaba la larga experiencia en el manejo de importantes volúmenes de capital procedentes del tráfico del cobre y de la plata de Silesia y Hungría. Aunque sabemos que esta primera etapa concluirá relativamente pronto por la decadencia del comercio portugués¹⁰⁴, su prosperidad se prolongará más allá gracias a la plata española primero, y al desarrollo de una potente industria local después, en el marco de la estabilidad política entre España y Francia después¹⁰⁵.

¹⁰² H. VAN DER WEE, "Anvers et les innovations de la technique financière au XVIe et XVIIe siècles", en *Annales*, XII, París, 1963, pp. 1069-1089.

¹⁰³ V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchantes...* pp. 89-90.

¹⁰⁴ F. BRAUDEL, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*, Madrid, 1984. pp.108-117.

¹⁰⁵ *Ibidem*, p.111.

La importancia económica de esta zona de Europa no podía estar desligada de su peso político. Granvela, el fiel y astuto consejero imperial, negocia con habilidad el matrimonio entre Felipe II y María Tudor, que se lleva a cabo en 1554¹⁰⁶. Como consecuencia del enlace se reducen los aranceles a las manufacturas inglesas en Amberes, y con ello aumentaron notablemente las exportaciones al continente. La derrota infligida por los Tercios en San Quintín a las tropas francesas proporcionó una posición de fuerza a los españoles en las negociaciones de paz de Cateau-Cambresis¹⁰⁷, y en definitiva en todo el continente. Como en el caso portugués, no duró mucho la hegemonía y tras la muerte de María, Isabel adoptó una posición bien distinta a la de su antecesora, revelándose como una implacable enemiga de los intereses españoles.

El comercio entre Inglaterra y Flandes, vital para Amberes, se resintió y no dejó de disminuir durante la década de los sesenta. El factor religioso irrumpe en la escena; el calvinismo no dejaba de extenderse por Inglaterra, y con él los pactos entre Isabel y los hugonotes, pactos que, como veremos, harían medrar el negocio de la piratería en las aguas del Canal de la Mancha.

Pese a estas vicisitudes, las cifras del comercio atlántico evidencia prosperidad; Lapeyre señala que el periodo entre los años 1561 y 1567 presenta un magnífico balance¹⁰⁸.

¹⁰⁶ M. VAN DURME, *El cardenal Granvela*, Madrid, 2000 (1955).

¹⁰⁷ M. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, "La paz de Cateau-Cambresis", en *HISPANIA*, 77, 1959, pp. 530-544.

¹⁰⁸ H. LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981. p.213.

Todo va a cambiar con la llegada de Alba a Flandes en 1567¹⁰⁹. Inglaterra se siente amenazada y endurece la estrategia contra España. Acontece entonces el gravísimo suceso del secuestro del oro destinado a pagar a las tropas españolas. Vuelta a las medidas de bloqueo y contrabloqueo hasta 1573. Esta situación, como veremos, generará tal estado de inseguridad que las aguas del Canal se hacen intransitables¹¹⁰ (corsarios ingleses, hugonotes y los *gueux de mer* de Luís de Nassau). Las actividades comerciales a través de sus aguas se resienten hasta el punto que no dejan de descender durante el reinado de Felipe II.

Como contrapartida, el comercio con los puertos franceses, gracias a las nuevas condiciones políticas, se desarrollará de modo creciente, en detrimento del comercio flamenco, aunque siempre dentro de una tendencia que, vista en el conjunto del tráfico mercantil, se revelará como definitivamente negativa. La caída de Amberes no equivale al colapso de un comercio tan importante para Europa Occidental como era el que había centralizado hasta entonces¹¹¹. Los Países Bajos continuarán siendo los intermediarios necesarios -Ámsterdam ocupará el lugar dejado vacante por Amberes-, pero ahora acompañados de otras ciudades como Hamburgo, que ya había tenido un papel relevante como intermediario entre el comercio hanseático y Amberes, y que ahora liderará un

¹⁰⁹ Granvela y Alba representan la opción más agresiva e imperialista de la política española en los Países Bajos, frente a la actitud defensiva y prudente representada por Éboli, Requesens y Pérez. Vid. J.NADAL, *España en su cenit (1516-1598) Un ensayo de interpretación*. Barcelona, 2001. p. 56.

¹¹⁰ M. GÓMEZ-CENTURIÓN, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional*, Madrid, 1988. pp.41 y ss.

¹¹¹ Se ha calculado que, en ocasiones, hasta el 80% del trigo consumido en Europa procedía de las llanuras del Vístula. Vid. H. MISKIMIN, *La economía europea en el Renacimiento tardío, 1460-1600*, Madrid, 1980. p.168.

comercio transoceánico, hecho del que somos testigos a través de la correspondencia.

Son precisamente estos años setenta los que ocupan buena parte de nuestro trabajo. Hasta entonces las exportaciones hacia el país galo parece que habían sido escasas, y en ello influye de modo determinante la Pragmática de 1558 que gravaba con doble tarifa las importaciones procedentes de la Península. Sin embargo, con la firma de la paz entre el Rey Cristianísimo y Felipe II en 1559 –tan sólo un año después de la muerte del Emperador- las relaciones en este ámbito económico y geográfico se refuerzan. Se inicia entonces un periodo próspero que se prolongará hasta los años ochenta en el que adquieren especial importancia para los españoles los puertos de Nantes y Ruán, precisamente aquellos en los que Simón Ruiz sitúa hombre de confianza. Son zonas con unas potentes industrias textiles y situadas estratégicamente, en una posición intermedia entre el norte y el sur de Europa, y a que Inglaterra hubo de utilizar estos puertos para abastecerse de las mercancías españolas que necesitaba (aceite, hierro, jabón,...). Con la Paz de Nimega de 1573 o, más propiamente, con los acuerdos Alba-Cobham de 1576¹¹², se reanudan las relaciones comerciales directas entre la isla británica y los territorios de la monarquía hispana. Así, mientras que los puertos franceses adquieren un progresivo desarrollo, los Países Bajos no cesan en su declinar asfixiados por el bloqueo del Canal, las alcabalas impuestas por el Duque de Alba, el cierre del Escalda por la ocupación de los *gueux* y, por supuesto, el saqueo de Amberes de 1576, del que ya no se

¹¹² C. GÓMEZ CENTURIÓN, "Pragmatismo económico y tolerancia religiosa: Los acuerdos Cobham-Alba de 1576" en *Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 8, Madrid, 1987. pp. 57-81.

recuperaría. El llamado “Camino español”¹¹³ constituye la perfecta expresión de la impotencia de la armada española para mantener abiertas las comunicaciones por mar con los territorios flamencos desde España, al menos para los barcos españoles. La presencia de los barcos de otras nacionalidades en los puertos cantábricos, como veremos, no deja de crecer en detrimento de las embarcaciones locales. Los holandeses impondrán su hegemonía sobre el comercio marítimo de Europa Occidental, y también en la Península, donde, a pesar de las prohibiciones, los contrabandistas introducen hacia Bilbao de manera muy activa a través de los puertos de Bayona y de San Juan de Luz¹¹⁴.

El comercio cantábrico, con unos u otros protagonistas, se nutre fundamentalmente¹¹⁵ de mercancías procedentes no sólo de los puertos atlánticos sino también de los situados en el Mar del Norte y del Báltico, y que tenían como destino Castilla¹¹⁶. Es más un comercio de intermediación que determina un tipo de mercader redistribuidor, enlace a su vez entre otros redistribuidores o proveedores. Simultanean esta actividad prioritaria con la

¹¹³ G. PARKER, *El ejército de Flandes y el Camino español*, Madrid, 1976.

¹¹⁴ AHUPV. Carta de Laredo de 28.1.1587 de Martín de Bayona y Diego de Quintana.

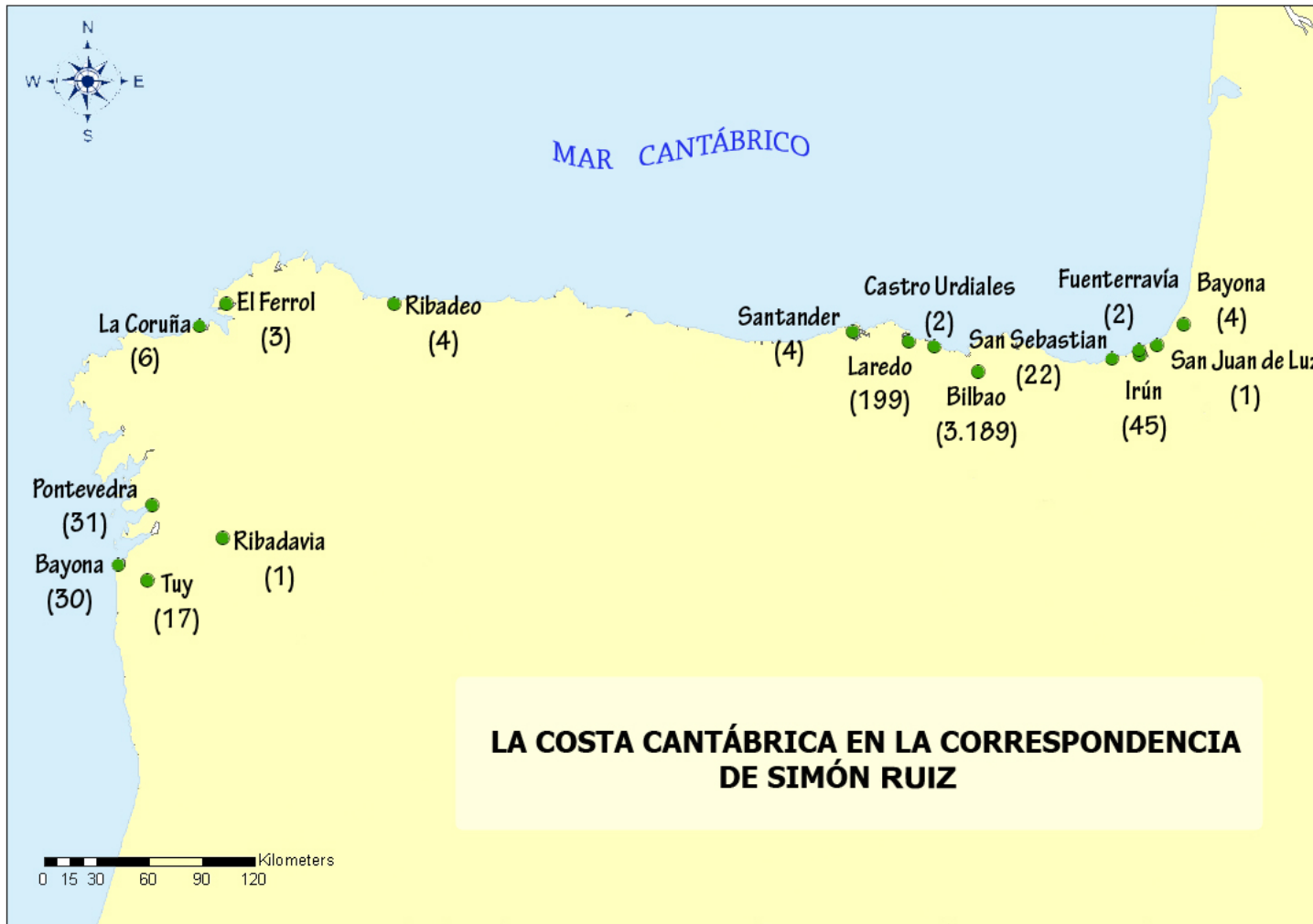
¹¹⁵ Las posibilidades mercantiles de la costa cantábrica eran muy limitadas. Se trata de una región cuya actividad agraria no era capaz de generar excedentes. Barreiro sintetiza los caracteres de la agricultura de subsistencia de esta zona caracterizándola por su minifundismo, su sistema hereditario igualitario, ausencia de grandes rentistas y la importancia de los terrenos comunales. Vid. B. BARREIRO MALLÓN. “Comercio y burguesía mercantil de la costa cantábrica” en M. LOBO CARRERA, (Edit.) *El comercio del Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995. pp. 61-62.

¹¹⁶ Regina Grafe habla de tres áreas: la primera estaría constituida por la misma región y las áreas inmediatas (desde el País Vasco hasta Galicia), la segunda llegaría hasta Portugal y la tercera incluiría el comercio con el sur de España y más raramente con la costa mediterránea. Vid. R. GRAFE, *Trade Spain between the Iberian and Atlantic worlds: trade and regional specialisation, 1550-1650*. (Tesis Doctoral), University of London, 2001. p.58.

venta al detalle, generalmente al servicio de otros mercaderes¹¹⁷. Su entidad no puede compararse a la de los grandes mercaderes castellano y a su servicio desarrollan sus actividades. Las redes comerciales españolas estaban sólidamente establecidas en la costa atlántica¹¹⁸. Bilbao ostenta la indiscutible supremacía en el conjunto del tráfico cantábrico, pese a que ciertos artículos de exportación e importación tuviesen mejor acomodo en otros puertos como Laredo o Santander, para las exportaciones de lana o importaciones de pastel.

¹¹⁷ J.P. PRIOTTI, *Los Echávarri: mercaderes bilbaínos del Siglo de Oro*. Bilbao, 1996. pp.63-64.

¹¹⁸ Además de la colonia de Amberes o de Nantes, que estudiaremos con más detalle, destacan los españoles asentados en Ruán, que llegaron a asimilarse a la población local, vía enlaces matrimoniales y que destacan por su iniciativa, la modernidad de los medios financieros que utilizan y la extensión de sus relaciones comerciales. Entre 1520 y 1540 son los protagonistas indiscutibles de todo el comercio exportador de esta ciudad a orillas del Sena. Vid. F. MOLLAT, *Le commerce...* p. 228.



Mapa 3.4. La costa cantábrica en las cartas

Fuente: AHUPV

La costa cantábrica y gallega, con excepción del puerto vizcaíno de Bilbao y de Laredo, aparece escasamente representada en la correspondencia con el mercader de Medina del Campo. En el mapa 3.4 vemos las localidades de las que se ha conservado correspondencia: de todo el reino de Galicia las cartas no llegan al centenar y de Asturias no conservamos ninguna.

Al analizar el contenido de las cartas se comprueba como los asuntos tratados en las mismas nos remite a una sociedad, la del ámbito cantábrico, en la que la actividad mercantil quedaba limitada por la ausencia de unos excedentes suficientes; siempre en el límite de la subsistencia, incapaz de sustentar intercambios de entidad¹¹⁹. Allí, como aquí, en Laredo, son abundantes las expresiones lastimeras para adjetivar las condiciones en las que habían de vivir la mayor parte de los gallegos¹²⁰. No obstante, nos cuidamos de subrayar que la percepción de esta atonía solamente alcanza a tráfico comercial internacional sin que por ello podamos deducir que el nivel de vida de la población fuese especialmente bajo. De hecho, parece que este reino soportaba una densidad media de población superior a la media española por aquel entonces¹²¹, y ello a pesar de las deficientes estructuras agrarias, su lejanía de las grandes rutas del comercio interior castellano o internacional, con escasa o nula participación en los beneficios del tráfico colonial¹²². Algunos autores señalan que la importancia de

¹¹⁹ E. GONZÁLEZ LÓPEZ, *Galicia histórica*, La Coruña, 1953, p.159.

¹²⁰ AHUPV, Carta de Ribadeo de 25.4.1582 de Gaspar de Pinto

¹²¹ J.E. GELABERT señala un crecimiento notable de la población entre 1530 y 1591 en Santiago de Compostela y su tierra, siguiendo un modelo demográfico semejante al del resto de Galicia y la Corona de Castilla. Vid. J.E. GELABERT GONZÁLEZ, *Santiago y la Tierra de Santiago de 1500 a 1640*, A Coruña, 1982, pp. 49 a 52.

los recursos agropecuarios y silvestres no ha sido suficientemente valorada por la historiografía, en parte debido a la práctica ausencia de fuentes¹²³. Y es que el espacio atlántico, con sus frondosos bosques habitados por una variada fauna, ofrecía ciertamente unas posibilidades para la obtención de alimento que permiten cierta flexibilidad en la relación recursos-población de la que carecían otras regiones peninsulares. Pese a lo cual también en Galicia se padecieron episodios de hambrunas que devinieron en episodios de retroceso demográfico más o menos intenso¹²⁴. Son precisamente estos estados de tribulación los que convienen a ciertos negocios como el de la venta de trigo con el que satisfacer la penuria de las gentes. Este es el caso que hemos podido seguir en las cartas.

Se trata de un porte de trigo procedente de Nantes, cargado por Andrés Ruiz, y que había desembarcado en Ribadeo. Esta villa goza de una posición central en este sector del Cantábrico por lo que puede organizar el abastecimiento tanto de la costa asturiana como de la gallega. El consignatario fue Gaspar de Pinto, mercader que no era de la villa, pero que conocía bien las condiciones específicas de este ámbito. El desembarco se hace entre el 24 y el 26 de abril de 1582¹²⁵, no sin dificultades por la necesidad de esperar a la marea

¹²² A. EIRAS ROEL, "Agricultura y población en la Galicia Moderna (siglos XVI-XVIII)" en *// Jornadas de Historia de Galicia. Aspectos da realidade galega (séculos XVI ó XX)*, Orense, 1986, pp. 13-43.

¹²³ "La caza, la pesca, la recogida de plantas y frutos silvestres, el rebusque en las viñas y el espiguelo en las labranzas proporcionaba a los más pobres una parte de su comida". Véase P. SAAVEDRA, *La vida cotidiana en la Galicia del Antiguo Régimen*, Barcelona, 1994, p.80.

¹²⁴ El primer episodio grave desde el inicio de la recuperación demográfica, que J.E. GELABERT fecha en 1530, fue el de 1563 que fue cuando la Real Audiencia de Galicia apelando a capacidad normativa establece la tasa de los granos. A este le seguirían otros sucesos como la peste de 1567-1570, la crisis agraria de 1573-1575, un nuevo episodio de pestilencia y hambruna entre 1576 y 1579, y la peste atlántica de 1598. Cf. A. EIRAS ROEL, Ob. Cit. p.19 y J. E. GELABERT, *Santiago...*p.49-59.

¹²⁵ AHPV, Carta de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 25.4.1582.

y por el necesario concurso de embarcaciones pequeñas que lo acercasen al muelle desde donde era acarreado a las *lonjas* o depósitos donde quedaba almacenado. Creemos que la cantidad total era de unas 200 toneladas, almacenadas en dos lonjas alquiladas al efecto.

Aunque Galicia no es propiamente una “tierra de acarreo”, como dice la documentación medieval, la primavera es una época en que se terminan las reservas almacenadas y acucia la necesidad por lo que la ocasión es en principio favorable. Esos mismos días se consulta del precio de venta ya que la propuesta que en este sentido hace el de Medina, 17 rs. por fanega, es claramente excesiva, toda vez que un mercader francés acababa de vender su “buen trigo” a 14 ½ reales “medida de la mar”¹²⁶. Finalmente se decide la venta en este último precio. Pese a lo cual, una contingencia no excepcional como la fermentación del grano se añade a las dificultades de venta¹²⁷.

Son de gran interés las decisiones que adopta el mercader gallego a lo largo de los meses siguientes para procurar la venta del trigo encomendado. Inicialmente envía dos hombres de confianza a recorrer la costa asturiana “por las rías” a partir de los puertos de Lastres y Cudillero, considerando sus mayores dificultades para el abastecimiento. Antes había de vencerse la resistencia de la población y del regimiento de la villa de Ribadeo, para lo que se les hace una promesa de futuros portes. Así, pese a las suspicacias, se obtiene la licencia para

¹²⁶ AHPUV, Carta de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 25.4.1582. Se dice en este documento que la fanega de la mar tenía 5 eminas (25 celemines), mientras que la fanega de tierra tenía tan solo 4 eminas (20 celemines).

¹²⁷ Ibidem. Gaspar se lamenta: “se ha vendido lo primero que salió del barco, lo que quedó está maltratado por el calor, aunque lo palean a menudo. Tengo una logia grande donde extenderlo para que pierda el calor”.

sacar hasta doscientas fanegas¹²⁸. Pese a que el trigo hacía “un pan negro y de mal olor” al que se le llegaron a atribuir unas fiebres que padecieron los lugareños, se vendieron 150 fanegas a 16 rs. y quedaron 50 por vender¹²⁹. Animán desde Galicia a preparar nuevas empresas: “este año la cosecha (de escanda) será muy ruin que espigó mal y habrá falta el año próximo”. No fructificarían las plantas ni los ánimos de Simón Ruiz, que comprobó que a las dificultades inherentes a este tráfico había que añadir el que la tierra gozaba de cierto nivel de producción de cereal que ciertamente limitaba su dependencia del exterior, y con ello las posibilidades de negocio. No nos sorprende pues que sean tan escasas las referencias a las importaciones en las cartas de Galicia.

En efecto, la cuestión del abastecimiento ocupa un porcentaje muy reducido en el conjunto de la correspondencia que mantuvo la compañía de Simón Ruiz con las villas gallegas. En su gran mayoría, se ocupan de cuestiones financieras y, salvando las distancias, se puede afirmar que el papel jugado por el mercader medinense es análogo al que desarrollaba en sus relaciones con sus socios portugueses¹³⁰. Del mismo modo que sus vecinos del sur, los gallegos precisaban de su infraestructura mercantil y financiera para poder hacer llegar sus fondos no sólo a las ferias castellanas sino también hacia destinos exteriores como Lyon o Roma, concertar los seguros, traslado de correspondencia e, incluso, para participar en el lucrativo juego del cambio.

¹²⁸ AHPV. Carta de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 27.6.1582. “Se han quejado de que he sacado más de doscientas fanegas y hubo de venir el escribano para medir...”

¹²⁹ Ibidem. Carta de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 23.7.82

¹³⁰ Véase Ó. LUCAS VILLANUEVA, “Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580”, en *Studia Histórica*, 23, Salamanca, 2001, pp. 173-198.

Desde Pontevedra y Tuy se remiten en estos años hacia Medina del Campo miles de ducados en metálico (coronas o escudos de oro) para ser enviados a Roma a la cuenta del doctor Jerónimo Fonseca, al que presumimos administrador de los dineros procedidos de la venta de las bulas¹³¹, allí, en la ciudad de los papas.

En otras ocasiones se trata de utilizar la persona de Simón Ruiz para hacer buenos sus créditos o agilizar la satisfacción de sus deudas¹³². También para llevar a cabo operaciones de cambio puramente especulativas, como la que protagoniza Marcos Tomás desde Bayona y solicita el envío de letras a Lyon para la feria de pagos de Reyes en la persona de Diego de Castro¹³³.

Las operaciones de seguro nos indican nuevamente la vitalidad de la navegación de cabotaje que se desarrollaba a lo largo de la costa atlántica y cantábrica. En esta ocasión se trata de asegurar por un total de 1.000 ducados un porte de azúcar, embarcado en Viana do Castelo con destino a Bilbao, bien en Valladolid bien en Madrid¹³⁴.

Asturias destaca precisamente por su ausencia en la documentación del mercader medinense. Ninguno de los puertos del principado fue capaz de generar por sí mismo la suficiente actividad económica como para atraer a estas

¹³¹ AHUPV. En una carta de Juan de Villarino de Pontevedra de 14.6.1587 se habla específicamente de las bulas de la Iglesia de Santa María de Bora. En otra carta, de Diego Blandón de Pontevedra de 28.8.1592, se menciona una libranza de 532.360 mrs. de Cristóbal de Soto, canónigo de la Iglesia de Santiago, a la cuenta del doctor Jerónimo Fonseca para ser enviados.

¹³² Ibidem. Carta de Diego Coronel de Tuy de 25.6.1596 en la que comunica que ha pasado sobre Simón Ruiz una letra de 686.000 mrs. para los pagos de octubre de este año a pagar a unos vecinos de Madrid.

¹³³ Ibidem. Carta de Marcos Tomás de Bayona de 7.1.1582.

¹³⁴ Ibidem. Carta de Diego Coronel de Bayona de 3.9.1588.

localidades comerciantes que precisasen recursos financieros externos, ni mucho menos, para ser mercado habitual de productos importados de Francia o de los Países Bajos. No así en las relaciones comerciales con el resto de territorios costeros, de los que sí tenemos constancia que mantuvieron una relación mercantil fluida a través de la navegación de cabotaje.

En la Baja Edad Media, Asturias iniciaba una lenta expansión gracias al desarrollo del tráfico mercantil y las peregrinaciones francas a la Cámara Santa de la Catedral de Oviedo¹³⁵. Y Avilés se convirtió en el principal puerto de la región gracias a las importaciones de sal, vinos y paños, destinados fundamentalmente a Oviedo y Avilés, como principales núcleos urbanos del Principado, pero también a León y algunas de las villas del camino que llevaba a Medina del Campo; por contrapartida tan sólo se exportaban algunas materias primas como maderas, frutos secos, cítricos y algunas pieles¹³⁶.

La excepcionalidad del Principado respecto al resto de las comunidades cantábricas puede ser explicada por distintas razones. En primer lugar, el relativo aislamiento que la disposición del relieve imponía a este territorio. Y ello a pesar de la apertura de un camino carreteril costado por el obispo de Oviedo, Diego Minguez de Vendaña, a comienzos del siglo XVI¹³⁷. El transporte de mercancías llegadas a los puertos hacia el interior presentaba aún mayores dificultades que

¹³⁵ URÍA RIU, J.: "Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la Edad Media (siglos XIII al XVI)", en VARIOS, *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Oviedo, 1979. pp. 313-367.

¹³⁶ Ibidem.: Ob. Cit. p. 326.

¹³⁷ Pese a este esfuerzo por crear infraestructuras que comunicasen el Principado con la Meseta, este paso se ha mantenido como el más importante hasta casi nuestros días. Jovellanos, en 1783, afirmaba que por aquel entonces era el más transitado para acceder a Castilla, seguido a distancia por los de Cerredo, Leitariegos, Somiedo, Vegarada, San Isidro, Ventaniella, el Pontón y Piedrafita. Vid. G. ANES, *Economía y sociedad en la Asturias del Antiguo Régimen*, Barcelona, 1988, p. 130.

para otros territorios costeros, incrementando los costes de los transportes cuando no los imposibilitaba absolutamente cuando los inviernos hacían intransitables éste y otros pasos. Probablemente, el que Carlos V tras su desembarco en Villaviciosa procedente de Middelburg en 1517 optase por dirigirse hacia San Vicente de la Barquera camino del puerto de Palombera hacia Reinosa, según nos dejó escrito Laurent Vital¹³⁸, en vez de utilizar algunos de los pasos asturianos tuviese que ver precisamente con las mayores dificultades de los mismos frente a los de la región vecina.

El atraso económico que padecía Asturias tampoco propiciaba el dinamismo comercial. Pese a que desde finales del siglo XV y los dos primeros tercios del siglo XVI el Principado participase en un proceso modernizador que dinamizó y transformó las bases sobre las que se había asentado la vida de la región¹³⁹, no parece que tales alteraciones alcanzasen a modificar la realidad económica más allá de cierto aumento de la productividad y fortalecimiento de los núcleos urbanos, ya que por lo demás el cultivo seguiría quedando reducido a la franja costera, las partes más fértiles de los fondos de los valles; instrumentos de labranza muy rudimentarios, cultivos de autoconsumo de escaso rendimiento (escanda, centeno, panizo y mijo)¹⁴⁰; las hambrunas asociadas continuaron siendo un problema estructural. Destaca la crisis demográfica que se vivió entre 1572 y 1576, así como los sucesivos episodios de 1582, 1588, 1591 y 1592. En definitiva, no son circunstancias muy distintas a las del resto de la cornisa

¹³⁸ Citado por J.L. CASADO SOTO, *Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII*, Santander, 1980.

¹³⁹ Sobre la realidad económica y social de la Baja Edad Media en Asturias, vid. J.I. RUÍZ de la PEÑA, "Baja Edad Media" en E. BENITO RUANO y F. JORDÁ CERDA, *Historia de Asturias*, Cap.V, Oviedo, 1981.

¹⁴⁰ G. ANES, *Economía y sociedad...*p.31.

cantábrica, pero agravadas por un aislamiento que acentuaría la tendencia hacia la autarquía de este territorio.

En el Cantábrico oriental, el puerto de **San Sebastián** mantiene un comportamiento paralelo al de Bilbao, aunque a menor escala: salen los barcos cargados de sacas de lana con destino a Ruán, Calais o Dunkerque¹⁴¹, hierro y papel hacia Vigo¹⁴², reexpediciones de algunos lienzos hacia Sevilla y Cádiz. Por supuesto, también son numerosos los testimonios de las operaciones financieras en las que se mencionan las plazas ferias de Medina del Campo o Lyon, en las que intervienen sonoros apellidos en el negocio como los Caponi o los Maluenda.

Ya en la frontera, Irún y Fuenterrabía, presentan alguna particularidad relacionada con su posición adelantada. Así, vemos como se hacen frecuentes referencias a los correos terrestres como los de Roma o Lyon, obligados a pasar por estas localidades. Gracias a ello podemos conocer detalles a cerca de las dificultades que las “Guerras de religión” les causaron, llegando a destruir los despachos, a pesar de los salvoconductos que portaban¹⁴³. También nos informan de cuáles eran los plazos habituales empleados por los correos y trajineros en cubrir la distancia que les separaba de Lyon (14 días en condiciones normales)¹⁴⁴.

¹⁴¹ AHUPV, Carta de San Sebastián de Juan de Sarobe de 20.6.1588.

¹⁴² Ibidem. Carta de San Sebastián de Diego de Pereira de 20.3.1587 en la que se solicita que se le aseguren en Madrid 1.450 Ds. sobre hierro y otras mercancías que cargan en un navío de Pontevedra, maestre Domingo del Río.

¹⁴³ Ibidem. Un episodio de esta naturaleza es relatado por Juan de Arbelay en una carta de Irún de 25.11.1590.

¹⁴⁴ Ibidem, Carta de Leguía de Irún de 29.11.1567.

Simón Ruiz aprovecha la estratégica situación de las villas para solicitar información detallada de la situación interna del país vecino. De ahí que los corresponsales no se limiten a comentar las últimas informaciones o rumores conocidos por ellos, sino que, en los periodos más conflictivos, elaboran memoriales –por desgracia, no conservados- a los que las propias cartas daban cubierta. Tampoco nos resultó extraño que los corresponsales desde Fuenterrabía fuesen militares, capitanes más exactamente, que se dirigen al mercader medinense bien para solicitar modestos créditos, bien para adquirir ciertas vituallas para la tropa¹⁴⁵ o bien para informar de la situación de las tropas de uno y otro bando en el conflicto francés.

Las cartas de más allá de la raya, Bayona de Francia y San Juan de Luz, también sirven al de Medina para conocer la situación interna del país vecino, y concertar algunas operaciones de cambio¹⁴⁶.

La evolución de la dinámica comercial que sigue al periodo que cubre correspondencia, a juzgar por la evolución de las rentas de los diezmos, es claramente negativa. En las siguientes gráficas se evidencia que el ritmo decreciente de las rentas obtenidas en las aduanas de los diezmos. Esta tendencia se mantuvo a menos hasta el primer cuarto del siglo XVII, aunque con signos de cierta recuperación. Los datos amablemente ofrecidos por Juan E. Gelabert nos permiten comparar la postración en la que se instalan los diezmos con la evolución seguida por el rendimiento del almojarifazgo mayor, cuyo *trend*

¹⁴⁵ AHUPV. Carta del Capitán Cristóbal de Salamanca de 3.1.1581 en la que solicita la intermediación para la concesión de un crédito de 200 rs. para adquirir algunas piezas de paño de color de a 6 o 7 rs. la vara, y camisas pasaderas de terciopelo negro de 6 o 7 rs. cada una, porque “mi gente está muy rota”.

¹⁴⁶ Ibidem. Carta de Felipe Hernández de Bayona de 8.12.1581

positivo es claro, más si lo completamos con las cifras ofrecidas por Lapeyre¹⁴⁷. En definitiva, si los albores del siglo XVI habían completado el desplazamiento del eje económico desde el Mediterráneo al Atlántico, los comienzos del XVII, por lo que respecta a España, contemplan una nueva traslación del eje de la actividad económica, desde el exhausto norte castellano a las tierras meridionales.

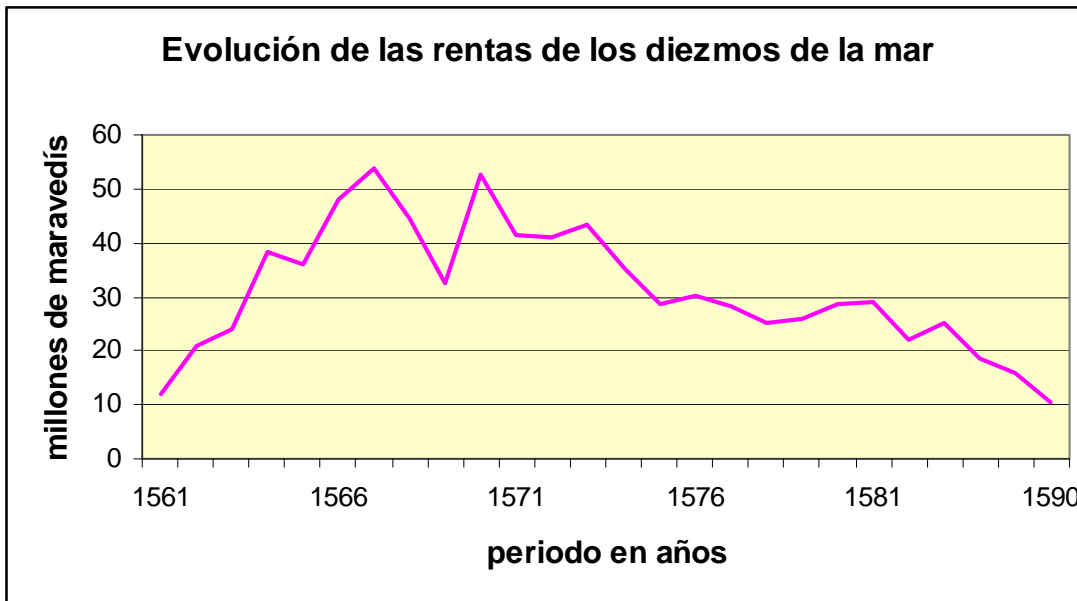


Figura 3.3 Evolución de los diezmos de la mar de Castilla

Fuente: M. Ulloa, *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977

¹⁴⁷ H. LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981

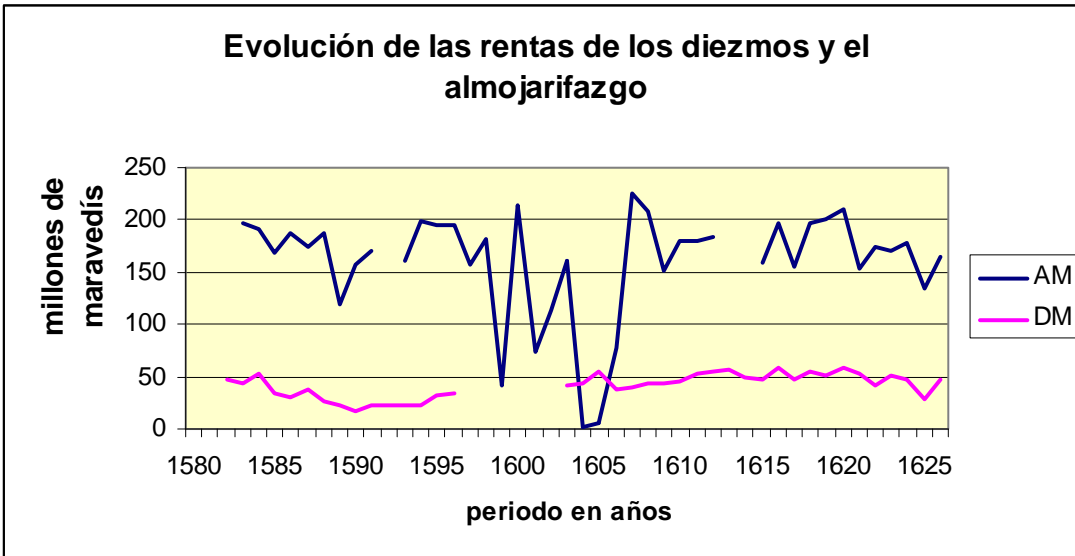


Figura 3.4. Evolución comparada de los rendimientos de los diezmos y almojarifazgo mayor.

Fuente: J.E. GELABERT, (datos que nos adelanta de su próximo trabajo)

4. LOS PROTAGONISTAS.

4.1. Simón Ruiz.

Tomamos contacto con la documentación cuando Simón Ruiz ya se había convertido en un más que notable hombre de negocios, cuyas actividades se extendían tanto por el territorio peninsular como por el extranjero.

Sus orígenes se sitúan en Belorado, en la comarca de los Montes de Oca. Bien comunicada, hito en la ruta jacobea, cruce de caminos entre el valle agrícola y la montaña ganadera. En la Edad Media supo aprovechar estas condiciones para convertirse en una próspera villa. Sin duda alguna, no resulta ajena a esta antigua prosperidad la vocación comercial que animó a los hermanos Ruiz Embito y que les hizo abandonar su localidad de origen en busca de nuevas oportunidades.

No se sabe con certeza la fecha de nacimiento de Simón Ruiz, 1525 ó 1526, pero sí que se inicia en la actividad comercial a la edad de 21 años en el

comercio al por menor¹⁴⁸ o regatonería¹⁴⁹. Posteriormente, comienza a importar telas de Bretaña por cuenta propia, y hacia 1550 se traslada a Medina del Campo, ciudad en la que desarrollará la mayor parte de su vida y actividades¹⁵⁰, salvo la década de los años ochenta que pasará en Valladolid, más que por otras razones por estar allí asentada la Real Chancillería y tener que agilizar allí sus asuntos con la justicia. Su paulatina progresión comienza cuando se asocia con los burgaleses Andrés Merino y Francisco de Zamora para adquirir mercancías en Francia, para luego revenderlas en Castilla. Los mercaderes castellanos, como los Miranda, de la Presa y su propio hermano Andrés, establecido en Nantes desde 1537, constituyen sin duda el gran punto de apoyo sobre el que se apoya la palanca de su prosperidad inicial. Gracias a su hermano es que puede establecer provechosos contactos con el país vecino en un momento especialmente favorable, sobre todo, a partir de la Paz de Cateau-Cambresis, en el que a seguridad de los transportes se le une la pujanza económica española y la gran demanda de manufacturas textiles lenceras procedentes de Francia y de Flandes¹⁵¹. Hasta allí se desplazó tanto para atender directamente sus

¹⁴⁸ A esta edad obtuvo el “acta de emancipación” que le autorizaba a negociar por cuenta propia. H. LAPEYRE, *Une famille de marchands: les Ruiz*, Paris, 1955, p. 60

¹⁴⁹ J. COROMINAS y J.A. PASCUAL, *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, 1985. Señala que esta voz es de referencia muy frecuente desde la Edad Media, y que en el Siglo de Oro adquiere un sentido más peyorativo. Preferimos la acepción también aceptada de regatón como revendedor a la que nos ofrecen otros autores, que señalan la identificación de este oficio con los especuladores que se beneficiaban de las necesidades de abastecimiento de la población y a los que se les atribuía, por extensión, todo tipo de maldades. A. ALVAR EZQUERRA, *El nacimiento de una capital europea. Madrid entre 1561 y 1606*, Madrid, 1989, p. 150.

¹⁵⁰ H. LAPEYRE, *Une famille de...* p. 68.

¹⁵¹ En 1552 se había constituido una compañía formada por algunos de los más importantes mercaderes de aquel momento: Miguel de Zamora, Francisco de la Presa, Vítores Ruiz, Juan de Santo Domingo, Diego de Bernuy, y los bilbaínos Juan de Orbea y Jacobo de Astigar. Esta compañía estaba fundamentalmente dedicada a la importación de tejidos franceses. Vid. H. CASADO ALONSO, “Crecimiento económico y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (siglos XV y XVI)”, en J.I. FORTEA, *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*, Santander, 1997, p. 297.

importaciones de telas y ampliar sus actividades a Ruán, donde desde 1562 actúa como su representante Sancho de Arbieta¹⁵², pronto sustituido por Antonio de Quintanadueñas. Las telas elaboradas en esta zona eran muy competitivas en el mercado castellano, baratas y de gran calidad, se enfrentaban a la prácticamente inexistente industria lencera local. No menos importante fue la sociedad a la tertia parte que fraguó junto a Ivon Rocaz y Jean Le Lou y que se mantendrá hasta 1569¹⁵³.

Resulta muy significativo que sea un “criado” de Ivón Rocaz, Maturin Bizeul, el que organice los primeros tiempos de las importaciones de lencerías desde el puerto de Nantes, como consignatario de las mercancías aportadas a Bilbao. Pudiera ser que la iniciativa en el negocio importador correspondiese al mercader nantés, socio de Andrés Ruiz, y no a nuestro mercader. No obstante, ello no privaría a Simón Ruiz del mérito de haber sabido desarrollar esta actividad, y aprovechar las oportunidades brindadas por los acontecimientos. Parece que el tal Bizeul era hombre de valía por lo que una vez puesta en marcha la actividad y formado un agente que pudiera sustituirle fue requerido desde Nantes para ocuparse allí de la gestión de la compañía de Rocaz. Así que en el otoño de 1565 regresó a su Francia natal -muy a su pesar- por tierra y en compañía de unos compatriotas, dejando a Bartolomé del Barco al frente de la consigna¹⁵⁴.

¹⁵² R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Mercaderes castellanos del siglo de oro*. Valladolid, 1995 p. 37.

¹⁵³ H. LAPEYRE, “Simón Ruiz Embito y su carrera de hombre de negocios” en E. LORENZO SANZ, (Coor.) *Historia de Medina del Campo II*, Valladolid, 1986. pp. 367-380

¹⁵⁴ AHPUV, Carta de Bilbao de 1.12.1565 de Maturin Bizeul. Esta carta es la última de la que tenemos constancia, pese a promete regresar a acabar de resolver algunos asuntos pendientes.

Las primeras cartas con las que contamos desde Laredo, datadas en 1563, coinciden con un momento muy favorable en su trayectoria profesional y de clara expansión comercial. En esos años inicia sus negocios en Sevilla como importador de lencerías, asociado a los Maluenda, y llega a situar en la capital hispalense a un factor para que llevase un control de sus negocios, Jerónimo de Valladolid, luego sustituido por Francisco de Mariaca, y más tarde por Francisco Morovelli¹⁵⁵. También de esta fecha datan los negocios que regularmente mantiene con otras ciudades europeas como Lisboa¹⁵⁶, o con Ruán, donde tenía desplazado a Antonio de Quintanadueñas. Y por supuesto, Amberes, lugar donde tenían su asiento, los grandes hombres de negocios tanto castellanos como europeos.

No nos deja intuir la correspondencia de Laredo las dificultades por las que atraviesa en la segunda mitad de la década de los años sesenta. En verdad debieron de ser momentos duros, pero pudieron ejercer en él un efecto similar al de una vacuna; la prudencia será en adelante su seña de identidad, remiso a las invitaciones que una y otra vez le ofertan sus potenciales socios sobre la necesidad de asumir tal o cual negocio, para irritación de los mismos. Júzguese la gravedad de su situación: hubo de liquidar deudas en dinero contante en Ruán

Lo que sí sabemos con certeza es que los preparativos de la marcha se demoraron en demasía, lo que provocó cierta suspicacia en el de Medina de la que el se defiende. Es posible que Simón Ruiz prefiriese a alguien de su entera responsabilidad y no a un subordinado de otro mercader.

¹⁵⁵ Conocemos bien a éste último como administrador de los negocios sevillanos, junto con Luís Pérez. A través de los Gómez d'Elvas sabemos que acostumbraban a especular con los cambios entre Sevilla y Lisboa, como en una ocasión en la que esperando una *estrechez* de esta última que no se produjo padecieron fuertes pérdidas. No gozaban de buena dita entre los mercaderes portugueses.

¹⁵⁶ Ó. LUCAS VILLANUEVA, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*. Universidad de Cantabria. Santander, 1994. Tesina inédita.

por la debilidad de su *dita*¹⁵⁷; una partida de numerario que pretendía hacer pasar de manera fraudulenta a Francia es detenida en Miranda de Ebro y él es enjuiciado y condenado; las quiebras, los alzados, se encadenan unos a otros en Sevilla debido al embargo real de la plata llegada de las Indias, cebándose también en la colonia de mercaderes burgaleses que allí estaba asentada, entre ellos a Maluenda, asociado a nuestro protagonista¹⁵⁸. Pero, como anticipábamos, saldrá tan fortalecido de la prueba, como receloso de Sevilla, a la que no volverá sino para negocios relativamente modestos¹⁵⁹.

Tampoco vuelve a establecer una relación societaria permanente con ningún mercader. Su posición dominante en el mundo mercantil y financiero le permite prescindir de los socios estables, aunque continúe participando en asociaciones temporales con otros hombres de negocios para llevar a cabo una operación concreta, normalmente a la tercia y, menos frecuentemente, a la cuarta parte.

Una fecha clave en este trabajo y en la vida de Simón Ruiz es el primero de septiembre de 1575. Felipe II firma el decreto de suspensión de pagos que iba dirigido contra los banqueros genoveses¹⁶⁰ y hace entrar en el juego de las grandes finanzas a los mercaderes castellanos, entre ellos a Simón Ruiz, aunque

¹⁵⁷ Ya antes había tenido problemas cuando fue sorprendido por las autoridades un envío de 41.637 escudos que carecía de licencia de saca y que iba destinado a satisfacer las cuentas de Nantes. Llegaron a ser apresados Vítores Ruiz, Francisco de la Presa y Gonzalo Núñez. R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Mercaderes castellanos...* p. 37.

¹⁵⁸ R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, ob. Cit. p. 36.

¹⁵⁹ Tan graves fueron las pérdidas, que en diciembre de 1568 sabemos que se desplaza a Sevilla, junto con Francisco de la Presa, para liquidar y cerrar cuentas. En el futuro a penas sí haría negocios de consideración en esta ciudad. AHPUV, Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvas de 1-12-1568.

¹⁶⁰ F. RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, 1990 (1965), pp. 16 y ss.

su posición en la Corte no fuese inicialmente de su gusto. Lamberto Lamberti, factor de los Bonvisis en España, le consuela, mejor informado o más cauto: "*Los burgaleses se han metido mucho en negocios de Corte y quieren meterse más. Le suplico no se disguste por no estar a la parte porque ahora hay sosiego, pero pueden venir malos tiempos. Prudencia, que no son negocios tan seguros y llanos como los de Nantes*"¹⁶¹ Sabrá aprovechar el de Medina la ocasión brindada y con mejor o peor fortuna continuará haciendo asientos hasta 1588, a partir de entonces intervendrá más como intermediario o mandatario a comisión. Utilizó Simón Ruiz sus relaciones con las plazas de Nantes, Lyon, Amberes y con los comerciantes portugueses para apoyar a la Corona en aquellos difíciles momentos. De todas maneras, para esta época ya contaba con una dilatada experiencia en el mundo de los cambios, habituado a transferir remesas a las ferias de internacionales de cambios en las distintas plazas europeas.

Este año de 1575 es también una fecha señalada para nuestros laredanos. Los conflictos anglo-españoles y la rebelión de los Países Bajos tendrán paradójicamente una consecuencia beneficiosa para Laredo, ya que Ruán pasa a convertirse en el puerto de intermediación obligada entre los contendientes. Es cierto, que, como veremos, algunos mercaderes optan por utilizar la vía terrestre de Orleans, para luego continuar por el Loira hasta Nantes. Pero no es menos cierto que por mar Laredo podía ofrecer sus ventajas comparativas respecto de Bilbao, cuya posición en el puerto de Nantes era mucho más sólida. Paradójicamente, la decadencia de la ciudad portuaria del Loira servirá de impulso brevemente a la villa cántabra entre 1578 y 1585, como se puede observar en la evolución de los ingresos de los diezmos de la mar en la aduana

¹⁶¹ AHPUV. Carta de Valladolid de Lamberto Lamberti de 12.3.1575.

portuaria de Laredo (véase, figura 2.1). Esta situación empero no se podía mantener mucho tiempo, dado que los acontecimientos degradarían la seguridad de navegación hasta hacerla casi imposible como veremos más adelante.

A nuestro entender, la fortaleza del mercader medinense residía sobre todo en su capacidad para diversificar los riesgos, ampliando su espacio de acción allá donde consideraba que podía obtener beneficios, extrayendo todo el provecho al poder de la información. Su red de corresponsales le permitieron obtener puntual conocimiento sobre precios de mercancías y cambios, gracias a lo cual pudo manejar importantes cantidades de capital, propio y ajeno, por las plazas europeas, llegando a ser apoderado de las más importantes compañías internacionales: como los Balbani, los Bomvisis, etc. De hecho, hay autores que se refieren a él, un tanto hiperbólicamente, como el “*banquero de Felipe II*”, debido a su papel en la negociación de asientos con la Corona¹⁶².

A pesar de que, a partir de entonces, sus negocios basculen hacia la actividad cambiaria no por ello olvidará el tráfico de mercancías, ni lo abandonará del todo hasta prácticamente el final de su vida. En el área del Atlántico septentrional y de la sucesión de conflictos, él mantuvo su actividad con Flandes, utilizando Ruán como puerto de abastecimiento, al menos mientras el tráfico fue posible.

El papel que juega Laredo en su red comercial se evidencia finalmente como menor, pero pudo haber sido otro su destino. Como trataremos de demostrar en esta tesis no fueron sus condiciones de partida deficientes en ningún aspecto: tenía un puerto amplio y bien acondicionado, gracias a las

¹⁶² Señala Carande, corroborando la opinión de Henry Lapeyre, que no figuraba entre los banqueros que más dinero prestaron a Felipe II. R. CARANDE, *Otros siete estudios...*p. 305.

reformas llevadas a cabo desde tiempos de los Reyes Católicos; una relevante actividad pesquera, escuela de marinos capaces de enfrentarse a las aguas de la mar océano; recursos para la construcción de embarcaciones; relaciones desde antiguo con los puertos de la fachada atlántica europea; y, por último, unas comunicaciones que no eran significativamente inferiores a la de su gran rival en el tráfico con Europa, y a la postre vencedora, villa de Bilbao.

El reinicio de sus negocios con Francia, tras el levantamiento de la prohibición real¹⁶³, a comienzos de la década de los sesenta, le permiten ampliar sus negocios en este país. De hecho, nunca se habían llegado a romper los vínculos comerciales con este país, pues Andrés Ruiz había contado con salvoconductos a lo largo de este periodo bélico que le permitieron comerciar desde Nantes¹⁶⁴. Ruán se incorporará con carácter habitual al comercio de importación de tejidos, sobre todo de lienzo, con destino a los puertos cantábricos.

En la compañía de Simón Ruiz los negocios cambiarios empiezan a ganar importancia. Los mercaderes portugueses habían abierto extraordinariamente el mercado internacional, poniendo en contacto el continente asiático con Europa. Sin embargo, el incipiente capitalismo mercantil luso carecía de los medios para desplazar sus recursos financieros con fluidez, es ahí donde entra el mercader

¹⁶³ R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Mercaderes castellanos en el Siglo de Oro*, Valladolid, 1995, p.34.

¹⁶⁴ J. L. AZAOLA, "Elementos de análisis cuantitativos de los registros privados: ejemplo de los registros Ruiz de Nantes, en *Actas de las Iª Jornadas de Metodología aplicada de las Ciencias Históricas*, Santiago de Compostela, 1975, pp. 781-793.

castellano¹⁶⁵. Entre ambos se produjo una unión de carácter simbiótico, ya que a los portugueses les permitía intervenir en los negocios cambiarios europeos y al de Medina obtener mayores recursos con los que afrontar operaciones de mayor envergadura, sin desdeñar la participación conjunta en el tráfico de mercancías como la pimienta, sal o el añil, que se vendían tanto en el mercado europeo como en el peninsular.

No son muchos los rasgos de su personalidad que las cartas permiten advertir, pero en términos generales parece ajustarse a lo que se esperaba de un gran hombre de negocios en la España de Felipe II. Es innegable un vigoroso espíritu emprendedor; nunca satisfecho, siempre en pos de negocios que le proporcionasen anhelados beneficios. También se ha señalado la extrema prudencia con la que afronta sus negocios, tanta que prefiere desaprovechar la ocasión antes que asumir el riesgo de unas pérdidas. Con sus corresponsales se muestra exigente y puntilloso en lo que toca a los negocios; los desacuerdos en las cuentas son relativamente frecuentes y quedan resueltos normalmente con prontitud. Sus enojos eran temidos y no parece mostrar compasión con los morosos¹⁶⁶, ni con aquellos que en algún momento defraudaron sus expectativas.

¹⁶⁵ Ó. LUCAS VILLANUEVA, "Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580", en *STUDIA HISTORICA*, 23, 2001, pp. 173-198.

¹⁶⁶ AHPUV. Carta de Segovia de Amaritas de 22.11.1575. Sobre la cobranza de deudas a un difunto, llevado a la tumba, al decir del corresponsal, por el disgusto de saberse estafado por su propio hijo en más de 1000 ds., no mostraba clemencia Simón con su afligida viuda. Le dice Amarita: "*Yo quiero que paguen todo, pero le pido más tiempo pues ellos tienen hacienda para pagar todo...*".

Conocemos sus vicisitudes personales a través de las cartas: la muerte de su primera mujer, María de Montalvo¹⁶⁷, y su matrimonio con Mariana de Paz¹⁶⁸, hasta sus enfermedades y achaques¹⁶⁹. La correspondencia nos confirma la profundidad de sus sentimientos religiosos y le sabemos de costumbres morigeradas, bien por su natural condición no muy saludable bien por convicción; además de aguar el vino –para escándalo de su hermano-, comía mucha fruta y huía de los excesos. Sabemos que apreciaba el salmón y especialmente le gustaba el escabeche de sardinas que le preparaban en Laredo, con el que gustaba regalar a sus amistades, sobre todo en tiempo de Cuaresma¹⁷⁰. También que se hacía traer de Francia la lamprea en barriles¹⁷¹. Por otra parte, conocemos que vivía rodeado de lujo, dentro de la austeridad castellana, y que a sus esposas no les faltaron los más finos vestidos¹⁷² y ni preciosas alhajas. De hecho, no son infrecuentes las demandas que en este sentido hacía a sus correspondientes, solicitándoles tal o cual aderezo como el *aljofre* a los lisboetas,

¹⁶⁷ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 3.9.1571.

¹⁶⁸.AHPUV, Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 26.11.1573.

¹⁶⁹. Ibidem Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 3.3.1579. Ese invierno la enfermedad le afectó hasta el punto de mantenerle en cama una buena temporada. En otra misiva, a propósito de sus padecimientos de estómago, su hermano Andrés le aconseja desde su experiencia: "yo digo que plugiese a Dios que Vm se gobernase también como yo hago y que tuviese tan buen estómago como el que yo tengo, que en verdad me parece que no tengo 35 años, tan bien me hallo, y sin ningún mal ni dolor (...) y Vm hace muy mal en no beber vino y lo haber dejado por beber agua, aunque sea coçida. No le sirve de ningún bien y le gasta su estómago. Es verdad que el vino de allá es muy fuerte prencipalmente para estos tiempos, que plugise a Dios que yo le pudiese enviar media docena e punçones de vino de Orlians y me costase a mí 3 ó 4 dineros (...) y así le pido por merced torne a beber su vino de algunos vinos delicados que por allí habrá que así pligiese a Dios los tuviese en su bodega como yo los tengo en esta suya que si se pudiesen transportar sería bien presto hecho".

¹⁷⁰ Ibidem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 11.7.1578.

¹⁷¹ Ibidem. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575.

¹⁷² Ibidem, Carta de Laredo de Diego del Campo Arziniega de 18.3.1591. "Sobre los cuellos y el lienzo nantés me quedé corrido que Vm trate de ello, y cuando llegue a Nantes se lo enviaré".

finos lienzos en Ruán, un “*esclavo negrito*” para el servicio doméstico que también pide a los Gómez d’Elvas o dos caballos cordobeses.

Como sabemos, vivió habitualmente en Medina del Campo; sin embargo, por su correspondencia se revela que desde 1583 traslada su residencia por largas temporadas a Valladolid¹⁷³. Ello bien pudiera ser explicado por que Medina había perdido el brillo que luciera antaño; quizá también este cambio de domicilio tuviese que ver con la circunstancia de que la capital vallisoletana fuese sede de la Real Chancillería, lo que le permitía estar al tanto de sus pleitos y negocios, en tanto que en Medina del Campo quedaban sus sobrinos Lope de la Cámara y Cosme Ruiz al frente de sus oficinas.

No tuvo descendencia. En la segunda mitad de los años ochenta da entrada en la compañía a su sobrino y empleado Lope de la Cámara Arziniega, incluso antes que a su otro sobrino, hijo de Vítores, Cosme Ruiz, sin que por ello el medinense descuide en absoluto el rumbo de la empresa. De hecho, aunque en la correspondencia la presencia de sus sobrinos como destinatarios fuese cada vez más frecuente, siguió manteniendo contacto con sus corresponsales laredanos al menos hasta 1593, y era él quien seguía tomando las decisiones estratégicas, a quien se apela o invoca en los momentos de mayor gravedad.

Grandes fueron las responsabilidades que llegó a alcanzar en la empresa **Lope de Arziniega**. En la documentación de Laredo, aparece por vez primera en 1574, cuando firma como testigo en las oficinas de la compañía en Medina del Campo, para la conformidad en una carta de pago de cierta cantidad de dinero

¹⁷³ V. VÁZQUEZ DE PRADA también advierte esta circunstancia sin que llegue a extenderse en más explicaciones. Vid. *Lettres marchandés*....p. 13.

que se le abona a Inés de Limpias por mediación de, Juan Díez de las Damas, enviado de esta última¹⁷⁴. Es de destacar que la deuda es en concepto de los gastos de transporte, encomiendas y diezmos por unos fardos de fustanes remitidos al mercader portugués Hernando de Morales. Arziniega vuelve a aparecer en una carta del 6 de noviembre de 1576, esta vez como destinatario y administrador de ciertos negocios de Juan Luís de Vitoria, mercader burgalés. A partir de entonces su presencia se manifiesta aquí y allá como administrador de los negocios de la compañía, e intensificándose a partir de 1586, cuando asume la gestión de la compañía¹⁷⁵; pero sin que ello suponga en absoluto la desaparición de Simón Ruiz, quien domina claramente en el recuento de las cartas como destinatario, al menos hasta 1593.

El hijo de su hermano mayor Vítores, **Pedro Ruiz**, según Lapeyre nunca mostró verdadero interés en emprender el camino de los hombres de negocios¹⁷⁶, pero parece que todo le impulsaría en este sentido. Tuvo una vida intensa a juzgar por los indicios que nos ha dejado. Al parecer fue condenado en una sentencia al destierro en primera instancia, y para la que se solicita en la apelación una conmutación –probablemente con éxito- por una pena pecuniaria de 100 o 150 ducados¹⁷⁷, sin que sepamos el delito por el que se le condenó. Participó en varios negocios en Flandes, donde estuvo en 1575, y que pocos meses más tarde, ya en Medina del Campo, le sabemos asociado a Diego de

¹⁷⁴ AHPUV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 24.9.1574.

¹⁷⁵ AHPUV. Carta de Medina del Campo de Lope de Arziniega de 5.5.1586 a Andrés Ruiz. Dice Lope: "Los negocios de esta casa se gobernará de aquí en adelante por mi mano debajo del nombre de la Compañía".

¹⁷⁶ H. LAPEYRE, *Une famille...* p.95. Este autor cita una elocuente frase con la que su tío Andrés califica el especial carácter del joven Pedro: "*Il ne veut pas être marchand, mais gentil-homme*".

¹⁷⁷ AHPUV. Carta de Valladolid de Francisco Lamberti de 14.3.1575.

Vitoria¹⁷⁸ y a los Gómez de Elvás aprovechándose de la vinculación que existía entre éstos y su tío Simón Ruiz en Lisboa. En 1576 muere el que había sido socio de su padre Francisco de la Presa y él se convierte en la cabeza de la sociedad mercantil.

Desde esta fecha hasta 1580 aumentan las noticias que tenemos de él, parece que bastante activo en la negociación de efectos financieros y el tráfico de tejidos procedentes de Nantes¹⁷⁹. Su espíritu un tanto imprudente también es puesto de manifiesto por su capacidad de endeudamiento, del que nos ilustra Lope de Arzniega, por entonces residente en Madrid¹⁸⁰. En el mismo sentido se expresa desde Bilbao Diego de Vitoria en distintas ocasiones, a pesar de que era consciente del disgusto que causarían en su tío tales comentarios¹⁸¹. Por otra parte, de su capacidad como gran empresario da idea su participación en un *partido* (asiento) con la corona de 20.000 escudos desde Medina del Campo, ciudad a la que se instala en 1577, en el que también están los Gómez d' Elvas y Luís Álvarez Caldera y que había de ser librado en París¹⁸². No parecen malos sus comienzos en el mundo de los negocios, pese a las reservas que sobre sus aptitudes mantenían sus propios tíos; pero lo cierto es que nunca sabremos cuál hubiese sido su trayectoria, toda vez que murió a consecuencia de las heridas

¹⁷⁸ Ibidem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 3.12.1576. Negocia con los portugueses letras que sobre él se libran en Medina del Campo, como parte de operaciones de compra venta entre Lisboa y Bilbao.

¹⁷⁹.AHPUV Carta de Nantes de Andrés Ruiz de 22.6.1575. Al parecer aprovecha su estancia en Nantes para enfadar a su tío, quien se queja de su comportamiento.

¹⁸⁰ Ibidem. Carta de Madrid de Lope de Arzniega de 16.11.1575. Dice de Pedro que adeuda en ese momento la nada despreciable cifra de *un quento* –de maravedís-, sin que el dinero de sus acreedores sea momentáneamente suficiente para enjugar el déficit.

¹⁸¹ Ibidem, Carta de Bilbao de 25.1.1579 de Diego de Vitoria.

¹⁸² Ibidem, Carta de Lisboa de 25.2.1578 de Antonio Gómez d'Elvas.

recibidas en un duelo, en el que, al decir de su tío Simón, parece que mostró un tan caballeroso como imprudente comportamiento con su victimario, a quien, desarmado en un lance, le permitió recoger su espada. Tal vez le perdiese la asunción de un papel, el de caballero, que interpretó probablemente mejor de lo que lo hubiese hecho un auténtico noble. Simón Ruiz se mostró sinceramente afligido con esta pérdida y así se lo expresa a Andrés Ruiz.

Vítores, otro sobrino de Simón, tomó los hábitos con la intención de seguir la carrera eclesiástica¹⁸³. Por lo tanto, el único sobrino que le quedaba como posible sucesor era Cosme; sin embargo, su tío intuía que no estaba capacitado para asumir las riendas de la compañía. El tiempo acabaría por darle por completo la razón.

Desde mediados de los años setenta Lope de Arziniega formaba parte de la compañía. Con cierta frecuencia es él quien asume negocios y a quien se dirigen directamente los corresponsales para los más diversos asuntos: importación de telas, envío de remesas de fondos,... que asume hasta concluirlos. Por desgracia para la firma, a la muerte de Simón Ruiz, su experiencia y buen juicio fueron despreciados. Cosme Ruiz lo aparta y este error tendrá consecuencias rápidas y fatales para la propia compañía.

Del resto de la familia sabemos que un sobrino de Lope, Pedro del Campo Arziniega, procedente de Bilbao, estará de paso en Laredo a mediados del mes de marzo de 1591, retenido por un temporal que le impide proseguir su viaje a

¹⁸³ AHPUV, En una carta enviada a los Bonvisis de Lyon les solicita ayuda para su sobrino en Roma: *“Con esta un crédito que Pedro Ruiz y yo hemos dado sobre Vs Ms a mi sobrino Vítores Ruiz, el cual es remitido para Roma y lleva 2 ó 4 días deste rédito. Suplico tomen a Roma a algunos amigos para que provean de lo contenido en este crédito”*.

Nantes, a donde se dirigía en compañía de su esposa. Gracias a sus tres cartas sabemos que las comunicaciones en el Cantábrico estaban en una situación muy difícil, hasta el punto de que desde Nantes, Andrés Ruiz, *el joven*¹⁸⁴, le pide que por su seguridad espere la llegada de la flota y no se embarque en las zabras de Quijas como tenía previsto¹⁸⁵.

¹⁸⁴ Este Andrés Ruiz es el sobrino de Simón. Muerto su padre en 1580, sus hijos Julián y Andrés no pudieron permanecer juntos mucho tiempo a pesar de que este había sido el deseo de la familia. De todas formas esta ruptura resultó a la postre efímera, ya que después de una estancia en España de poco menos de un año, Julián muere víctima de unas fiebres y es Andrés quien asume el control de la firma. Vid. H. LAPEYRE, *Une famille...* pp. 84-87

¹⁸⁵ AHUPV. Carta de Laredo de 18.3.1591 de Pedro del Campo.

4.2. Los Ruiz de Nantes.

Desde Nantes y, en torno a 1575, la mayor parte de las cartas son remitidas por su sobrino Julián Ruiz. Para entonces Andrés Ruiz ya era un hombre mayor, que había logrado una posición empresarial sobresaliente¹⁸⁶. De hecho, la corona francesa recurriría tanto a sus buenos oficios como a su fortuna para solucionar sus problemas financieros. Todo lo cual, al final no le acarrearía sino pocos disgustos¹⁸⁷.

Había llegado a esta ciudad antes de 1537. Nantes había comerciado desde antiguo con España y, a pesar de los conflictos entre ambas potencias, había permitido la consolidación de un importante grupo de mercaderes castellanos, como los Miranda o de la Presa. Entre ellos y entre los propios franceses, Andrés se granjea la reputación de hombre capaz y honrado y se consolida en esta plaza como mercader, donde llega a naturalizarse como vecino en 1546.

La actividad mercantil es normalmente anterior a la financiera, y este caso no es una excepción. Desde este centro comercial de Nantes concierta la adquisición de una gran variedad de mercancías con destino a la Península: telas

¹⁸⁶ En 1574 Enrique III le había concedido un año antes la exención de impuestos. Andrés ufano le participa a su hermano de la novedad con estas palabras: *Sobre la merced que el Rey me hizo, no hay nadie en este reino que lo tenga. Ya pasó por la Cour del Parlamento y la Cámara de Cuentas y la estaja (sic) del general de Bretaña y dice el privilegio que cualquier suma de dinero que se pudieren montar –y aquí no es como allí porque lo que deba el rey no hay más aca aunque el rey lo mande- tiene que ser refrendado por las instituciones dichas. Y ansi lo que debiésemos de derechos no hay necesidad de dar la quitança al recibidor o recibidores, a los cuales nuestras quitanças valen tanto como dineros, y no tienen más que hacer que dar las quitanças en la Cámara de Cuentas.* AHPUV. Carta de Nantes de Andrés Ruiz de 20.9.1575

¹⁸⁷ En los últimos años de su vida arrendó la cobranza de todos los peajes rurales de la provincia de Bretaña a cambio de 170.000 libras tornesas al año. Al parecer las condiciones devinieron en escasamente favorables a sus intereses pese a lo cual mantuvo sus negocios con la hacienda real para garantizarse la mayor parte de lo que había prestado a la corona. H. LAPEYRE, *Une famille...* p.49

de distintas regiones de Bretaña, papel y libros de París, trigo, etc¹⁸⁸. El Cantábrico era el principal destino de estas mercancías, desde donde pasarían al interior de la Península, pero también Sevilla fue receptora de sus envíos. Sabemos que estuvo inicialmente asociado a su hermano Vítores Ruiz y a su primo Francisco de la Presa, a la vez que trabajaba como comisionista para diversos negociantes de Ruán, Lyon y de Thiers. También mantuvo una relación estrecha con los Bonvisis de Lyon y de Amberes, con quienes negociaba los giros de letras. Fue su hermano Simón quien le pusiera en contacto con Gabriel de Zayas, a la sazón secretario de Felipe II para los asuntos de Francia. Así se expresa Andrés: *“Agradezco mucho que escribiese al Secretario Zayas para que se ocupe de mis asuntos en la Corte, que no sabía yo a quien acudir”*¹⁸⁹.

Lapeyre, con mucho mayor conocimiento de causa, nos sitúa a Andrés, como empresario, en un nivel inferior al de su hermano Simón. Por nuestra parte sí que podemos afirmar que entre ambos no sólo existía respeto sino también el amor fraterno. En el nivel más personal, los consejos que el hermano mayor ofrece a Simón demuestran el afecto y la ascendencia que el de Nantes tenía sobre Simón. Este vínculo de afecto destaca aún más si lo comparamos con las difíciles relaciones que mantuvo con su sobrino Julián. El hijo de Andrés hacía ya tiempo que tomaba parte activa en los negocios de la compañía. Contrajo matrimonio con Juana Rocaz, hija de antiguo socio de su padre, el también importante mercader Ivon Rocaz, fortaleciendo su posición como hombre de negocios. Había estado haciendo sus prácticas en Medina del Campo y su falta

¹⁸⁸ Véase J.J. de AZAOLA, “Elementos de análisis cuantitativos de los registros privados : ejemplo de los registros Ruiz de Nantes”, en *Comunicaciones en Actas de las Iª Jornadas de Metodología aplicada de las Ciencias Históricas*. Santiago de Compostela, 1975, pp. 781-793.

¹⁸⁹ AHPUV .Carta de Andrés Ruiz de Nantes de 20.4.1575

de competencia debía de ser tan bien conocida para su tío como lo era para su propio padre. La escasa consideración de Simón hacia su sobrino se evidencia en la correspondencia: ora desatendiendo sus sugerencias ora teniendo este último que acudir a su padre para que Simón, ahora sí, aceptase la operación propuesta. Estos desencuentros suelen estar motivados por problemas en las cuentas¹⁹⁰ o por las dificultades que tenía Julián para encontrar buenos tratos con los que hacer los cambios sobre Lyon¹⁹¹. Su padre siempre estuvo dispuesto a exculpar los errores del hijo con razones más o menos convincentes. El cariño que le profesa se desliza entre estas afligidas líneas: "*Julián Ruiz se quiere independizar y salir de casa, aunque aquí esta bien y todo se les ha pagado. Tiene una buena mujer*"¹⁹².

Tras la muerte de su padre acaecida en 1580, Julián decide seguir por su cuenta y rompe la sociedad que tenía con su hermano y también heredero Andrés. Muere prematuramente en 1583, quedando como único jefe de la casa Andrés Ruiz, *el joven*. Lo cierto es que tampoco parecía estar dotado para los negocios y los pleitos incoados contra él por deudas se suceden sin interrupción. Somos testigos de esta penosa situación, en una carta remitida por Pedro del Campo, en la que textualmente dice: "...*También me dice Andrés Ruiz que le ha enviado la quenta de Lyon, para que Vm le haga merced de acabar con el negocio, para que con la sombra de Vm. vuelva a ser aquella casa lo que fue antes (...)* También me escribe para suplicar a Vm le hiciese merced de hasta

¹⁹⁰ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575.

¹⁹¹ Ibidem. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 13.4.1575.

¹⁹² Ibidem. Carta de Andrés Ruiz de Nantes de 26.2.1575.

1000 escudos, incluyendo los 400 que Vm ya le ha dado, que tiene necesidad de ellos" ¹⁹³. Su desastrosa gestión acabará por llevar la compañía a la ruina.

¹⁹³AHPUV. Carta de Laredo de Pedro del Campo de 12.3.1591.

4.3. Los corresponsales de Laredo.

Desde Laredo, no es muy extensa la nómina de los agentes que trabajaban al servicio de Simón Ruiz. La primera misiva que de la que tenemos constancia es enviada por el propio **Juan de Peñalosa**, administrador de los diezmos de la mar, a propósito de unas obligaciones que había de hacer efectivas Simón Ruiz a Don Juan de Austria. Y es que la Casa Real le había asignado por aquel entonces la cantidad de 15.000 ducados –lo mismo que a la princesa Juana-. Es de suponer que parte de ellos estuviesen consignados a las cuentas de los diezmos de Juan de Peñalosa¹⁹⁴.

La documentación también nos permite advertir la ductilidad de Peñalosa, pues además de reorganizar la estructura recaudatoria de los Diezmos de la Mar, se encarga de “ensayar” unas minas de alumbre en la zona de Santander (¿Macizo de Peña Cabarga?) siguiendo las instrucciones del Rey. Y es que la demanda de alumbres alcanza a comienzos de los años sesenta su apogeo¹⁹⁵, ya que a las necesidades castellanas se añaden las de Francia e Italia, y, sobre todo, las de los Países Bajos, donde Amberes era el mercado que abastecía un vasto *hinterland* altamente especializado en la producción textil. En la correspondencia que mantuvo Margarita de Austria con Felipe II¹⁹⁶ en 1562 se advierte el interés de Margarita por conocer la situación de los hallazgos de estos yacimientos en el norte de la Península. Estos se localizaron en Galicia y

¹⁹⁴ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Peñalosa de 3.15.1563.

¹⁹⁵ F. RUIZ MARTÍN, *Los alumbres españoles. Un índice de la coyuntura económica europea en el siglo XVI*, Madrid, 2005. p. 102.

¹⁹⁶ AGS. CJH, 46 (252 y 254). Se puede consultar a L.P. GACHARD, *Correspondence de Margerite d'Autrice avec Philippe II, 1559-1565* Bruxelles, 188.

“*alrededor de Santander y Laredo*”. A pesar de las esperanzas puestas en ellos, los ensayos resultaron frustrantes y la iniciativa de explotación no pudo ser llevada adelante.

En este mismo año de 1563 es Francisco de Cachopín quien parece ocuparse de los asuntos de Simón Ruiz en Laredo. Los Cachupín formaban parte de una de las rancias familias de la oligarquía laredana, concretamente Francisco aparece vinculado al mercader burgalés Diego de Bernuy. Esta familia de mercaderes también tendrá contactos con los Ximénez. Un Cachopín residió en Lisboa desde 1585 a 1589 como su factor¹⁹⁷ de los Rodríguez d’ Evora y los flamencos Weere.

Andrés de la Maza es otro de los conspicuos corresponsales desde Laredo. Se trata de uno de los más importantes mercaderes de origen montañés de la época; tal vez el más importante, por encima de Alonso de la Bárcena. Cuando entra en la correspondencia laredana, se encuentra en situación de “retirada”. Había llegado a ser cónsul de España en la ciudad de Brujas¹⁹⁸, y su trayectoria se remonta a su sociedad con el burgalés Francisco de la Presa, hasta la muerte de éste en 1577, cuando pasa a dirigir la compañía en Amberes¹⁹⁹, con la autorización de la viuda.

Sabemos que mantuvo contactos, además de con el mencionado Cachupín, con el también laredano Diego de Quintana, su agente en Medina del

¹⁹⁷ V. VÁZQUEZ DE PRADA, Ob. Cit. pp. 225-226.

¹⁹⁸ ARCH. Leg. 261. fols. 52-64. En este documento aparece con el papel de consignatario de un importante envío de sacas de lana (1.731 sacas), fletado por los “huéspedes cargadores” desde Santander en 1570.

¹⁹⁹ V. VÁZQUEZ DE PRADA, Ob. Cit. p.220.

Campo, y con Juan de Bayona. Su regreso a España, sin duda estuvo relacionado con la caída de Amberes en manos rebeldes, pero también con un proceso que se le abrió bajo la acusación de haber conspirado para acabar con la vida del Príncipe de Orange. Y es que éste, apodado *El taciturno*, cuando aparece en la correspondencia es acompañado de los peores calificativos, lo que justifica las sospechas cernidas sobre el montañés, pues la animadversión hacia Guillermo era compartida por los todos los españoles. De hecho, dos años después del proceso, con Andrés ya en la Península, el líder de la rebelión moriría víctima de un atentado perpetrado por el borgoñón Baltasar Gérard, que acabó con la vida de Guillermo en su refugio de Delft el 10 de julio de 1584. Por otra parte, en otro orden de cosas, el propio viaje de regreso de Andrés, al que hace referencia en sus cartas, indica cuál era la ruta terrestre seguida tanto por viajeros como por mercancías para llegar a España de forma segura: por tierra se dirige a Calais, y desde allí a Ruán, pasando a París y finalmente por el camino del Loira hacia Nantes, donde embarca para Laredo²⁰⁰.

Aquí, sus tratos con Simón Ruiz, se limitan a la intermediación en el tráfico de algunas letras de cambio entre Lyon y Medina del Campo. No puede reprimir una queja por la falta de noticias que recibe de Simón Ruiz, añorando, sin expresarlo, la relevancia perdida.

Diego Álvarez es un mercader al que habitualmente encontramos en Toledo, y que también situamos en Medina del Campo y, ocasionalmente, en Valladolid; pero que también residió en Laredo al menos en dos periodos, en 1570 y en 1576. Al parecer el motivo de su estancia, en ambos periodos, se debió fundamentalmente a la cobranza de unos débitos. Este activo hombre de

²⁰⁰ AHPUV. Carta de Laredo de Andrés de la Maza de 19.12.1583

negocios pertenece a la extensa red comercial de Simón Ruiz, de la que, por otra parte, él también se beneficia, sin que se pueda decir que pertenezca a la compañía. Se trata de un tipo de relación simbiótica por la que ambos salen beneficiados: el de Medina se sirve del de Toledo para la venta de las más diversas mercancías; es decir como agente comercial, pero sin percibir por ello comisión. Bien es cierto que en ocasiones él se concierta con un tercero, que sí es comisionista²⁰¹. También solía ser requerido para la cobranza de los débitos contraídos por sus acreedores bien en Toledo, Laredo o donde alcanzasen sus contactos personales. Por su parte, Diego Álvarez recurre a la red comercial utilizada habitualmente por Simón Ruiz, tanto para su aprovisionamiento de mercancías, como para la transferencia de recursos financieros allí donde lo precisase, Flandes o Lyon, por ejemplo.

La proximidad a un mercader de la talla de Simón Ruiz podía generar muchos otros beneficios, derivados de ascendencia que su figura ejercía sobre los más diversos espacios y personas. Es el caso de una inversión inmobiliaria que plantea Diego en la ciudad de Toledo. Se trataba de una heredad de nombre “El Cigarral”, propiedad del suegro de Francisco de la Presa, cuyo valor de compra fue acordado en 500 ducados –más el 10 % de alcabala-, con un plazo de 3 ó 4 años. Se formaliza la cédula de pago, pero al recibir nuevas y mejores ofertas se quiere desdecir de lo pactado. Además en una carta posterior se nos dice que sobre la propiedad existe la carga de un arrendamiento, cuyo vencimiento se dilatará casi un año más. Finalmente todo se resuelve

²⁰¹ AHPUV. Carta de Toledo de Diego Álvarez de 1.3.1575. En ella Diego refiere la existencia de un amigo que vende telas “de extranjeros” (de importación) a cambio de una comisión variable: *“En la pasada avisé que el que tenía la venta de los lienzos de forasteros era mi amigo, el qual puede cobrar diez a uno de lo que aquí se vendiere y por mucha amistad me bajó a veinte al millar”*.

favorablemente para los intereses de Diego Álvarez gracias a la mediación de Simón Ruiz ante Francisco de la Presa²⁰². No podemos asegurar si esta inversión inmobiliaria forma parte de la estrategia inconsciente de “traición” a su grupo, abonando la tesis de Braudel, o sencillamente aprovechar una buena ocasión para rentabilizar su capital²⁰³.

4.3.1. Inés de Limpias y Juan de Bayona.

La presencia de la mujer en la documentación es, en general, bastante modesta. Se hace referencia a las mujeres como esposas o viudas, objeto de atenciones y respeto; personajes de presencia latente pero indudablemente secundaria. Tal es el papel de “menor de edad” que la historiografía tradicionalmente les asigna en este periodo histórico²⁰⁴, sin duda con fundamento, pero he aquí que en Laredo la persona que administra la consigna

²⁰² Las inversiones inmobiliarias se convirtieron en este periodo en una salida rentable por el aumento de los alquileres (proceso inflacionista) y el aumento del valor de los terrenos. Se produce una pugna entre los ricos especuladores para adquirir nuevos solares en los que poder edificar. Vid. R. PIKE, *Aristócratas y comerciantes*, Barcelona, 1978, p.107

²⁰³ Sobre este polémico concepto véase. B. YUN CASALILLA, “¿Traición de la burguesía vs. Crisis de la aristocracia ? Por una revisión de la historia social y de la cultura de las elites de la Europa del Antiguo Régimen”, en VV.AA.: *Banca, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los Antiguos Países Bajos (1505-1700)*, Madrid, 2006, pp. 509-531.

²⁰⁴ M. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *La sociedad española en el Siglo de Oro*, Madrid, 1989. p.172. Bien es cierto que sobre la cuestión se han pronunciado otros autores, matizando la posición tradicional. Se habla de la participación de las mujeres como tasadoras púlcas o en negocios muy pequeños en algunas ciudades europeas como Nuremberg. Vid., M.E. WIESNER, ¿Buhoneras insignificantes o mercaderes esenciales? Las mujeres, el comercio y los servicios en Nuremberg durante la Edad Moderna, en J.S. AMELANG, y M. NASH, (eds.): *Historia y género: las mujeres en la Europa moderna y contemporánea*, Madrid, 1990, pp.177-189. Por otra parte, José GENTIL DA SILVA afirma que en el siglo XVI todavía “persistía” la igualdad entre hombres y mujeres, remitiéndonos a una situación pretérita en la que la mujermantenia con el hombre una igualdad que estaba presente en la vida sexual, el patrimonio, el trabajo y hasta en el espíritu de iniciativa. Esta situación se transformaría paulatinamente, iniciándose el cambio en el mundo urbano, ya desde el siglo XIV. Vid. su trabajo “La mujer en España en la época mercantil: de la desigualdad al aislamiento” en VV.AA. :*La mujer en la Historia de España (siglos XVI-XX)*, Madrid, 1990. pp-13-16. En el mismo sentido de atribuir un mayor protagonismo a las personas de sexo femenino, aunque en este caso refiriéndose al País Vasco está Jean Philippe PRIOTTI para quien la mujer toma parte activa en numerosos negocios condicionada en este caso por fuertes tasas de emigración masculina. Pero también para Sevilla afirma que “en los siglos XVI y XVII numerosas mujeres participan financieramente en compañías vascas de gran radio de acción”. Vid. *Bilbao et ses marchands...* pp.198-200 pudiera nuestra Inés de Limpias asimilarse a la situación de sus vecinas vizcaínas.

de uno de los principales mercaderes castellanos era una mujer, Inés de Limpias. Se trata de una función ambicionada por otros mercaderes laredanos, caso de Pedro de Bayona, lo que exigía de Inés la máxima competencia y el celo en su labor, ya que de no ser así el de Medina no hubiese dudado ni un instante en buscarse otro colaborador, tal era el proverbial rigor y la seriedad con que trataba sus asuntos²⁰⁵.

No sólo cumplió eficazmente su trabajo sino que se granjeó el respeto de Simón Ruiz hasta el punto de que éste tratase de hacer valer sus influencias en distintas ocasiones para favorecer tanto a Inés como a su sobrino. En este sentido, cabe destacar el apoyo brindado por Simón Ruiz a Juan de Bayona en el intento de atraerse el comercio marítimo nantés hacia Laredo, en perjuicio de Bilbao, episodio que desarrollaremos más adelante.

El caso de **Inés de Limpias** no parecer ser tan excepcional. En el vecino País Vasco, las fuertes tasas de emigración favorecían la recluta para el mundo de los negocios de las mujeres, hasta el punto de que ciertos sectores del comercio les estaban reservadas por entero, caso de la venta al por mayor de aparejos²⁰⁶. En Sevilla, en los siglos XVI y XVII son numerosas las mujeres que participan financieramente en compañías vascas de gran radio de acción; también mujeres cántabras y sevillanas toman parte de la vida comercial²⁰⁷.

No es mucho, aunque muy significativo, lo que podemos decir de esta mujer. Sus cartas son breves y trata los asuntos de forma muy directa; con un

²⁰⁶ J. PH. PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands...* p. 198.

²⁰⁷ Ibid. p.200.

estilo claro en el que apenas se permite digresiones sobre alguna otra circunstancia ajena a lo estrictamente comercial. Tan sólo algún comentario sobre la situación política en Flandes en el que vitupera a los sublevados, lo que no nos sorprende tanto por su dureza –son relativamente frecuentes estos comentarios en todos los corresponsales- cuanto por proceder de ella, normalmente lacónica y austera en sus escritos. Otro rasgo que sin duda gustaba al de Medina es su costumbre de anotar cuidadosamente en sus cartas no sólo las cuentas sino que también señala pormenorizadamente los conceptos de cada gasto. Sus envíos se hacen sin más retraso que los justificados por razón del estado de los caminos o la falta de mulateros. Los problemas derivados por los daños sufridos por la mercancía en el transporte o las demoras injustificadas son resueltos por ella de modo expeditivo y hasta severo. Rigor y eficacia son los atributos de su gestión. No es extraño que Simón Ruiz tuviese puestas en ella sus complacencias.

Pensábamos que ella había llegado al mundo de los negocios de forma indirecta como era lo habitual para su género; es decir, lo habitual era que esta situación se diese como consecuencia del fallecimiento del marido, ya que en ese preciso instante la mujer pasaba a ocupar su puesto tanto en los asuntos estrictamente familiares como en los negocios; circunstancia que implicaba también hacerse cargo de los haberes y las deudas. Un precioso testimonio²⁰⁸ de Maturín Bizeul, francés afincado en Bilbao y corresponsal habitual desde esta villa en los años sesenta, nos desengaña. Y es que en una visita accidental que hace a Laredo con el objetivo de entrevistarse con Juan de Peñalosa, administrador de los diezmos, y solucionar un enojoso pleito relacionado con el

²⁰⁸ AHPUV, Carta de Maturin Bizeul de Bilbao de 1.10.1565.

embargo de unos fardos en la aduana de Orduña, escribe haber sido muy bien recibido por dos personajes laredanos: Francisco Cachupín e Inés de Limpias, a los que reconoce no sólo el buen trato que le dispensaron sino también las buenas condiciones para poder tratar los asuntos de Simón Ruiz, y así se lo hace saber a éste: *“Me despedí del Sr.(Juan de) Peñalosa y del Sr. (Francisco) Cachupín que cierto es un honrado hombre, y que él y la Sra. Inés de Limpias según me parece tienen deseo de servir a Vm y en esto aunque es poca cosa lo mostraron por que como allá me fui no pensando ir por que pensaba topar a Peñalosa en Valmaseda, sin llevar ninguna carta para ellos ni conocerlos solicitaron el negocio por sólo decir que yo era criado de Vm como si fuera cosa propia”*.²⁰⁹. Ello equivale a decir que la posición de ambos era ya lo suficientemente relevante como para poder aspirar a semejante papel y que sus negocios les habían proporcionado la fama de honrados, condición inexcusable para la sociedad de la época y más en el mundo de los negocios. Probablemente no podamos hablar con propiedad de una *self made woman*, pero lo cierto es que dada su trayectoria posterior no estaríamos muy alejados del tópico.

Creemos que era hija de Mateo de Limpias²¹⁰ quien ostentó diversos cargos en la villa como los de mayordomo, fiel y bolsero del Ayuntamiento. La sabemos casada con Juan de Bayona Sarabia, hermano de Rodrigo de Bayona Sarabia, otro próspero comerciante y padre de Juan de Bayona Marañón el cual estaba llamado a alcanzar gran relevancia en la documentación y en la villa de Laredo. También que su marido fue regidor y arrendador de rentas y de una

²⁰⁹ AHPUV. Carta de Bilbao de Maturin Bizeul de 1.10. 1565.

²¹⁰ AHPC. Libro y Cuentas de las alcabalas y propios y rentas de la villa de Laredo. Leg 5, Doc. 4. Vid. M. VALDOR ARRIARÁN, *Libro de cuentas de Laredo*, Santander, 2002.

botica, que era el nombre que se le daba a los comercios que figuraban entre los propios del regimiento laredano, situada junto a la Audiencia de Laredo; así mismo, fue arrendador de la alcabala de la mercería, del sebo y de la cera, de cueros y cáñamos, y de la del vino, que era la que con diferencia representaba su inversión más importante²¹¹.

Inés de Limpias principia su actividad en la correspondencia de hecho en 1570, ya viuda²¹². El hecho de que tuviese un comercio abierto en la villa, nos lleva a pensar que su marido fue un hombre dedicado al comercio local al detalle, con cierta capacidad financiera como demuestra su actividad arrendataria, lo que compaginaría con los tradicionales tráficos a la meseta. Es decir, Inés, heredera de los negocios de su marido, tendría capacidad suficiente para anticipar los gastos generados por los tráficos consignados a Simón Ruiz, a la vez que conocería los entresijos del transporte terrestre. Por último, era necesario que alguien la avalase, que se hiciese garante de su "*buena dita*", dado que las primeras cartas de Laredo fueron enviadas por Francisco Cachupín, bien pudiera ser éste que dado el buen juicio que mereció a Maturin Bizeul y al desistir Francisco Cachupín de mantener negocios con el medinense por razones que desconocemos, quedase ella como consignataria de sus tráficos. En cualquier caso, la desaparición de Juan de Bayona, antes de 1563, dio ocasión a esta mujer de demostrar su gran valía y capacidad para el mundo de los negocios. No

²¹¹ AHPC. Las rentas de las alcabalas del vino únicamente eran superadas por las del pescado, aunque bien es cierto que éstas últimas representaban más del doble de las generadas por aquellas. Leg 5, 4, Documento 14, fol. 170 r.

²¹² AGS. CM., Leg. 161. De ella la sabemos ya viuda en 1563 cuando se consigna un juro a su favor de 20.000 mrs., situado sobre las rentas de la aduana del puerto de Laredo. En otra nota de 1565 se le hace acreedora de 14.200 mrs. por la restitución de diezmos cobrados de más, por descuido del dezmero Arnao del Hoyo.

sólo fue apreciada por Simón Ruiz, también sabemos que gozaba de la confianza de mercaderes flamencos quienes le confiaban sus asuntos en España²¹³.

Tanto ella como su marido pertenecían al sector acomodado de la sociedad de Laredo, sin llegar a formar parte de la élite urbana, propiamente dicha. Este matrimonio es el habitual producto de las estrategias matrimoniales cerradas y endogámicas de estos estratos sociales que estaban guiadas por el afán de consolidar los bienes patrimoniales; mucho menos libres los contrayentes a la hora de elegir pareja que si perteneciesen a las clases inferiores. En cualquier caso, representan un ejemplo de matrimonio de un grupo social en ascenso, en el seno de una sociedad relativamente dinámica como corresponde a una villa portuaria, abierta a las iniciativas mercantiles. Tales deseos de ascenso culminarán en su sobrino Juan de Bayona Marañón que ocupará ya cargo de Regidor perpetuo, interviniendo de forma efectiva en la política municipal y, por lo que sabemos, con cierta ascendencia sobre el conjunto del regimiento, bien es verdad que en un momento en el que la decadencia había hecho presa en la villa.

La introducción de **Juan de Bayona Marañón** por su tía en la correspondencia fue progresiva, comenzando por ser mencionado en la despedida con un breve besamanos en una carta del 19 de octubre de 1574. A partir de esta fecha, invariablemente, Inés añade ésta u otras fórmulas similares con lo que ya anticipa la provisionalidad de su posición, a la espera de que la mayoría de edad de su sobrino la relevase de estas tareas. No podía ser de otro

²¹³ AGS. CM., Leg. 162. Banter Golen la apodera para percibir una restitución de los diezmos sobre un descamino injustamente calificado como tal.

modo, ni posiblemente ella ambicionase otra cosa, tales eran las convenciones sociales que caracterizaban aquella época.

Pero aún había de darse un paso más y este era el reconocimiento a todos los efectos de la firma de su sobrino como igual a la suya propia. En efecto, el 23 de agosto de 1577 Inés de Limpias solicita de Simón Ruiz que reconozca a su sobrino y le otorgue poder para llevar sus asuntos en Laredo (¿había cumplido su sobrino los veintiún años, umbral de la mayoría de edad?), declarando el mutuo acuerdo en esta solicitud. La gestión de los asuntos será compartida, aunque como era habitual también diferenciada, encargándose de manera individual de los asuntos, así como el seguimiento de los mismos. La última carta de Inés de Limpias es del 3 de septiembre de 1578. No volvemos a saber de ella hasta que las condolencias mostradas por Simón Ruiz a su sobrino nos hagan saber de su fallecimiento en el año de 1582.

Juan de Bayona debuta como corresponsal el 16 de septiembre de 1577. A lo largo de los años adopta distintos apellidos en su firma: primero como Juan de Bayona, luego como Juan de Bayona Marañón, luego como Juan de Bayona Marañón de la Casa, y finalmente como Juan de Bayona de la Casa. Este tipo de comportamiento era el acostumbrado ya que los niños al nacer eran reconocidos por su nombre de pila y por los apellidos de su padre, pero al alcanzar la mocedad comenzaba a emplear uno o dos apellidos a continuación del nombre que eran elegidos entre los de la familia²¹⁴. De hecho, podía ocurrir que dos hermanos no utilizaran apellidos comunes. Esto nos supuso algunos quebraderos de cabeza iniciales. En realidad, los apellidos eran tenidos como una forma de

²¹⁴A. IBÁÑEZ PÉREZ, *Burgos y los burgaleses en el s. XVI*, Burgos, 1990.

representación, de modo que los hijos podían recurrir a los segundos apellidos del padre o de la madre según el éxito o prestigio de una u otra línea familiar.

Juan de Bayona, casado con María de Espinosa antes de 1583, no sólo recibirá envíos consignados para Simón Ruiz, también los hace para el toledano Diego Álvarez, quien, por otra parte, formaba parte de la red comercial del de Medina. También recibe y reenvía correo, en su condición de hombre de frontera, tanto hacia Castilla como hacia el otro lado de los mares. Sin duda alguna, de su carrera como mercader y consignatario, el episodio más relevante es el de haber encabezado una iniciativa para atraer hacia el puerto de Laredo el tráfico marítimo procedente de Nantes. Estas negociaciones las lleva a cabo en los años ochenta desde su posición de Regidor perpetuo y Diputado de Laredo ante la Junta de las Cuatro Villas. En sus manos depositaron los mercaderes locales el destino de la villa, sin que, pese a sus muchos esfuerzos, pudiera hacer nada por cambiar el discurrir de los acontecimientos, ni remediar el ocaso de la villa.

4.3.2. Pedro de Bayona, Martín de Bayona y Diego de Quintana.

Pedro de Bayona no era un hombre de Simón Ruiz, ni, en puridad, se le puede considerar un consignatario del mercader medinense. Pese a lo cual son bastantes las ocasiones en que se hace cargo de portes de hombres que estaban en la órbita de éste. Sus misivas están más relacionadas con los asuntos de Diego Álvarez, ya que éste utilizaba la capacidad gestora de la compañía para liquidar deudas, librar fondos o anticipar créditos. De todas formas, no perdía ocasión Pedro de solicitar a Simón Ruiz para que le *hiciese merced* de alguna encomienda. Todo fue en vano. No sabemos si este rechazo se debía a la

confianza que tenía en Juan de Bayona, o a la desconfianza que le inspiraba Pedro. Incluso escribe a Luís Álvarez en Amberes para procurar de éste el que abandonase a Pedro de Bayona y pasase sus negocios a Juan de Bayona, a lo que éste le responde de forma negativa: *“Sobre ofrecer mi mercadería a ellos (los herederos de Pedro de Bayona, Martín de Bayona y Diego Quintana) o a Juan de Bayona no hay más que decir que según allá valen ahora las mercaderías no se pueden enviar de acá, que ahora valen del doble de lo que costaban hace cuatro años, y con tanto riesgo que no me decido. Aunque Juan de Bayona es honrado, hace mucho tiempo que traté con Pedro de Bayona, que era muy amigo de Alonso de la Bárcena, y su hijo y sobrino están vendiendo muy bien mis mercaderías. No haré mudanzas”*.²¹⁵

Lo cierto es que sus cartas mantienen un tono muy diferente al de Inés de Limpias o Juan de Bayona. Se muestra exigente, directo y hasta un punto orgulloso en sus asuntos; tal vez dolido por no gozar del aprecio de Simón Ruiz. Sabemos que era el consignatario de Diego Álvarez, de Luís Álvarez Caldera²¹⁶, mercader de Amberes, y del socio de este último, **Alonso de la Bárcena**²¹⁷. Como Juan de Bayona, también alcanza Pedro de Bayona las más altas prelaturas políticas de Laredo: Regidor y Diputado de la villa ante la Junta de las

²¹⁵ AHPUV. Carta de Amberes de 24.3.1587 de Luís Álvarez Caldera

²¹⁶ Los Álvarez Caldera formaban una de las más poderosas familias portuguesas establecidas en Amberes. Luís era sobrino de Rodrigo Álvarez Caldera. Mantuvieron activas relaciones comerciales con Lisboa, París y por supuesto con Simón Ruiz en Medina del Campo. Vid. V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes*.... p. 210.

²¹⁷ AHPUV. Este Alonso era hermano de Juan de la Bárcena, de origen montañés, quien se sabe estaba asentado en Amberes desde 1576. Alonso llega a la ciudad a mediados de los años ochenta y se instala allí como socio y empleado de Luís Álvarez. Se presenta a Simón Ruiz en una carta datada en Amberes el 6.5.1586 como criado de Luís Álvarez Caldera, como gestor de la cuenta de Pedro de Pedro de Bayona. Al parecer tuvo mucho que ver en el negocio de aprovisionar las tropas de Farnesio, en relación con el intento de invasión de Inglaterra por la Invencible El fracaso de la empresa regia tal vez tuviese que ver con la quiebra que padeció el mismo año de 1588. Vid. V. VÁZQUEZ DE PRADA, ob.cit., p. 224.

Cuatro Villas. La rivalidad entre ambos debió de ser importante pues incluso Juan le acusa ante Simón Ruiz de “apropiarse” de piezas que consideraba que debieran de ir a él consignadas²¹⁸.

Pedro de Bayona muere en 1586, y su firma pasa a su hijo Martín de Bayona y a su sobrino Diego de Quintana, que ya contaba con experiencia mercantil pues había trabajado al servicio de Andrés de la Maza como factor en Medina del Campo. Como se ha señalado, continúan sin mayores problemas los negocios con Luís Álvarez y Alonso de la Bárcena en Amberes, importando a su cuenta tejidos, cera, cobre y cereales. Estrechan los contactos con la firma Ruiz, ahora controlada por sus sobrinos Cosme y Lope de la Cámara Arziniega. Éstos intermedian entre los de Laredo y los de Amberes para compensar sus cuentas por medio de letras negociadas en las distintas plazas. También se sirvieron de las relaciones con esta compañía para librar letras de cambio de los hombres de negocios laredanos, como Pedro de Liendo²¹⁹.

²¹⁸ AHPUV. Carta de Laredo de 22.5. 1584 de Juan de Bayona.

²¹⁹ Ibidem. Carta de Laredo de 21.9.1587 de Martín de Bayona y Diego de Quintana

4.4. Los mercaderes.

4.4.1. La compañía.

Dentro de la denominación de mercaderes se agrupan muy distintas categorías de hombres de negocios, que abarcan desde el gran mercader capaz de acumular capitales considerables, caso de los Salamanca²²⁰, Hernando de Frías, Rodrigo de Dueñas²²¹ o del propio Simón Ruiz, hasta los pequeños comerciantes al detalle: buhoneros, trajinantes, regatones, simples mulateros necesitados de completar sus cargas, etc. y es sobre estos últimos sobre los que pivota la mayor parte de la actividad económica, aunque frecuentemente no dejen apenas rastro en la documentación. Son ellos, los que adquieren los más variados productos que el mercado de los puertos cantábricos les ofrecía, y que posteriormente revenden en la Meseta o a los vecinos de las comarcas vecinas. Ocasionalmente, la necesidad de recurrir al crédito la que nos permite rastrear su presencia, cuando acuden ante el escribano, en compañía del mayorista-acreedor, para reconocer la deuda, el motivo y cuantía de la misma y la forma de pago. Son oportunistas y negocian con cualquier tipo de mercadería que pudiese tener demanda. Entendemos que la especialización era un estado que se adquiría conforme se ascendía en la carrera mercantil, lo que no resulta nada sencillo si no se parte de cierto umbral económico. Nos ocuparemos de los que estaban por encima de ese límite inferior y al menos contaban con ciertas

²²⁰ F. J. CARRIÓN CISCAR, "Un ejemplo del comercio burgalés en el Atlántico: los negocios de la Compañía de García y Miguel de Salamanca", en M. LOBO CARRERA y V.J. SUÁREZ GRIMON, *El comercio del Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp.81-91.

²²¹ R. CARANDE, *Otros siete estudios de la Historia de España*, Barcelona, 1978, p.306

posibilidades de progresión, animados por el fluido vivificador del crédito, sin el cual todo era desolación y abandono en el mundo de los negocios.

Por encima de los mercaderes menores estaba toda una jerarquía de profesionales del comercio, relacionados entre sí por conexiones de intereses mutuos o familiares, o ambas cosas a la vez²²². La información les era fundamental para dirigir sus actividades en una u otra dirección²²³ y aquellos que ocupaban posiciones más elevadas contaban con mayor volumen de datos, lo que favorecía su posición en el mercado; es el caso de los mercaderes banqueros como Simón Ruiz.

La existencia de estas redes comerciales y su importancia en el desarrollo de la economía ha sido objeto de algunos estudios²²⁴. Los lazos familiares son reforzados y/o suplidos con relaciones de interdependencia cuyo origen estaba en el mutuo beneficio, una relación simbiótica, que puede adquirir las más variadas formas: intermediarios, agentes o factores, comisionistas ocasionales,...Vemos como el amparo de un poderoso hombre de negocios como Simón Ruiz puede dar cobijo a una extensa cohorte de subordinados de los cuales él también depende, aunque de un modo más genérico e inconcreto. Pensamos que es

²²² Pere MOLAS hace una clara distinción entre las dos categorías de mercaderes, los unos integrados en la burguesía mercantil, integrada en los consulados, los otros, dedicados mayoritariamente al comercio de tejidos, especias y también de joyas. Vid. P. MOLAS, *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Salamanca, 1985, p. 67-81; A. ANGULO MORALES, "Grandes negocios y tramas mercantiles a finales del reinado de Felipe II. La plaza de Vitoria y sus hombres de negocios", en VV.AA., *Felipe II (1572-1598). Europa y la Monarquía Católica.II*. Madrid, 1998, pp.67-89.

²²³ P. JEANINE, *Les marchands au XVIe siècle*, Paris, 1957, p. 67.

²²⁴ H. CASADO ALONSO, "Crecimiento económico y redes de comercio interior en Castilla septentrional (siglos XV y XVI)", en J.I. FORTEA PÉREZ, (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*, Santander, 1997, pp. 283-323; F. ANGIOLINI, y D. ROCHE, (Eds.): *Cultures et formations dans l'Europe moderne*, Paris, 1995.

sobre todo la información, que una vez puesta en valor gracias a los medios de que disponía, la que añade al medinense su preeminencia.

El comercio de mercancías es sin duda el alma de sus actividades, es su origen y, en cierto modo, su razón de ser. Ya se ha dicho que desde 1575 su actividad financiera primará sobre la estrictamente mercantil, sin embargo nunca abandonó del todo el mundo de los tráficos de mercancías. Las disponibilidades de crédito devengado de las ventas en uno u otro lugar, sumadas a las necesidades financieras de toda una pléyade de comerciantes menores que él le proporciona la posibilidad de desplazarse en el mundo de los cambios. Una actividad que le proporcionará unos beneficios regulares, no tan elevados como los que podía generar una exitosa operación comercial, pero sin duda mucho más segura y rentable.

La formación de los mercaderes se iniciaba con el estudio de las primeras letras²²⁵ y culminaba con un meritoriaje al servicio de algún otro mercader, bien de la propia compañía, bien de algún otro que estuviere en la órbita de la familia. Antes habían pasado sus primeros años de vida en un pueblo, a donde se le enviaba lejos de insana atmósfera urbana²²⁶. Las primeras labores que se les encomendaban eran las propias de los oficiales de la compañía, esto es, almacén, correspondencia, contabilidad de las operaciones, etc. En algunas ocasiones se les buscaban destinos foráneos para que pudiesen adquirir experiencia en otras plazas con las que la relación comercial fuese intensa o que por tener una posición estratégica proporcionasen una formación muy completa,

²²⁵ H. LAPEYRE, *Une famille...* pp. 137-139.

²²⁶ H. CASADO ALONSO, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)* Burgos, 2003. p. 75

como era el caso de Flandes en pleno corazón noratlántico, o Ruán, capital de Normandía, a medio camino entre Flandes, junto a la desembocadura del Sena y bien comunicado con París.

Desde Laredo y para la firma de Simón Ruiz conocemos dos casos de jóvenes que son encomendados al servicio del mercader medinense. En el primero, una carta de Juan de Bayona de 1584, se hace referencia a un muchacho, tal vez hijo del propio Juan con estas palabras:

*“ Maçita ha estado convaleciendo y está ya bueno, y va con mucha voluntad a servir a Vm, y con el deseo de acertar tengo esperanzas en Dios que dentro de breve tiempo ayudará en papeles a quitar algún trabajo a Vm, que lo deseo en extremo, porque yo estoy bien satisfecho de lo que le encargué sobre dar salida, porque entiende razonablemente para la edad que tiene. Sólo suplico a Vm hasta más adelante no se le dé mucha libertad porque es muchacho y podría aprovecharse de algún mal consejo que los hay muchos en Valladolid”*²²⁷.

Y es que, en efecto, para un joven de Laredo la ciudad de Valladolid sería toda una panoplia de tentaciones que acechaba su virtud. De él únicamente sabemos que también se llamaba Juan y que respondió con corrección y brevedad a una carta en ausencia de su padre. Tampoco sabemos el tiempo que pasó al servicio de Simón, ni si regresó definitivamente a Laredo.

El otro caso es el de un sobrino de Lope de la Cámara Arziniega, hermano menor de Pedro del Campo Arziniega, conocido como *Dieguito*. En este caso se

²²⁷ AHPUV. Carta de Laredo de 31.12.1584 de Juan de Bayona.

pide a Simón Ruiz que la formación del muchacho se haga en las oficinas de otro mercader y no en las propias. Con la intención, no expresa, de que su formación fuese lo más completa posible, adquiriendo experiencia en otras compañías, con otros usos y, tal vez otros círculos comerciales. En este caso se pide que se le ponga al servicio de Juan de Barrones, quien al parecer era cuñado de Pedro del Campo Arziniega²²⁸.

El siguiente paso podía ser el de convertirse en factor de una compañía o mercader. Esta figura se caracteriza principalmente por ser asalariados (o comisionistas) y que a diferencia de otros empleados domésticos estaban desplazados a otra plaza. Simón Ruiz utiliza con profusión este tipo de empleados en casi todas las plazas²²⁹. En nuestro caso, los consignatarios laredanos representan un buen ejemplo de *criados*, que en el ejercicio de la factoría mercantil ocupan el lugar más bajo. Se beneficiaban del cobro de las comisiones o encomiendas por cada envío, 51 maravedíes por fardo; sin embargo, no era éste el más importante beneficio que obtenían. La figura del mercader ofrecía un cobijo anhelado por todos. En la documentación se pueden extraer muchos ejemplos de cómo actuaba esta relación simbiótica: la simple presencia de Simón Ruiz era un timbre que prestigiaba la labor de estos factores, que también ejercían por su cuenta labores mercantiles²³⁰; en otras ocasiones, Juan de Bayona solicita su intercesión de Simón Ruiz ante alguien a favor de otro

²²⁸ AHPUV . Carta de Laredo de 18.3.1591 de Pedro del Campo.

²²⁹ H. LAPEYRE, *Une famille...* p.157.

²³⁰ AHPUV. Carta de Laredo de 3.9.1578 de Inés de Limpías. Cuando Inés de Limpías traspasa los poderes a Juan de Bayona se queja a Simón Ruiz de que algunos de los encomenderos de la casa pensasen que había perdido el favor de Simón Ruiz, y expone su deseo de que se manifieste que estaban juntos y en su compañía.

mercader próximo, que en la documentación reciben el nombre de *huéspedes*, o para sí mismo.

En las oficinas del mercader estaban los *criados domésticos* como Gonzalo Núñez²³¹ o el propio Lope de la Cámara, de quienes tenemos constancia por firmar en muchas ocasiones como testigos en los documentos que prueban cobros o cédulas. Al parecer, las plantillas de las oficinas de las compañías eran relativamente reducidas para nuestros esquemas modernos. En Medina, empleaban un cajero, un *manualero*, que equivaldría a un oficial administrativo, y cierto número variable de mozos, según las necesidades de la compañía²³². Otros empleados de confianza serán Nicolás Fiot o Guilloma Saligot. Este último aparece sobre todo en la documentación de Nantes como el comisionado para controlar las compras en Bretaña. Julián Ruiz se refiere a él como quien estaba dotado de la potestad para llevar a cabo o no una determinada operación. Y no siempre estaban de acuerdo²³³. Las tareas propias del envío efectivo de los fardos de telas: búsqueda de transportes, negociación de fletes, seguros, salvoconductos²³⁴ –cuando éstos fueron necesarios- eran asumidas por Andrés y su hijo Julián.

²³¹ Este Gonzalo Nuñez adquiere una gran relevancia dentro de la Compañía, sobre todo en los años sesenta cuando ostenta la representación de la firma en ausencia de Simón Ruiz, y lleva por sí mismo numerosos negocios de importación de tejidos, aunque siempre en menor cuantía que su señor. En este sentido son múltiples las referencias que encontramos en la correspondencia con Bilbao. AHPUV, Cartas de Bilbao de Maturín Bizeul de 30.6.1563 y de 3.3.1565.

²³² F. H. ABED AL HUSSEIN, “Las compañías o asociaciones de mercaderes” en E. LORENZO SANZ, (Coor.) *Historia de Medina del Campo y su tierra (II)* Valladolid, 1986. p. 205.

²³³ Ibid. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 4.12.1575.

²³⁴ R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Mercaderes castellanos en el siglo de oro*, Valladolid, 1995. p.227. Este autor señala que el importe de estas licencias de importación que se hicieron necesarias debido al conflicto entre ambos países en los años cincuenta, suponían un importe variable dependiendo de las circunstancias bélicas, que incluso llegaban a imposibilitar su concesión. En autor calcula un coste medio de 4.480 mrs. por fardo.

Es en el uso de la red comercial del de Medina para sus propias operaciones donde el factor suele encontrar las mayores recompensas. Ventajas que son proporcionales a sus capacidades operativas. Así, la utilización que de estas posibilidades hace Juan de Bayona es muy inferior a los recursos movilizados por Diego Álvarez. Creemos que es en esta relación simbiótica o de beneficio mutuo donde se hallaba la auténtica recompensa, sin que mediase entre ellos otras formas de pagos o encomiendas que, por otra parte, para el caso de Diego Álvarez no hemos podido encontrar. Simón Ruiz, ya en la década de los años cincuenta, había logrado consolidar una red comercial bien organizada²³⁵ y que se extendía por todo el reino de Castilla, y más allá, en Lisboa, Pamplona, Zaragoza o Valencia. Una red que se componía de agentes, centros de intercambio, información...y cimentada con el prestigio del propio mercader sin el cual no se hubiesen podido entrelazar los hilos de la urdimbre.

Las tareas financieras de estos factores son también destacadas en la documentación. Eran frecuentes las de hacer efectivas letras para saldar cuentas u organizar alguna operación de crédito, aunque, para el caso de Laredo, dada su magnitud, no fuese éste un papel muy significativo. Entre todas ellas destaca la cobranza de las deudas. De la recaudación de las mismas no sólo depende el éxito de la operación concreta sino también estaba en juego el prestigio del mercader, una de cuyos atributos, y no el menor, era el de demostrar la propia capacidad de hacer respetar los acuerdos convenidos.

²³⁵ H. CASADO ALONSO, "Crecimiento económico y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (siglos XV y XVI)" en J.I. FORTEA, *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*, Santander, 1997. p. 301

Los factores eran también y de manera muy importante “los ojos y los oídos” de Simón Ruiz. Desde Laredo no faltan los informes sobre todo tipo de cuestiones que pudieran ser de interés: el estado de la situación bélica en Flandes, los rumores sobre la solvencia de un mercader y, sobre todo, son continuas las referencias a la zozobra y ansiedad que causan en los corresponsales los retrasos y las demoras de las embarcaciones cuya llegada se esperaba. Toda esta información, sumada a la que el conjunto de corresponsales le era enviada, constituye un valioso instrumento de negociación en sus manos.

Los *encomenderos* tienen un carácter eventual y no pertenecen a la compañía. Su colaboración se limita a una operación por la que perciben la encomienda que les presta su nombre. Esta solía ser entre un 1% y 2%²³⁶ y, por lo que sabemos, se ofrecían como tales apoyándose en alguien que les avalase. Precisamente este carácter eventual resultaba interesante para operaciones desarrolladas en plazas no habituales, o para situaciones extraordinarias, como la de buscar rescuentros a un determinado porte. Este tipo de trabajos a comisión era una buena forma de ir ascendiendo en el mundo de los negocios, y constituyen uno de los pilares sobre el que se asentará el extraordinario desarrollo comercial del siglo XVI²³⁷, y es que como afirma Braudel el empleo de éstos era mucho más flexible, menos costoso y más expeditivo²³⁸.

²³⁶ AHPUV. Carta de Toledo de Diego Álvarez 18.2.1575

²³⁷ J.P. PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands...* p.183.

²³⁸ La carestía del sistema ahogó su permanencia (costes derivados del mantenimiento de las sucursales). Vid. A. ANGULO MORALES, “Grandes negocios y tramas mercantiles a finales del reinado de Felipe II. La plaza de Vitoria y sus hombres de negocios” en VV.AA, *Felipe II (1527-1598) Europa y la Monarquía Católica. II* Madrid, 1998. pp. 67-89; F. BRAUDEL, *Civilización...(II)* p. 121.

El control de la actividad de los subordinados adoptaba en ocasiones una fórmula regularizada, las memorias. Estos eran documentos en los que figuraban los tratos y movimientos que de un determinado negocio se hacían. También podían servir para dejar constancia de los recursos existentes o de las operaciones que se preparaban. En la documentación aparecen memorias enviadas para recoger todos los pagos y cobros verificados con ocasión de una feria²³⁹.

En nuestra documentación las asociaciones mercantiles se sustentan fundamentalmente sobre las firmes bases de los intereses comunes y el principio de la lealtad, o como dice Hilario Casado, “*el mecanismo de la reputación*”. Ahora bien, la complejidad de las relaciones mercantiles, las interconexiones, lo intrincado del destino de los dineros invertidos en las distintas actividades, que la fragilidad es, sin duda, uno de los rasgos más prominentes del sistema. Las cartas comerciales representan, en muchos casos, el único documento al que acudir cuando surgen las dudas y se inicia un proceso de reclamación. La precaución que adopta Simón Ruiz de hacer copias de las cartas que enviaba es suficientemente elocuente a cerca de su importancia.

En cuanto a las formas de asociación mercantil, ya se ha señalado que Simón Ruiz abandona progresivamente las compañías más o menos estables, y opta por establecer unos consorcios o asociaciones temporales con dos o tres socios más, cuya duración es tanta como el tiempo que durase la ejecución de un negocio. La participación suele ser *a la tercia* o a la cuarta parte. Por su

²³⁹ AHPUV. Cartas de Lisboa de Antonio y Manuel Gómez d' Elvas de 31.12.1576 y 25.1.1577 respectivamente. En ellas se envían las memorias de las letras que se habrían de cobrar , también de los tratos tomados y enviados para Amberes

excepcionalidad destacamos una de estas formas de asociación creada por iniciativa de su primo Francisco de la Presa.

4.4.2. El negocio de la imprenta en Burgos.

Burgos se había ganado una justa fama como uno de los principales centros de comercio e impresión de libros²⁴⁰, llegando a ser junto con el comercio de la lana y de la hierba tintórea conocida como pastel una de las actividades más características de la ciudad del Arlanzón²⁴¹. Animado por su socio y primo Francisco de la Presa, Simón Ruiz comparte con él la que tal vez fuese la única iniciativa empresarial en que el capital comercial se convierte en capital industrial. Tampoco parece que su alcance fuese mucho más allá de poner en funcionamiento la imprenta, por lo demás efímera. Francisco de la Presa fallece en 1576, poco tiempo después de iniciado el negocio y la titularidad de la empresa pasaría, como era habitual en caso de minoría de edad de los hijos, a su mujer Catalina de Flores. Tenemos una carta remitida por Simón Ruiz a los Bonvisis lioneses en la que rechaza la deuda asentada a su nombre de 4.671 ecus y 16 sous (unos 5.045 ds.), y que él atribuye por entero a la Sra. Flores²⁴². En 1580 entra a formar parte de la compañía Antonio de Ayala, como socio

²⁴⁰ Francisco José González señala el gran número de libreros censados en la ciudad, a pesar de no ser un centro universitario, justificándolo en la alta demanda de textos que caracterizaba las élites burgalesas, preocupadas por la formación de sus hijos. Vid. F. J. GONZÁLEZ PRIETO, *La ciudad menguada: población y economía en Burgos, s. XVI y XVII*. Santander, 2006, p. 254.

²⁴¹ A. IBÁÑEZ PÉREZ, *Burgos y los burgaleses en el siglo XVI*. Burgos, 1990. p. 441.

²⁴² AHPUV. Carta de Simón Ruiz a los Bonvisis de Lyon de 8.11.1576. El préstamo debió de ser suscrito por Andrés Ruiz en nombre de su hermano y de su primo Francisco de la Presa, para la adquisición del material de impresión, papel y la contratación de los oficiales. Por otra carta de 15.4.1577, se habla de una deuda total de 24.714 libras tornesas, de las que Simón Ruiz reconoce 8.238 libras; es decir, una tercera parte.

industrial, que se hace propietario de la tercera parte del negocio²⁴³ y depositario del mismo. Y es que Juan de la Presa, hijo de Francisco, había tomado las riendas de los negocios familiares con escaso éxito, llevándolos en poco tiempo a la quiebra²⁴⁴.

La tradición impresora en la ciudad fue iniciada con Fadrique de Basilea quien forma en su taller a numerosos maestros que luego dieron continuidad a su negocio o se instalaron por su cuenta. Juan de la Junta dio continuidad a la imprenta de Basilea, incorporando tanto él como sus sucesores el negocio de la importación y venta de libros procedentes de los grandes centros impresores europeos como Amberes, París, Lyon o Toulouse. Esta imprenta de los Junta fue la más activa de las que funcionó en Burgos durante el siglo XVI, sirviendo de modelo y ejemplo a otras que se abrieron como las de Martín Muñoz, Alonso de Medina o Francisco de la Cruz²⁴⁵. En este periodo la imprenta estaba gobernada por Felipe de la Junta, con quien Francisco de la Presa mantuvo negocios.

En este contexto se desarrolla esta curiosa iniciativa empresarial impulsada por el burgalés Francisco de la Presa y en la que participan Simón Ruiz y el hermano de éste, Andrés. Es una de esas raras ocasiones en las que el mercader de Medina del Campo se anima a intervenir en una empresa no estrictamente comercial, sino industrial como fue la fundación de un taller de impresión. Conocemos bien el origen de este negocio gracias a la correspondencia mantenida entre Burgos y Medina en la que se detallan las

²⁴³ A. IBÁÑEZ PÉREZ, Ob. Cit. p. 419.

²⁴⁴ H. LAPEYRE, *Une famille...* p. 96.

²⁴⁵ A. IBÁÑEZ PÉREZ, Ob. Cit. pp. 412-419.

condiciones en las que se inicia, con la participación de Andrés Ruiz y Hernando de Naveda, que fue quien asumió el papel de ejecutivo en el proyecto.

En los últimos días de 1575, Andrés Ruiz ya ha contactado en París con un tal Ysuardo Capello, el cual, a su vez, se ha encargado de la contratación de un maestro impresor de prestigio reconocido, Matías Mares, para organizar la instalación en Burgos del taller de impresión; dándose un plazo hasta la primavera para que el proyecto se llevase a efecto. Desconocemos en qué condiciones se hizo el desembolso del capital inicial necesario para llevar a cabo el proyecto, aunque es frecuente la participación de Simón “a la tercia” en otro tipo de empresas y bien pudiera ser este el porcentaje que también en este caso se hiciese. Por su parte, Francisco de la Presa fija las necesidades, en este caso, la adquisición en París de seis prensas capaces de “labrar” más de 2000 “piezas” cada una. En este caso se piensa en breviarios. Es decir que se considera una capacidad de producción en torno a la nada despreciable cifra de 12.000 ó 13.000 volúmenes anuales. También es él quien se encarga de buscar un local donde instalar las prensas.

Andrés Ruiz era el encargado de enviar desde la ciudad del Loira el papel necesario para los impresores burgaleses. Sabemos el nombre de alguno de sus proveedores como Hilaria de Bonepot, quien, al parecer, elaboraba un producto de gran calidad. Por el puerto de Bilbao entraban habitualmente balas de papel que luego se remitían a la ciudad castellana no sin dificultades pues a las habituales para todo tipo de mercancía se añadía la de su volumen, lo que

encarecía el precio final de la carga o al menos la negociación a la baja de esta²⁴⁶.

Las cartas entre mercaderes constituyen un documento de excepcional interés para conocer cuáles eran las expectativas sobre los negocios y poder analizar de este modo la naturaleza de las inversiones. Para animar a la participación de Simón, Francisco de la Presa expone todo tipo de detalles sobre los costes, volumen de producción, potenciales destino de las ventas y beneficio neto esperado. Analicemos sintéticamente estas previsiones:

La finalidad explícita del negocio era *el obraje*, la impresión, de breviarios, cuyo destino sería no sólo el mercado castellano sino también el americano; tal vez este último fuese aquel donde más esperanzas estuviesen depositadas.

Francisco de la Presa se aprovecha una vez más de las estrechas relaciones comerciales que mantenía con el mercado francés y decide, viendo las posibilidades del negocio, dar un salto cualitativo desde simple importador de papel a convertirse él mismo en impresor. Previamente había intentado, sin éxito, que Felipe de la Junta, dueño de la imprenta más importante de Burgos en aquel momento, imprimiese para él los breviarios para luego comercializarlos. No resulta sorprendente esta actitud negativa del veterano impresor, pues sabía que se arriesgaba a perder el control sobre la venta de estos libros²⁴⁷.

A Simón Ruiz se le informa de que el coste de impresión de una resma de papel es de unos 2 ds., y que cada breviario consume cuatro pliegos de papel.

²⁴⁶ AHPUV. Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 8.8.1575 en la que se refieren los elevados costes de la carga, 46 reales.

²⁴⁷ Ibidem. Carta de Burgos de Francisco de la Presa de 14.2.1575. Dice del intento de concierto: “*Trate con él (Felipe de Junta) si quería imprimir por 22 reales la resma y no quiere ni a 24 reales*”.

Sabemos que cada resma tenía unas veinte “manos”, y que de cada mano salían 25 pliegos; es decir, que de una resma podíamos contar con 500 pliegos que servirían para la impresión de 125 breviarios. El envío de papel se hacía en “balas” que tenían un promedio de 11 resmas cada una. Los envíos de papel no eran regulares ni en cantidad ni en calidad, pudiendo pasar de 6 resmas a las balas de 23. De todas formas la insistencia en la demanda de más y más papel parece indicar que la demanda era importante y que las fábricas de papel burgalesas no podían satisfacer por completo el mercado bien por la cantidad que eran capaces de elaborar bien por su calidad²⁴⁸. Es también probable que para este tipo de impresiones se requiriese un papel de calidad que efectivamente procedía en su mayor parte de Francia²⁴⁹.

Al coste de la impresión por resma habría de añadirse el del papel, que siendo más variable, estaría entre 14 ó 15 reales por resma. Con lo que deducimos que más de un 60% de los costes finales estarían destinados a la impresión y lo restante a la materia prima²⁵⁰. El mismo Francisco de la Presa nos hace un cálculo, tal vez optimista, del beneficio neto esperado de “*más de un 13 por ciento*”. Así mismo, se le informa que el plazo de amortización se calcula en unos doce meses, con lo que se daría por finalizada la sociedad.

²⁴⁸ Sabemos que el importante mercader burgalés Miguel de Zamora era dueño de un molino papelerero en Frías, y que había otro instalado a orillas del Arlanzón en Ibeas de Juarros, del que era propietario el monasterio de San Pedro de Cardeña, quienes elaboraban papel bastardo y de marquilla, de más calidad. Vid. A. IBÁÑEZ PÉREZ, Ob. Cit. p. 420.

²⁴⁹ Andrés Ruiz alude al retraso en el envío del papel solicitado por Francisco de la Presa, debido a la gran sequía de aquel verano de 1575. Sin la fuerza del agua que hiciese girar las muelas de los molinos no se podía preparar la pasta de papel. AHUPV, Carta de Andrés Ruiz de 24.11.1575

²⁵⁰ AHUPV. Carta de Burgos de Francisco de la Presa de 10.2.1575. Se dice: “... con dos ducados por la impresión y 14 reales en que tasamos el papel...”

A lo largo de los cinco primeros meses de 1575 insiste a Simón Ruiz sobre la necesidad que apremie en Nantes a Andrés Ruiz para que le haga llegar papel y sobre todo para que desde allí se insista a París para que el impresor se ponga en viaje para llegar hasta Burgos. Finalmente, en un añadido apresurado de una carta de 28 de mayo se informa de la llegada del maestro impresor, que había desembarcado en el puerto de Bilbao junto con treinta oficiales, acompañados todos de sus mujeres e hijos, con los materiales precisos para la impresión. La llegada no solo sorprendió a Francisco de la Presa sino también a los vizcaínos que arrestan a los recién llegados “*con gran escándalo y ruido*”. Todo se aclara y se instalan prensas e impresores en Burgos, para satisfacción de Francisco de la Presa, quien arrebatado por el entusiasmo declara a Simón Ruiz que: “*Vuestra merced crea que ni en toda Francia ni en toda España hay imprenta con el aparejo desta*”.

La imprenta funcionó tal y como se había previsto; sin embargo, se trata de una excepción en la actividad empresarial de Simón Ruiz. Parece evidente que obtenía unos ingresos más saneados en otras parcelas económicas a las que se dedicó con más interés.

4.4.3. La política matrimonial.

El número de apellidos que se mencionan en Laredo es reducido. Se trata del resultado de unas prácticas endogámicas cuya finalidad era la de preservar sus respectivas parcelas de poder económico y político. Este aspecto de las

relaciones sociales es general y la percibimos tanto en la pequeña villa montañesa como en la ya populosa Lisboa del quinientos²⁵¹.

La importancia de los lazos familiares es determinante. Todas las firmas a las que hace mención la documentación están constituidas preferentemente por miembros de una misma familia, a los que acompañan otros socios. La explicación de este fenómeno podemos encontrarla en la necesidad de asegurar los vínculos de fidelidad del socio o agente desplazado. Otro aspecto relacionado con esta política resulta del efecto de asociar el nombre de la familia a la empresa como un timbre de reputación o de solvencia, *la dita*, que aseguraba a otros mercaderes la probidad de la compañía²⁵².

Por casualidad, en las cartas de Laredo se exponen las reflexiones de un abrumado padre, Francisco Ramírez, relacionado con el mercadeo de lanas, que negocia (sin comillas) el contrato matrimonial de su hija con el hijo de otro mercader. Decimos que la casualidad puso en nuestras manos esta información porque en realidad el papel de Simón Ruiz es indirecto, como garante de la dote convenida. El alcance de la operación nos da idea de la importancia de estos tratos: el montante total de la dote estaba en los 4.000 ducados y ello *sin contar con los vestidos, ropa ni las joyas*. Esta elevadísima cantidad de dinero, iba a ser satisfecha en varios plazos: 2.000 ducados al inicio y el resto en las dos navidades siguientes a un interés de *20.000 al millar hasta que se le paguen*²⁵³.

²⁵¹ Ó. LUCAS VILLANUEVA, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (563-1580)*. Universidad de Cantabria, Santander, 1994. Tesina inédita, pp. 35-37

²⁵² R. CARANDE, *Otros siete estudios de la Historia de España*, Barcelona, 1978. p. 176.

²⁵³ AHPUV. Carta de Castro Urdiales de Francisco Ramírez de 10.10.1576

En este caso, la devolución del préstamo había de ser asumida por ambos cónyuges de forma solidaria.

4.4.4. La moralidad de los mercaderes.

Las actividades mercantiles, como las restantes obras humanas, eran y son susceptibles de desencaminarse, apartándose de los rectos senderos de la honradez y de la virtud. Antes de nada hay que tener presente que la moralidad y su control era patrimonio de la Iglesia; en una sociedad en la que la religiosidad se vivía, salvo excepciones, con sincera intensidad. Por otra parte, el vigor de la economía del siglo XVI y su dinamismo, la profusión de novedades, sobre todo en el campo del crédito y el tráfico de efectos financieros habían complicado extraordinariamente la valoración moral que había de hacerse sobre ellos. La Iglesia española es el escenario en el que se debaten las caducas ideas escolásticas en materia de moral económica frente a esta nueva realidad. La necesidad de dar respuesta a la zozobra y angustia que se había generado entre moralistas y mercaderes generó una abundante obra de análisis económico cuyo valor trasciende los límites de los valores morales, para ofrecernos auténticas teorías explicativas, precursoras de la ciencia económica moderna²⁵⁴.

No son -ni podían ser- los protagonistas de la documentación ajenos a estas preocupaciones morales. Como ya hemos señalado la religiosidad ocupaba un lugar fundamental en sus vidas; sin embargo, tampoco podían escapar de las redes que la evolución del comercio tendía sobre sus actividades. En el fondo, lo

²⁵⁴ Citaremos sólo algunas de las más importantes aportaciones que en este sentido se hicieron: Cristóbal de Villalón, *Provechoso tratado de cambios*, (1542); Fray Luís de Alcalá, *Tratado de los préstamos* (1543); Fernando Saravia de la Calle, *Instrucción de mercaderes* (1544); Tomás de Mercado, *Suma de tratos y contratos de mercaderes y tratantes* (1569); Martín de Azpilcueta, *Comentario resolutorio de cambios* (1556).

que se estaba debatiendo era la compatibilidad ente el beneficio, la justicia conmutativa²⁵⁵ y las prácticas usurarias.

En la documentación, la mención a este tipo de prácticas ilícitas es más frecuente en relación con la plaza de Lisboa. De hecho, al parecer eran relativamente habituales los cambios ficticios: los mercaderes hacen las operaciones entre ellos mismos, a la tasa oficial de las ferias castellanas, pero sin que hiciesen circular las correspondientes letras de cambio²⁵⁶. Se pueden observar también problemas de falsificación, como cuando Antonio Gómez d' Elvas escribe: "*he pasado letras sobre Vm. No pague el dinero si no las reconoce*"²⁵⁷. En otra ocasión los corresponsales de Lisboa se quejan de la *conducta deshonorosa* de los Ximenez de Amberes, pues "*Vm (Simón Ruiz) daba letras al Rey en nombre de ellos y se obligaban a tomar para Sevilla, a 37 días y 69 gruesos; sin embargo, los tratos fueron protestados a pesar de la existencia de mercaderías y fondos de Venecia. Rompa con ellos*"²⁵⁸.

La práctica del "*cambio por arbitrio*" es algo perfectamente habitual en la documentación. Los corresponsales en las principales plazas europeas mantienen continuamente informado al de Medina sobre la cotización de los cambios para que éste decidiese el destino de sus operaciones. No parecen existir dudas, al menos expresas sobre la legitimidad moral de tales prácticas²⁵⁹.

²⁵⁵ J. I. FORTEA PÉREZ, "Economía, arbitristo y política en la política en la Monarquía hispánica a fines del s. XVI", en *Manuscrits: Revista d' Historia moderna*, 16, 1998, pp. 155-176.

²⁵⁶ Ó. LUCAS VILLANUEVA, *Las relaciones comerciales*...p.36

²⁵⁷ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvas de 14.4.1578.

²⁵⁸ Ibidem. Carta de Lisboa de Manuel Gómez d' Elvas 13.4.1577.

²⁵⁹ Los cambios internacionales, efectivamente, eran juzgados con benevolencia por los moralistas –excepto por Cristóbal de Villalón–, a pesar de que no quedase absolutamente resuelta la

En realidad, la distinción entre el *cambio forzoso* y el arbitrario o el facultativo, en la práctica, no resultaba nada sencilla, por lo que no resulta extraña esta falta de escrúpulos. Algunos doctores, reflexionando sobre los conceptos del *lucro cesante* o de *precio justo* habían abierto una puerta argumental por la que entraba incontenible la posibilidad de justificar muchas de estas operaciones²⁶⁰.

justificación del beneficio en el cambio de ida y vuelta. La tolerancia deviene en que el mercader desconoce por anticipado su potencial beneficio, que puede ser pérdida; es decir, se práctica una especulación de resultados inciertos, puesto que el interés depende del curso de la cotización, que, como sabemos, cambiaba a cada momento. Vid. A. VIGO, del. : *Cambistas, mercaderes y banqueros en el siglo de oro español*, Madrid, 1997, pp. 356 y ss.

²⁶⁰ Sobre estas cuestiones se pueden consultar los artículos de J. M^a GOZÁLEZ FERRANDO, "El dictamen de los hermanos Coronel en materia de "Cambios y Contratos" de 6 de octubre de 1517", en *Revista de Historia Económica*, año VII, nº 2, 1989, pp. 267-297; y el artículo ya citado de J.I. FORTEA PÉREZ, "Economía, arbitrismo..." , en *Manuscrits...*pp.155-162; F. GÓMEZ CAMACHO, "La teoría monetaria de los doctores españoles del siglo XVI", en *Moneda y Crédito*, 172, Madrid, 1985, pp.52-92.

5. EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

5.1. Los barcos y el tipo de navegación

Uno de los problemas iniciales que hemos de afrontar a la hora de analizar las condiciones en que se llevaban a cabo los transportes por vía marítima es el de las propias embarcaciones, pues son muchas las denominaciones empleadas y poco precisas en general.

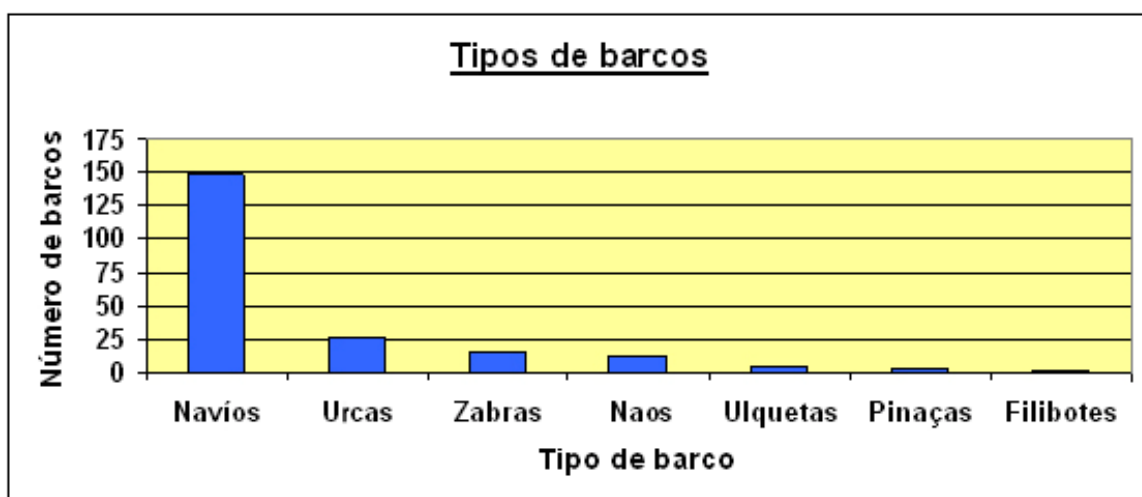


Figura. 5.1. Los barcos mencionados en el conjunto de la documentación para todo el periodo (cifras absolutas).

Fuente: Elaboración propia (AHPUV)

El protagonista de la navegación comercial en el periodo analizado es el **navío**. No nos ha resultado fácil una identificación clara de las características de este tipo de embarcación, probablemente porque se trate de una denominación genérica para hacer referencia a diferentes embarcaciones de tamaños y formas asimilables a este género de barcos de tipo medio²⁶¹. Establecidas pues las necesarias cautelas, sí que hemos de hablar de un tipo de barco con mayor o menor número de remos y velas pero con unas características comunes que le hicieron acreedor de un gran éxito en este ámbito de navegación de rasgos tan definidos como es el Golfo de Vizcaya. Su origen está relacionado con la hibridación de las técnicas navales mediterráneas y las urcas, que eran propias del Mar del Norte; es decir, que combinan la llamada vela latina y la cuadrada o aparejo mixto²⁶², con un casco más alargado y timón de codaste. Se llega así a un barco de tipo medio-pequeño, de entre 60 y 100 toneles²⁶³, aptos tanto para el mercadeo de cabotaje como el de altura. En nuestro caso, se trata de un tipo de barco muy capaz para cargar y descargar en aquellos puertos donde los barcos más grandes no tenían posibilidades de entrar, como eran muchos puertos franceses y también flamencos.

²⁶¹ En un mismo documento se puede emplear el término *navío* para unas líneas más adelante denominar a la misma embarcación con el término de *zabra*. AHPC. Leg. 1.122. fol. 98.

²⁶² L. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, "La construcción naval en el Cantábrico a fines de la Edad Media. Técnicas, modelos e innovaciones en el puerto de Santander" en *Revista Edades*, nº 10. Santander, 2002.pp. 97-123. Lorena Fernández nos refiere la evolución de las técnicas constructivas desde el forro de tablas solapadas "a tingladillo" hasta la construcción "a tope", con estopa y calafateo con breá, sebo y alquitrán, así como el constante aumento del tamaño de las naves y el desarrollo de los castillos. Véase los clásicos de L. MARTÍNEZ GUITIÁN, *Aportación a la historia de Santander. Construcción naval y navegación en curso durante el reinado de Felipe II*, Santander, 1935. y A. BALLESTEROS BARETTA, *La marina cántabra. De sus orígenes al siglo XVI*, Santander, 1968;

²⁶³ J. L. CASADO SOTO, *Los barcos españoles en el siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, 1988. La cuestión del tonelaje de los barcos parece haber sido muy debatida entre los especialistas debido a las diferentes medidas utilizadas por la construcción naval en norte y sur de la Península. Siguiendo a este autor, el tonel cantábrico o tonel macho tendría 1'5183 m3 de capacidad. p.70.

Para ser impulsados llevaban tres o cuatro mástiles con velas cuadradas y también remos con los que poder mover la nave en caso de necesidad. Según los datos que nos ofrece Casado Soto su número en el Cantábrico Oriental alcanzaría en 36 % de total²⁶⁴, mientras que en la documentación su presencia llega hasta casi el 70%, lo que es fácilmente explicable dada la especialización mercantil de la misma. Este barco también podía ser utilizado para la guerra y dado el sistema de embargo del que se servía la Corona para organizar sus armadas en caso de conflicto su empleo para las labores ordinarias se resentiría.

El segundo barco en importancia de los que alcanzan el puerto de Laredo es la ulca o **urca**. Se trata de un barco preferentemente utilizado por los marinos flamencos, cuyas mercancías tienen una importancia proporcional muy superior en los puertos cántabros a la que tenían en los puertos vascos. Su forma, cuyo origen se relaciona con la coca hanseática, de quilla poco acusada que les hacía especialmente útiles para navegar en las someras aguas de la costa flamenca. Era un barco lento, pesado, con grandes mástiles, barata, segura y que podía arquear de 200 a 400 toneladas²⁶⁵. Su maniobrabilidad debía de ser escasa pues se da el caso de que con tiempo contrario una urca se vio obligada a aportar a Bilbao, en tanto que los restantes barcos que la acompañaban pudieron hacerlo en Laredo²⁶⁶. La ulqueta y el filibote tienen unas características similares a la urca, aunque de menor tamaño.

²⁶⁴ J. L. CASADO SOTO, Ob.cit. p.135

²⁶⁵ M. LOBO CARRERA, *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal (Madeira), 1988, p. 44.

²⁶⁶ AHUPV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 23.8.1577.

El éxito de este tipo de barcos residía en que para su navegación requerían un menor número de marineros y aparejos, pero sobre todo a la facilidad que los astilleros holandeses tenían para aprovisionarse de los materiales precisos para construir sus barcos; a través del Báltico les llegaba el hierro para la clavazón, la madera, la pez para calafatear, el cáñamo para los aparejos, los mástiles de los bosques nórdicos,...Se hacen así naves baratas, aptas tanto para el comercio como para la guerra y a precios imbatibles.

Las **zabras** o azabras tienen una presencia relativamente importante y representan una de las embarcaciones que más éxito tuvo en la costa cantábrica. Son barcos ligeros, rápidas, maniobrables, con una sola cubierta o media cubierta y su capacidad de carga era de 20 a 60 toneles, inferior a la del navío, y también como éste combinaban los remos (12 remos por banda)²⁶⁷ y las velas lo que las permitía una capacidad de movimiento en el mar que podía ser decisiva para escapar del acoso de los piratas. También podía ser utilizada como correo, como así lo fue en situaciones de urgencia cuando se requerían noticias inmediatas²⁶⁸

Las **naos** constituyen otro tipo de embarcaciones de gran interés ya que se trataba de barcos de gran porte y capacidad de arqueo, ideales tanto para el tráfico de mercancías de gran volumen y peso como para la guerra, por lo que fueron objeto de especial atención por parte de la Corona española²⁶⁹. Eran

²⁶⁷ J. L. CASADO SOTO, Ob. Cit., p.131. y V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers. Vol.I* París, 1960. Se refiere a estas embarcaciones con el nombre de lourgres y comenta su aceptación en toda la ruta de Flandes en el siglo XVI. p.45.

²⁶⁸ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 17.11.1587 "*La carta que escribiese para Andrés Ruiz se me envíe pronto, que se apareje aquí una pequeña çabra de remos para Nantes y la llevará y traerá de vuelta si Dios quiere*".

²⁶⁹Al igual que sus abuelos, el emperador Carlos llevó a cabo una política naval tendente a favorecer los barcos grandes por considerarlos más propicios para la defensa frente a los corsarios. Véase R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros.* , Madrid, 1949. p.353

barcos que normalmente podían tener entre 300 y 700 toneladas de arqueo, su arboladura estaba compuesta por cuatro mástiles, de alto bordo y quilla muy acusada, muy adecuada para la navegación en las agitadas aguas del océano atlántico pero no, por ejemplo, para los arenales y bajíos de los Países Bajos²⁷⁰.

Las **pinazas**, de las que registramos sólo unas pocas menciones a pesar de tratarse de un barco muy frecuente en las aguas cantábricas, no parecen tener un papel representativo en el comercio marítimo internacional. En efecto, eran sobre todo barcos de pesca y pequeños transportes en la navegación de cabotaje. Al parecer su nombre deriva del hecho de que estaban construidas con madera de pino, de ahí su ligereza y maniobrabilidad, pero también su escasa solidez²⁷¹. Para navegar se ayudaban de remos (9 ó 10 remos por banda) y también de vela, arqueaban entre 30 y 50 toneladas, y también eran susceptibles de ser embargadas para las campañas militares o podían ser utilizadas para el contrabando o la piratería. Nosotros las sabemos en labores auxiliares ayudando a los barcos mayores a entrar en el puerto. Nos lo participa Inés de Limpias: “*Con ella (una zabra) viene la ulca (urca) de Giles Figueres que no ha entrado, pero está a la vista. Hemos enviado pinaças para ayudarla a entrar*” (en el puerto)²⁷² y como correo. Orguloso, Juan de Bayona le refiere a Simón Ruiz como un vecino

²⁷⁰ Los autores consultados destacan la importancia de su alto bordo, la sobre cubierta o castillo de proa, la media cubierta en su popa y su solidez. Todos ellos son rasgos que la hacían especialmente apropiada para su reconversión en navío de guerra. Vid. M de Pazzis PI CORRALES, *España y las potencias nórdicas. La otra invencible*. Madrid, 1983, p. 87.

²⁷¹ M. de Pazzis, PI CORRALES, ob.cit. p .84.

²⁷² AHUPV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 3.9.1578.

de Laredo ha botado una pinaza para dedicarla a correo entre Laredo y Nantes, con una bancada de 18 *remadores* (sic) y que va *sin riesgo de enemigos*²⁷³.

Por último las **chalupas, pataches y bateles** que serían los barcos más pequeños, y que al igual que los barcos antes mencionados combinaban la vela y el remo. Eran embarcaciones que podían ser utilizadas para las pesquerías, los pequeños transportes de cabotaje o las tareas auxiliares de embarcar o desembarcar mercancías de los barcos que no podían acercarse a los muelles. En alguna ocasión, cuando el corresponsal estaba redactando la carta, añadía, a modo de posdata, la carga que traía para el medinense un barco que aún estaba a la vista del puerto. En busca de noticias había enviado una de estas barquías.

De cualquier modo menudean aquí y allá alusiones a bajeles, galeones, carabelas sin que podamos asegurar que se trate de significantes ciertos, adecuados a las embarcaciones que entendemos por tales.

El tiempo empleado en la navegación era muy variable pues dependía lógicamente de las condiciones propias de la navegación, esto es, el estado del mar y los vientos más o menos favorables²⁷⁴, y del tipo de embarcación: es comúnmente reconocida la rapidez de las zabras y pinazas frente a la lentitud de las urcas, por ejemplo. Sabemos que tanto las contratatas suscritas para financiar los transportes marítimos como los seguros calculaban respectivamente los

²⁷³ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 21.7.1587.

²⁷⁴ Ibidem. Carta de Bilbao de Maturin Bizeul de 29.12.1565. En este documento se alude a que los vientos más favorables para navegar en el Cantábrico eran los de componente nordeste, ya que además de ir rápido con viento de través, garantiza un tiempo favorable –suelen estar condicionados por situaciones anticiclónicas-. Ocasionalmente sabemos que su intensidad podía llevar a los barcos con destino a Bilbao fuera de su derrota, más al oeste, tocando tierra en puertos de Cantábrico y aún de Asturias.

intereses correspondientes y el importe de los premios o primas en función de la distancia y el tiempo empleado en la ruta²⁷⁵. La documentación epistolar no es ciertamente pródiga en este tipo de datos pero se señalan algunos que pueden resultar de interés:

²⁷⁵ Las ordenanzas de los seguros de los consulados calculaban u promedio de una legua a la hora. V. VÁZQUEZ DE PRADA , *Lettres....*p. 49.

TABLA 5.1:

Tiempo empleado en algunas rutas hasta o desde Laredo.

FECHA	EMBARCACIÓN	RUTA	TIEMPO
27/05/1570 (llegada a Laredo)	Zabra de Nuño de Villota	Flandes-Laredo (ida y vuelta)	52 días ²⁷⁶
08/05/1578 (llegada a Laredo)	Urca de Bartel Cristal	Flandes(Vlissingen) ²⁷⁷ - Laredo	11 días
03/09/1579 (llegada a Laredo)	Zabra de Domingo de Villota	Flandes(Vlissingen)- Laredo	9 días
28/05/1579 (llegada a Laredo)	Urca	Flandes-Laredo-Lisboa	10 días (hasta Laredo)
20/09/1579 (llegada a Laredo)	6 navíos de Flandes, uno inglés y una urca	Flandes-Laredo	20 días ²⁷⁸
20/05/1581 (llegada a Laredo)	4 navíos	Flandes-Laredo	30 días (hasta Laredo) ²⁷⁹
19/12/1583 (llegada a Laredo)	1 zabra	Amberes-Laredo ²⁸⁰	81 días
21/07/1587 (salida de Laredo)	1 pinaza ²⁸¹	Laredo-Nantes	2 días ó 5 entre la ida y la vuelta

Fuente: Elaboración propia (AHPUV)

²⁷⁶ Incluye la estancia en Flandes, descarga y carga de regreso.

²⁷⁷ Puerto en la desembocadura del Escalda que hoy es conocido por Vlissingen, junto a Medialburque, hoy Middelburg.

²⁷⁸ Soportaron muy mal tiempo durante la travesía.

²⁷⁹ Una tempestad les obligó a entrar en un puerto inglés, que no se cita, en el que les trataron bien.

²⁸⁰ Se trata de un penoso viaje por mar y tierra realizado por Andrés de la Maza. Pasó por Calais, Ruán, París hasta Nantes donde pudo embarcar en una zabra hasta su destino, Laredo.

²⁸¹ Se trata de una pinaza correo de la que estaban muy orgullosos los de Laredo por su velocidad. Llevaba 18 remeros.

5.2. La inseguridad de los mares.

5.2.1. La guerra

Esta circunstancia, siempre presente, acabaría por afectar de forma definitiva y fatal al tráfico marítimo castellano. Su progresión no fue lineal por lo que a periodos de relativa tranquilidad le siguen otros en los que la navegación se hacía prácticamente imposible; sin embargo, en el último tercio de siglo el protagonismo será tal que acabe por asfixiar a los barcos españoles y con ellos a buena parte de la actividad económica de los puertos cántabros.

Sobre el acierto o la oportunidad de la política que siguió la Corona cuando se propuso garantizar la seguridad en el Atlántico²⁸² no estamos en condiciones de pronunciarnos, pero sí que hablaremos de los efectos y consecuencias de la misma, pues afectan de diversas maneras y con intensidad a nuestros protagonistas.

Ante la imposibilidad de mantener un número suficiente de barcos en servicio de vigilancia permanente, las autoridades hubieron de recurrir a los embargos o requisas de navíos, práctica que se fue haciendo más habitual a medida que aumentaban las dificultades para la navegación. La otra posibilidad igualmente recogida en la documentación consistía en hacerse con los servicios

²⁸² Sobre el alcance o la efectividad real de aquellas políticas impulsadas por la Corona para debilitar a sus enemigos políticos, el debate historiográfico se mueve entre aquellos que consideran que en aquel periodo el Estado Moderno aún carecía de la suficiente capacidad para aplicar de forma efectiva los embargos, tesis que estaría representada principalmente de Braudel, Kamen, Alcalá-Zamora, etc. y aquellos que sostienen, por el contrario, la gravedad de los efectos que generaron tales medidas. Vid. J. I. ISRAEL, *Empires and entrepots*. Londres, 1990, pp. 190 y ss.

de un barco para la guerra mediante la contrata o asiento²⁸³. Si en el primer caso el perjuicio para las pesquerías o el comercio marítimo era evidente pues suponía detraer hombres y barcos de la actividad que realmente vivificaba estas villas costeras, en el otro caso el daño procedía más de las demoras en la satisfacción de los haberes que se les adeudaban a los barcos que se prestaban al oficio de la guerra. En ambos casos, la prevalencia de las razones del Estado sobre los de los mercaderes, resulta tan evidente como lesiva para sus intereses.

Las condiciones de navegación en el océano Atlántico son de por sí difíciles. Son muchas las referencias a tempestades, tormentas, naufragios que aquí y allá encontramos en la documentación, y casi todas ellas eran acompañadas de un comentario, se dice: “*como nunca se vio*” o “*como no fue conocido*”. Poco más o menos, como hoy. Cuando ni el mercader de Medina ni el corresponsal corrían riesgo el tono de las alusiones son de aflicción contenida: “*se perdieron sin remedio*” se dice o “*no escapó ni perro ni gato*”, pero cuando era la hacienda propia la que se perdía grandes eran las lamentaciones dolientes y desagarradas. Pero, siempre, como una constante fatal, cerniéndose sobre la vida de los puertos de mar, la zozobra ante la falta de noticias.

Pese a que el tráfico teóricamente nunca se interrumpe, los meses de tiempo estable, es decir desde mayo a octubre, podían ser los más favorables para la navegación; en tanto que el invierno y las estaciones equinocciales, en la que los temporales eran frecuentes, la navegación se hacía más difícil y aventurada. Desafortunadamente, sin embargo, las acciones de los piratas son más habituales cuando el tiempo era más favorable, para decrecer cuando la

²⁸³ Para el estudio de estas fórmulas, véase M. FERNÁNDEZ ALMAGRO, *Política naval en la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1946.

meteorología era adversa. El riesgo estaba siempre presente. Ya se ve que la situación de los marinos y mercaderes no resultaba precisamente envidiable. Analicemos lo que compete a la voluntad de los hombres y no a la de los elementos.

Vemos en la documentación, con carácter casi permanente, la presencia de piratas, corsarios o las armadas pertenecientes a las naciones ribereñas del Atlántico que en uno u otro momento les fueron hostiles a los españoles. Las autoridades eran conscientes de la importancia que el control de los tránsitos tenía para la economía castellana como habían demostrado sobradamente los acontecimientos vividos a lo largo del siglo precedente²⁸⁴. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVI la situación no experimentará cambios sustanciales y la inseguridad es un rasgo permanente, aunque la dinámica en la política de alianzas internacionales y la acción de la administración para garantizar la seguridad introduzcan modificaciones temporales de gran importancia por sus consecuencias en el comercio marítimo.

Felipe II asume definitivamente las labores de gobierno tras la abdicación del emperador Carlos V en 1556. Las interminables guerras con Francia habían agotado a hombres y recursos, la paz era un objetivo de la política internacional española aún antes de la llegada del nuevo rey²⁸⁵. Esa paz se materializaría finalmente en 1559 con el Tratado de Cateau-Cambrésis cuya trascendencia política fue sin duda enorme, pero no lo fue tanto su efecto sobre el comercio en esta área geográfica, pues aunque la paz entre los dos países prometiese

²⁸⁵ M. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *Felipe II y su tiempo.*, Madrid, 1998, pp. 231 y ss.

estabilidad, el inicio de las “Guerras de religión” daría inicio a toda una sucesión de problemas que de forma sucesiva o conjunta desbaratarían las condiciones anheladas de seguridad: la Rebelión de los Países Bajos y la hostilidad inglesa.

Antes de que la paz llegase, pese a la ruptura de hostilidades que el imperio carolino había entablado con Francia, sabemos que el tráfico se mantuvo gracias a los salvoconductos que se suscribieron por ambas partes en conflicto, en beneficio del puerto de Laredo²⁸⁶, al menos desde 1553. También sabemos que tales acuerdos siguieron siendo efectivos en los años siguientes pues se nos informa que la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar manifestó quejas acerca de la quiebra de las condiciones pactadas por los barcos franceses en el sentido de traer mercancías para las que carecían de licencia y, sobre todo, que embarcaban otras cuyo comercio era monopolio de los barcos locales, y que además lo hacían en puertos diferentes a los que contemplaba el acuerdo. De forma accesoria también se les acusa de ejercer labores de espionaje, no sabemos si con razones fundadas o simplemente con el ánimo de reforzar la acusación principal²⁸⁷.

Aunque con problemas, el tránsito de las naves mercantes en una y otra dirección podría dar la razón a aquellos -las villas cantábricas- que entonces no se decidieron a organizar y sufragar una flota armada que con carácter

²⁸⁶ AHPC. Secc. Laredo, Leg. 51, pp.4 y 5. Carta de Martín de Rucandio de 19.7.1553 dando cuenta la Regimiento de Laredo de la obtención de los salvoconductos para el libre comercio con Francia.

²⁸⁷ AMS. Leg. A3, 41 cit. J. BARÓ PAZOS, *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*. Santander, 1999, p. 103.

permanente vigilase estas costas, pese a que esa era la intención manifiesta y reiterada del propio emperador²⁸⁸.

No obstante, como ya señalamos, la situación iba a empeorar notablemente en la década siguiente. La navegación por las aguas del Atlántico y en especial del Canal de la Mancha devino en extremadamente complicada en los años sesenta de la centuria para todos los barcos. Las Guerras de Religión en Francia hacen a los ingleses, aliados, declarados o no, de los hugonotes, objetivo militar prioritario de la monarquía católica francesa. Desde sus bases en la isla de Wigth y Le Havre (temporalmente ocupado en 1563) los marinos ingleses replicaron con numerosas capturas. A ello se va a añadir la sublevación de los rebeldes flamencos y la llegada del duque de Alba presto a imponer soluciones drásticas, como ocurriría con su Tribunal de los Tumultos. Y, finalmente, el secuestro de la soldada de las tropas españolas desplazadas para sofocar a los sublevados por parte de Isabel Tudor, que aprovecha la arribada forzosa de las naves que cargaban tan codiciado botín en 1568. La réplica no se hizo esperar con el embargo de todos los barcos ingleses que estaban en los territorios españoles. En 1569 la situación es tan difícil en el Canal de la Mancha que España prohíbe la navegación de barcos sueltos en sus aguas. Tampoco las rutas terrestres en territorio francés eran seguras debido al inicio de las Guerras de Religión. Un panorama realmente complicado como se evidencia en las gráficas del tráfico.

²⁸⁸ J. L. CASADO SOTO, *Los barcos españoles en el siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988. p.36. Ya en 1522 Carlos V había ordenado levantar una armada guardacostas a cargo de los puertos cantábricos, a lo que estas se negaron. En el mismo sentido se cursaron órdenes en 1528 y 1537.

Felipe II opta por centrar sus cuidados y preocupaciones en la Carrera de Indias y en el Mediterráneo, y a estos destina la mayor parte de sus esfuerzos económicos. La situación se mantendría hasta que el progresivo incremento de la tensión a partir de 1567 en Francia y en Flandes²⁸⁹, y sobre todo con el secuestro por los ingleses de la armada cantábrica que transportaba el dinero para el pago de los tercios que tenía desplazados en aquellas provincias el duque de Alba, nombrado gobernador un año antes, precisamente para sofocar los desórdenes en Flandes. A parte de los perjuicios estratégicos, embargos por ambas partes, etc., lo cierto es que durante más de un año las aguas del Canal de la Mancha estuvieron cerradas para los barcos cantábricos. Estos acontecimientos coinciden con la declaración de un brote de peste en las villas cántabras, cuyos efectos fueron sin duda muy graves²⁹⁰. Como consecuencia de estos hechos el tráfico en los puertos se redujo hasta unos límites que no se repetirían hasta mediados de los años setenta con ocasión de una epidemia de tifus que acabó con la vida del propio Pero Menéndez de Avilés, que en esos momentos estaba a la espera de organizar una flota armada. Este hecho coincide con la caída de *Medialburque* (Middelburg) con lo que los rebeldes toman el control del acceso a Amberes²⁹¹. Un golpe que afectó gravemente a la

²⁸⁹ En los primeros meses de 1567 las acciones de los piratas se incrementan con el ataque a urcas flamencas, quejas por la tolerancia con los piratas bretones, estallido de una nueva fase de las guerras de religión francesa, etc. H. LAPEYRE, *Une famille de marchands: les Ruiz* Paris, 1955. pp.406 y 407.

²⁹⁰ AHPC. Secc. Laredo, Leg.51 pp.4-8. Carta del Regimiento de Laredo al Corregidor de las Cuatro Villas en la que se expone la grave situación por la que atravesó la villa en 1568 y los gastos originados por la epidemia de peste.

²⁹¹ La caída de este puerto supuso “el contratiempo más ignominioso de la historia de la España imperial”. Con independencia de la difícil valoración moral de Stradling, pues no estamos en condiciones de juzgar el oprobio ocasionado, lo cierto es que los rebeldes holandeses incorporarían uno tras otro los principales puertos de Flandes, evidenciándose, una vez más, la neta inferioridad española en las aguas del Canal. Vid. R. A. STRADLING, *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, 1992, p.29.

navegación comercial de Laredo, sin que nos sea posible atribuir qué grado de responsabilidad le cupo a cada uno de los factores mencionados, como se ve en gráfico (figura 4.2). En cualquier caso su declinar no es comparable al abatimiento de la ciudad del Arlanzón. Burgos había capitalizado el desarrollo económico castellano y su caída fue tan espectacular como lo había sido su brillo y pujanza²⁹². Laredo, una pequeña villa, más dúctil y flexible aún pudo vivir cierta recuperación durante la segunda mitad de los setenta y los años ochenta.

La inseguridad en el Atlántico europeo se convierte en un grave problema que acompañará a nuestros protagonistas durante toda la etapa estudiada²⁹³. Su presencia es casi constante en la correspondencia. De forma expresa o velada, la posibilidad de que las naves se perdiesen por una u otra causa produce un estado de ansiedad en los corresponsales que es fácilmente perceptible. Del mismo modo, la alegría que le es difícil de contener cuando dan noticias de una nave que se suponía perdida. El año de 1584 es el mejor se ajusta a esta imagen de inquietud permanente ya que son constantes los comentarios a cerca de arrestos, ladrones, naufragios...y, sobre todo, la angustia de la espera.

La administración filipina era consciente del problema y decide aplicar la misma estrategia que sus antecesores para la defensa de aquello que sí se podía controlar, el ataque de corsarios o enemigos armados: organizar flotas armadas para una campaña mediante el embargo o arriendo forzoso, antes que crear una armada permanente que vigilase las costas. Es fácil explicar esta actitud en

²⁹² H. CASADO ALONSO, "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI" en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 199, pp.177-245.

²⁹³ Esta inseguridad se puede calificar de un problema endémico toda vez que se prolongará a lo largo del siguiente siglo. Vid. J. ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, 1975, pp. 44 y ss.

términos de rentabilidad inmediata, pero no resulta tan sencilla la valoración de los perjuicios que tal política causó a la navegación y, por ello, si esta política a la postre resultó más onerosa. Hay que tener en cuenta que en una armada formada en 1564 se embargan para el conjunto de las Cuatro Villas 17 zabras, 4 pataches y 40 chalupas, con un elevado número de marineros, artillería y munición²⁹⁴.

Ya desde tiempos de los Reyes Católicos se aplicó la política de incentivar la construcción de naves grandes mediante subvenciones, aunque tales medidas se revelaron infructuosas. Sus sucesores perseveraron con similares resultados y es que los argumentos de los amadores eran tan sólidos como reiterados: los barcos pequeños resultan no sólo más baratos –menores pérdidas en caso de naufragio-, sino también más flexibles a la hora de buscar retornos –y abaratar los fletes-, cargar las mercaderías, entrar en los puertos, e incluso escapar de los enemigos gracias al empleo de remos y vela²⁹⁵. En nuestra documentación la presencia de barcos gruesos tanto en el puerto de Bilbao como el de Laredo es muy inferior a la de los barcos medios o pequeños. Y ello a pesar de los esfuerzos de Cristóbal de Barros, quien fue puesto al frente de un ambicioso programa de construcción naval²⁹⁶. El propio Barros en el memorial que remite a la Corona ofrece un dato que revela cuál era el auténtico problema de la flota cantábrica y es que las “*cargaçones con que se sustentaban*” los tráficos estaban

²⁹⁴ L. MARTÍNEZ GUITIÁN, *Naves y flotas en las Cuatro Villas de la Costa*, Santander, 1942, p.29.

²⁹⁵ No parece, sin embargo, que la opinión de los consejeros del Rey fuese unánime. Así, mientras Cristóbal de Barros mantuvo la necesidad de incrementar el tonelaje, otros informes van en la dirección opuesta. Vid. D. GOODMAN, *Spanish naval power, 1589-1665*, Cambridge, 1997, pp. 119-122.

²⁹⁶ Este personaje promueve una serie de cambios e incentivos que logran un notable incremento del tonelaje medio en la flota del Atlántico. J. L. CASADO SOTO, Ob. Cit. pp.103 y ss.

mayoritariamente en manos de los barcos extranjeros, quienes, por cierto, lucían un tonelaje medio menor que el de los españoles²⁹⁷.

Lo que sí parece claro es que a medida que aumenta la actividad bélica y las necesidades de defensa, las exigencias en barcos y hombres de mar y guerra también aumentan, lo que va en detrimento del tráfico marítimo español. Además de inmovilizar los recursos de los armadores, las compensaciones económicas eran bajas y tardías²⁹⁸. Las quejas, por otra parte habituales, que, con el fin de obtener alguna forma privilegio o exención, hacía el regimiento de Laredo aluden habitualmente a las pérdidas que sufren en barcos y hombre por la defensa de los intereses de la Corona²⁹⁹.

Es evidente que al comienzo de los años ochenta las condiciones no parecían mucho más favorables a los intereses de España: Inglaterra y Francia aliadas aprovechando “el talón de Aquiles” que había dejado al descubierto la rebelión en los Países Bajos. Los gráficos del tráfico marítimo indican, en efecto, un descenso muy notable que alcanza su punto más bajo entre los años 1583 y 1584.

En el propio campo de batalla, Don Juan de Austria, ya muy enfermo, otorga el mando de los tercios a Alejandro Farnesio, decisión refrendada por su

²⁹⁷ J. L. CASADO SOTO, Ob. Cit., p.109.

²⁹⁸ En 24 .11.1591 los herederos de Domingo de Villota y Francisco Cachupín inician un proceso de reclamación por los haberes que les eran debidos por el pago del servicio que la zabra Santa Ana, cuya propiedad compartían, por un importe de 213.000 mrs. Esta embarcación estuvo en la armada del duque de Medinaceli en Flandes, quien con sus armados había convoyado una flota lanera en 1581. En 1594 continuaba el proceso de reclamación, trece años después del embargo. AHPC. Legs 1.122 y 1.123.

²⁹⁹ AHPC. Leg.1123 p.190. En este documento se pide la suspensión de la visita del juez de sacas en atención a la pérdida de 8 navíos armados con que la villa había contribuido a “*la guerra contra los enemigos de la fe*”, de los cuales dos se perdieron con sus 150 hombres de mar y de guerra –No se dice que todos ellos fuesen de la villa-.

hermanastro el rey Felipe II³⁰⁰. Dicho nombramiento resultó todo un acierto, aunándose en él las virtudes de estratega y hábil negociador que permitieron tomar la iniciativa en un conflicto empantanado. La conquista de Amberes en agosto de 1585 fue todo un hito que recoge también la documentación en un episodio previo:

“Aguardamos por horas de Flandes la ulqueta de Cornelis Nelisen para saber lo que allí pasa. Por vía de Francia sabemos que la armada que se hacía en Freselingas (Vlissingen) para romper la cadena y paso del río Amberes (Escalda). Se partió en abril y llevaron una nao gruesa con invenciones en la proa y llegados a la vista de la estacada la echaron delante con la pujanza de la marea y viento próspero.

*Con los demás navíos de armado arremetieron de golpe contra dicha estacada y no pudieron haber ningún efecto, antes quedaron muertos más de 1.500 hombres y la nao y la mayor parte de los navíos. Así mismo de Amberes salieron 800 hombres de a caballo armados una noche para recoger cierto ganado que había a la vista de las murallas por falta de carne. Y los nuestros tenían cierta encamisada a punto y del primer encuentro los mataron y aprisionaron. Se les dio de comer por el estado en que estaban”.*³⁰¹

Y es que Alejandro Farnesio, duque de Parma, había decidido acabar con la tenaz resistencia de Amberes, bien abastecida por el Escalda de socorros y vituallas. Para evitar el paso de los barcos mandó construir una barrera con

³⁰⁰ M. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *Felipe II y su tiempo.*, Madrid, 2006, p.542.

³⁰¹ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 7.5.1585.

barcas de más de 400 metros y defendido con largas y afiladas perchas, contra el que los rebeldes lanzaron un barco cargado de explosivos, sin que la detonación pudiese acabar definitivamente con el obstáculo. El mismo resultado obtuvo un conjunto de cinco barcos amarrados e incendiados que lanzaron con el mismo propósito. Las pérdidas humanas fueron cuantiosas para los tercios, unos 5.000 hombres y otros tantos heridos; peor le fue aún a las tropas holandesas que tuvieron 8.000 muertos, además de los heridos y prisioneros y las pérdidas materiales. La suerte de Amberes estaba decidida y la plaza acabaría por rendirse el 10 de agosto de 1585³⁰².

Además de la toma de Amberes, Farnesio había logrado el apoyo de la llamada Unión de Arras a los tres meses de iniciarse en sus funciones de gobernador. Es claro que las cosas habían tomado momentáneamente otro rumbo, que fue aprovechado por los navegantes y las estadísticas confirman un notable incremento en el número de barcos aportados a los puertos cantábricos. Efímero, al cabo, porque el marqués de Santa Cruz a instancias del “Rey prudente” elabora el proyecto de la invasión de Inglaterra cuyo resultado marca una línea divisoria no ya en el reinado de Felipe II sino en la historia de Europa.

No es objeto de este trabajo analizar con detenimiento las debatidas consecuencias del “Desastre de la Invencible”³⁰³, pero sí se puede afirmar que sus efectos no parecen alterar sustancialmente la tendencia declinante ya iniciada

³⁰² C. MARTÍNEZ VALVERDE, “Aspectos marítimos del reinado de Felipe II”, en Actas del Simposium *Felipe II y su época*, Vol. II. San Lorenzo del Escorial, (Madrid) 1998. p. 346.

³⁰³ Numerosos autores han puesto en cuestión la entidad concedida por la historiografía tradicional a este hecho bélico y su alcance en la potencia marítima del reino de España en 1588. Vid. J. L. CASADO ALONSO, “Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II”, en AA. VV.: *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Congreso Internacional. Sociedad Lisboa '98.

años atrás -desde mediados de los setenta-. Y aunque, en efecto, el año de 1588 sea especialmente negativo en Laredo no parece ocurrir lo mismo en Bilbao, y es que hacía ya tiempo que los barcos franceses habían tomado el control casi absoluto de los tráficos³⁰⁴. Otra cosa es lo ocurrido con las urcas y urquetas flamencas que prácticamente desaparecen del puerto de Laredo, pero también es un hecho que fácilmente podemos atribuir a la contracción de la demanda que padece el norte castellano. De todas formas, es cierto que las dificultades de navegación a través del Canal de la Mancha debieron de ser enormes, ya antes del “desastre”, hasta el punto de hacerlo prácticamente imposible y verse obligados nuestros protagonistas a buscar rutas alternativas. Tenemos constancia de que aquellos envíos que querían evitar el Canal tenían que seguir una ruta similar a la que siguieron los derrotados navíos de la Armada Invencible, esto es, bordeando las Islas Británicas³⁰⁵. Pocos se aventuraban a viajar hacia el norte al margen del amparo proporcionado por la flota armada³⁰⁶.

Un fenómeno llamativo, que se percibe sobre todo en las *contratas mercantiles* con las que se financiaba el tráfico marítimo a partir de los años setenta y, sobre todo, en los ochenta y noventa, es que el destino de algunos de

³⁰⁴ Sobre el suceso militar de la Invencible desde Laredo únicamente se hace una referencia en agosto de 1588 en la que se dice que se informará de las nuevas sobre los armados. De septiembre no tenemos cartas y en octubre el suceso parece olvidado.

³⁰⁵ AHUPV. Carta de Amberes de Álvaro Bárcena de 6.5.1586. “*Fleté en Hamburgo una naveta mediana para Laredo que ira por detrás de Inglaterra (...) Espero que en septiembre parta otra flota para Lisboa de Hamburgo con algunos navíos para Vizcaya, no navegan navíos aislados. Yo podría enviar lencerías hasta Hamburgo y quisiera saber el precio de las holandas blancas y crudas, sus medidas y el precio de venta en España*”.

³⁰⁶ El sobrino de López de Arziniega, Diego del Campo Arziniega, que pretendía pasara a Nantes con su familia, aguardó más de dos meses en Laredo la armada capitaneada por Pedro de Curvias que había salido del Ferrol el 22 de marzo de 1890 con destino a Bretaña. Formaban esta escuadra un total de 24 navíos. Se desató una tormenta con una violencia nunca vista y deshizo el convoy sin que se perdiese ninguna embarcación: el general entró en Santander con cuatro navíos, luego otros seis, a Laredo llegaron cuatro que auxiliaban a dos más sin mástiles ni velas. El resto pudo refugiarse en el puerto lucense de Vivero. AHUPV. Carta de Laredo de 18/3/1590 de Diego del Campo Arziniega.

los viajes concertados sea San Juan de Luz, Bayona o San Sebastián, puertos relativamente modestos. Resulta habitual, por ejemplo, que con algunos de los créditos concedidos ante los escribanos se sirvan los maestros para adquirir mercaderías en el extremo oriental del Cantábrico o ya en territorio francés, para ser comercializadas en Galicia, normalmente en Pontevedra o Tuy, o ya en Portugal, Oporto, donde de lo procedido de la venta de sus portes, por ejemplo cereales, adquieren otros para traer de retorno, normalmente vino³⁰⁷. Las caídas generalizadas del número de embarcaciones aportadas tanto en Bilbao como en Laredo en estos años han de tener necesariamente relación con este fenómeno.

³⁰⁷ Son relativamente numerosos los documentos relativos a esta ruta, así como a la participación en el comercio laredano de barcos de San Juan de Luz desde 1575. Juan E. Gelabert amablemente nos anticipa el resultado de un estudio en el que ha analizado el auge de las aduanas más orientales de los diezmos de la mar, como Salvatierra y Vitoria, frente a la decadencia de las de Orduña y Valmaseda, vinculadas al puerto de Bilbao, o las situadas en los puertos de mar, como era el caso de las de las Cuatro Villas, ello tendría su explicación en un protagonismo creciente derivado de la política de "Guerra económica", llevada a cabo por el primero de los Austrias menores, y la mayor facilidad que encontraban los tráficos por estas rutas orientales. Puede consultarse un avance de esta teoría en J. E. GELABERT GONZÁLEZ, "Comercio, Guerra y Paz en los puertos atlánticos (1598-1609)", en J. I. FORTEA, Y J. E. GELABERT (Eds.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander, 2006. p. 298.

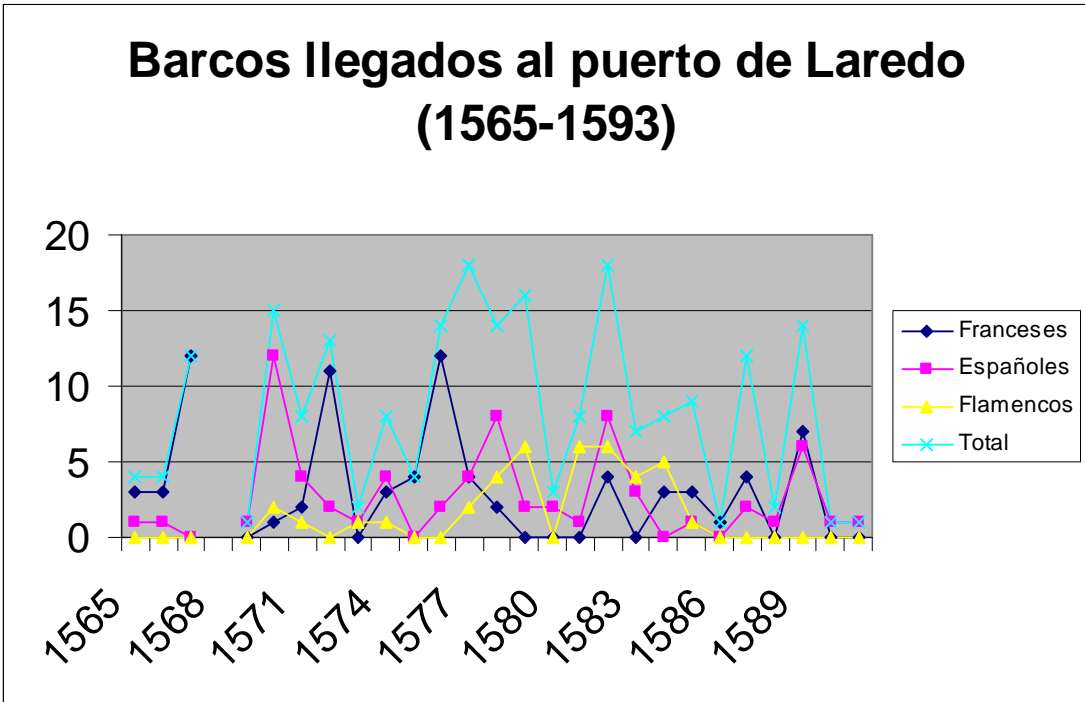


Figura 5.2. Evolución del tráfico marítimo en el puerto de Laredo (1565-1593)

Fuente: Se han recogido todas las referencias halladas en los archivos (AHUPV, AMS, AHPC)

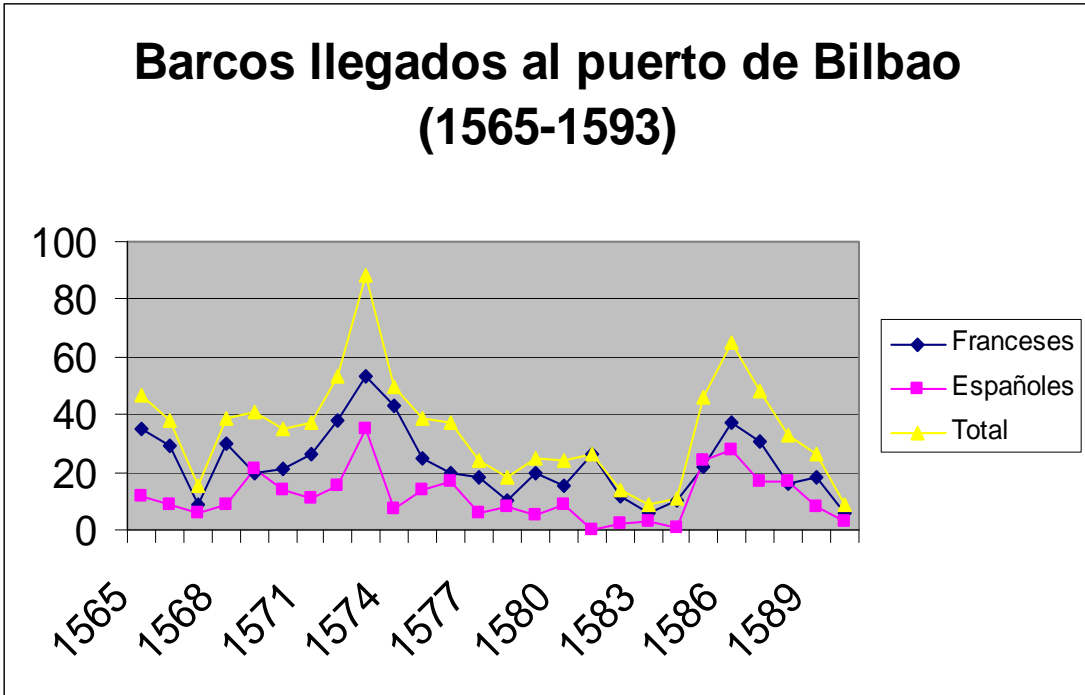


Figura. 5.3. Evolución del tráfico marítimo en el puerto de Bilbao, a través del Archivo Simón Ruiz

Fuente: Elaborado a partir de los datos ofrecidos por J.Ph. Priotti en *Bilbao et ses marchands au XVIIe siècle*, Lille, 2004.

5.2.2. La piratería.

Inglaterra, que hasta el inicio de la década de los setenta se había mostrado generosa con los barcos rebeldes, a partir de entonces cambia de estrategia y cancela los permisos de estancia en los puertos a los hugonotes. A partir de estas fechas se inicia un periodo de recuperación y comienza a restaurarse la circulación marítima, pero con unas nuevas condiciones impuestas por los barcos rebeldes, los llamados *mendigios del mar*, que de modo casi definitivo controlan la navegación por el Canal³⁰⁸. Guillermo de Orange había expedido licencias de corso a un grupo de aventureros codiciosos de las mercancías que navegaban los barcos por las aguas del Canal. Todo el daño que pudieran infligir al tráfico marítimo español convenía a los intereses de *El Taciturno*. A ellos se les añaden los corsarios de la Rochelle que con sus barcos pequeños, ligeros pero bien armados asaltaban los barcos españoles y portugueses que navegaban solos o mal armados. En la documentación es a estos a los que se alude numerosas veces, tanto por el riesgo a las capturas que hacían como por el perjuicio que causaban a los negocios, al malbaratar el producto obtenido en sus correrías haciendo imposible la competencia³⁰⁹. Los piratas esperaban, merodeando al parecer cerca de los puertos³¹⁰, la entrada o

³⁰⁸ Como han puesto de relieve los estudiosos de la navegación, cuando estos mendigios del mar encabezados por Guillermo de Lumay ocupan Brielle, en la isla de Worne, el conflicto adoptará un aspecto bien diferente, contrario a los intereses españoles. Desde su base no sólo dificultaron en tráfico, sino que con el producto de sus correrías financiaron generosamente la rebelión, en tanto que los tercios no podía recibir sus soldadas. R. CEREZO MARTÍNEZ, *Las armadas de Felipe II*, Madrid, 1988. p. 241.

³⁰⁹ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575. Los de la Rochela capturan unos navíos portugueses cargados de sal, que los piratas venden en Oleron a buen precio disuadiendo a Julián de negociar esta mercadería.

³¹⁰ Estos barcos podían permanecer muchos días a la espera, bloqueando la salida de las mercancías, sin que nadie, al parecer, pudiese hacer nada. En este caso el ladrón era una nao grande, al parecer originaria de la Provenza, apostada en Saint Nazaire, con 250 hombres “*de muchas naciones*” y muy artillada. Unos barcos que estaban cargados para España, decidieron

salida de barcos que se aventurasen en solitario a la travesía, para asaltarles y hacerse con la mercancía; raramente se habla de daños físicos infligidos a la marinería³¹¹ si ésta no ofrecía gran resistencia. Entre mediados del mes de abril a mediados del mes de mayo de 1575, en tan sólo treinta días, los piratas de la Rochela hicieron más de 40 presas, lo que da idea de lo arriesgado de la navegación y de lo próspero del negocio de la piratería³¹². También se hacen eco las cartas de las esperanzas concebidas con las noticias que desde Francia o Flandes llegaban a cerca de los embargos de barcos para *limpiar la mar de corsarios*, práctica que era común tanto en Francia como en España. Se da la paradoja de que estos *arrestos* –embargos- para acabar con los piratas podían al final tener consecuencias negativas para nuestros comerciantes ya que podían retrasar los envíos que desde allí se esperaban y es que Laredo mantuvo un activo tráfico con Flandes gracias a la importante presencia de las urcas, ulquetas y filibotes flamencos que cargaban en el puerto de Dunkeque, al sur de Flandes; lo mismo se podría decir de los barcos franceses cargados para España que

protegerse aguas arriba y hubieron de enfrentarse a ella con el resultado de un herido en uno de sus navíos. Sin advertir el peligro otros tres navíos franceses salen de Nantes con mercancía y más de 90 veteranos de los tercios de regreso a España. Aquí esperaban espantados las noticias temiéndose el fatal enfrentamiento. Felizmente llegaron sin novedad. El “ladrón” se había cansado de esperar a sus presas. AHPUV. Cartas de Nantes de Julián Ruiz de 28 .6.1575 y 4.7.1575 y de Bilbao de Cosme del Barco de 16.7.1575

³¹¹ Sobre este asunto es de gran interés las reflexiones de Henry TOUCHARD cuando nos habla de la convivencia de todos los marineros impuesta por las condiciones de la navegación en puertos de situación estratégica (Le Conquet, Île de Batz, etc.), de los barcos en los que se enrolaban marinos de todas las naciones o barcos comandados por maestros de nacionalidad distinta a la de su matrícula. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime...*p. 328. Los actos de violencia extrema son excepcionales y, precisamente por ello motivan reacciones de gran alarma. A ellos alude V. VÁZQUEZ DE PRADA, “Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI” en AA.VV.: *Las sociedades ibéricas y el mar a fines del siglo XVI*. 1998. p.51. Unos años más tarde se sabe que la marinería apresada era desembarcada libre en la primera ocasión, en tanto que sólo aquellos por los que se podía obtener algún rescate eran retenidos, a veces por años. Tampoco parece que en condiciones especialmente duras, pues campaban libremente por tabernas y muelles, siendo, en ocasiones, acusados de espías. Vid. J. ALCALÁ-ZAMORA, *ob.cit.* pp. 382 y ss.

³¹² AHUPV. Carta de Nantes de Andrés Ruiz de 16.5.1575.

fueron arrestado con la intención de ir contra la Rochelle³¹³. Los barcos españoles no se aventuraban más allá de Calais de donde tenemos constancia se embarcaba mucha ropa con destino a la villa cántabra.

En los años ochenta del quinientos la situación debió empeorar hasta hacerse desesperada. Así lo apuntan las demandas de seguridad que las autoridades de la Junta de las Cuatro Villas hacen al Rey, argumentando que los piratas y corsarios no solo impedían el tráfico sino también la pesca “*que no hay quien navegue ni contrate ni se atreven a salir a pescar por no estar seguros que los matan y los prender*”³¹⁴. Entre las medidas arbitradas por la Corona destaca la exigencia de que los barcos fuesen armados con artillería a partir de las 30 toneladas. Esta medida resultaba muy onerosa sobre todo para las pequeñas embarcaciones, de ahí que se solicitase repetidas veces el aumento del tonelaje mínimo a partir del cual hubiesen de ir artillados³¹⁵.

La presencia de barcos bretones se acabaría por hacer dominante en todo el Cantábrico; es decir, si consideramos conjuntamente los puertos de Bilbao y Laredo y durante el periodo considerado. En el puerto vizcaíno es más acusado este dominio por la tradicional vinculación comercial de este puerto con Bretaña, mientras que Laredo y los puertos cántabros en general habían forjado sus orígenes atlánticos aportando lana a la *estapla* de Brujas, más al norte. En Laredo, ya entre 1574 y 1577, el dominio de los barcos franceses es evidente; sin

³¹³ AHPUV. Carta de Bilbao de 8.8.1575 de Cosme del Barco: *Todos los navíos de Bretaña y Normandía están embargados para ir sobre la Rochella. Dos navíos ya cargados los habían embargado y habían pedido licencia al gobernador. Finalmente pudieron partir.*

³¹⁴ AHPC. Laredo, Acta de la Junta de las Cuatro Villas de 12 de Agosto de 1586.

³¹⁵ Se pide que el Consejo de Guerra limite sus exigencias a los barcos con un arqueo superior a las 50 toneladas. AHPC. Laredo, Acta de la Junta de las Cuatro Villas de 12.8.1586.

embargo, a partir de esta fecha y hasta 1584 serán los barcos españoles y flamencos quienes vuelven a asumir la mayor parte de los transportes, siendo relevados nueva y temporalmente por navíos de procedencia francesa³¹⁶, ya que la última década del siglo se inicia con una caída generalizada de los tráficos

Un aspecto que cabe destacar es la contradicción entre las intenciones políticas y la realidad de la navegación. Sabemos de las prohibiciones al tráfico que recíprocamente se lanzaban las monarquías eran poco o nada respetadas por los marinos y autoridades locales³¹⁷. En 1578 el duque de Anjou prohíbe el comercio con España y, sin embargo, como hemos señalado los barcos siguieron viniendo dado que, para ellos, el comercio marítimo era fundamental.

De cualquier modo, como afirma Mollat, son numerosísimos los episodios de piratería por parte de barcos no únicamente de los mendigos del mar holandeses, sino también por parte de los normandos³¹⁸. Un peligro que sobre todo se incrementaba en los meses de verano cuando el anticiclón de las Azores impone un tiempo estable y las condiciones del mar favorecen la piratería³¹⁹.

³¹⁶ Los barcos bretones tenían un tonelaje pequeño, de 60 a 120 tns., bien armados y equipados, muy competitivos económicamente frente a los barcos ingleses y españoles. Su tamaño se relaciona con la escasez de infraestructuras portuarias y a los menores costes de construcción, pese a que, como en España, la Administración incentive los barcos de mayor tonelaje. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton a la fin du moyen âge*. Paris, 1967, pp.324 y 325.

³¹⁷ Y es que la “guerra económica” no llegó a aceptarse como una opción viable al menos durante el reinado filipino, no sólo por las lógicas resistencias de las comunidades costeras, gravemente perjudicadas en sus intereses, sino también por la proverbial prudencia de Felipe II, que aceptó el asesoramiento de sus consejeros. Otra cosa bien distinta es la política llevada a cabo por su heredero Felipe III. Vid. J. E. GELABERT GONZÁLEZ, “Comercio, Guerra y Paz en los puertos atlánticos (1598-1609)”, en J. I. FORTEA, Y J. E. GELABERT (Eds.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander, 2006. pp. 281-300.

³¹⁸ M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand au XVe siècle et dans la première moitié du XVIe siècle*. Paris, 1952. p.217.

³¹⁹ AHPUV. Carta de Nantes de 4.9.1586 de Julián Ruiz: *De aquí en adelante no tendremos tanto miedo (a los piratas) pues el tiempo será más fuerte. Y es que efectivamente los episodios más graves de piratería se constatan en los meses de verano, sobre todo julio y agosto. En un*

5.2.3. La piratería en Laredo

En cuanto a los corsarios españoles parece que su actividad, al menos en el puerto de Laredo es tardía, en los años noventa del quinientos, cuando el comercio internacional ya había decaído definitivamente; en la documentación aparecen junto a frecuentes ventas de barcos y operaciones de tráfico de cabotaje. La oportunidad llegó de la mano de Felipe II, con el apoyo que el monarca prestó a la Liga católica en Francia contra los hugonotes, fuertemente asentados en el Poitu, y su base en La Rochelle. El conflicto francés se presenta como una oportunidad de los barcos laredanos para hacer presas “*entre los enemigos de la fe*” protestantes, contando además con la aprobación real – concesión de la patentes de corso-. La primera referencia es la de dos maestros asociados, Diego Salmillas y Pedro Deslatamenor, que otorgan poder a Diego de Quintana para poner en venta las capturas que hiciesen³²⁰. Aunque sin duda los corsarios laredanos que más actividad desplegaron fueron la familia de los Escalante. El capitán Juan de Escalante con su navío *Nuestra Señora de Guía* armado con seis piezas de artillería se hizo a la vela en el otoño de 1591 en busca de barcos hugonotes³²¹. Unos meses más tarde sabemos que ya son varios los navíos laredanos que han salido aparejados al corso, tal vez animados por el éxito del capitán Juan de Escalante³²². Su hermano, el también capitán, Francisco de Escalante, al mando de su navío *San Francisco* emprende la misma

enfrentamiento habido entre unos barcos procedentes de Nantes y un navío pirata en los últimos días de agosto de 1575 se perdieron 30 fardos por el fuego a bordo que provocó la lucha, otros fardos resultaron seriamente dañados y un navío fue capturado. Carta de Bilbao de 24.8.1575 de Cosme del Barco.

³²⁰ AHPC.18.7.1591 Leg. 1.122. p. 65.

³²¹ ibidem, 27.10.1591 Leg. 1.122. p.151.

³²². Ibidem 10.1.1592, Leg. 1.122 p.423.

aventura, aunque consciente de los riesgos que iba a correr decide hacer testamento a favor de hermano Juan y del licenciado Sebastián de Sarabia, cura de la parroquia, quien estaba asociado a los hermanos Escalante³²³. Domingo del Rivero se asocia al capitán Pedro de Berasategui para aparejar un navío para el corso, que junto a otra nave propiedad del marqués de Bellaisla (Belle Île) pudieron capturar una nave enemiga y en esta isla fue vendida³²⁴.

El corso era una actividad cuyo sostenimiento resultaba muy costoso; las buenas capturas eran escasas y los rendimientos a veces no eran suficientes como para mantenerla durante mucho tiempo. Tenemos el ejemplo del laredano Domingo del Rivero quien en este caso, asociado al también vecino de Laredo el capitán Pedro del Llano, vende un navío denominado *La María* a un vecino de Motrico, con todas sus jarcias, aparejos y velas por la modesta cantidad de 150 ducados³²⁵.

Al finalizar el reinado de Felipe II eran demasiados los frentes abiertos para las agotadas fuerzas de los españoles. Se imponía un cambio en las relaciones internacionales y, sin duda, las dificultades internas de la alianza anglo francesa ofrecieron una oportunidad para suavizar la pesada carga que el heredero, el futuro Felipe III, iba a tener que soportar. La firma del tratado de Vernins, en mayo del 1598, deja sin efecto la Cédula Real y con ella la ocasión para que los corsarios laredanos, pudieran seguir haciendo presas entre los barcos franceses, limitando mucho sus posibilidades de capturas³²⁶.

³²³ AHPC 24.4.1592 Leg. 1122 p. 427.

³²⁴ Ibidem . 23.11.1595, Leg. 1.123 p. 195.

³²⁵ El corso era un negocio caro sobre todo debido al elevado coste del armamento y por ello los armadores eran exigentes en cuanto al número de presas que se habían de hacer. E. OTERO LANA, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*. Madrid, 1999. p. 147

³²⁶ De todas formas *el corso* no deja de ser un recurso de la impotencia. El auge que adquiere esta actividad entre los españoles el siglo XVII, desde su base en Dunkerke, coincide con el

5.3. La organización del tráfico marítimo.

El origen de la *Marina de Castilla* está ligado a los mercaderes burgaleses y el tráfico lanero con Flandes. Desde mediados del siglo XIV ya se habían organizado marinos y mercaderes como *nación* en Brujas, el más importante mercado de lana y paños de Europa hasta el siglo XVI³²⁷. Esta condición llevaba aparejado el reconocimiento como grupo, con unos intereses comunes, protegidos además por unos privilegios concedidos por el conde de Flandes, que les equiparaban a la Liga Hanseática. La historiografía considera un hecho de armas que tendrá grandes consecuencias tanto para Castilla, como para su aliada Francia, la batalla naval de la Rochela³²⁸. A partir de entonces el predominio de los barcos cantábricos será incontestable pues serán ellos los nuevos beneficiarios del transporte lanero.

Burgos, la *caput castellae*, es la organizadora del tráfico. En esta ciudad se dan una serie de condiciones que determinan el “éxito empresarial” de los mercaderes castellanos, en palabras de Hilario Casado³²⁹. Éxito que queda refrendado por la pragmática de 1494 en la que los Reyes Católicos les asignan

declinar definitivo del Imperio español en el Atlántico. Vid. J. ALCAL-A ZAMORA, ob.cit. pp. 382 y ss. Para el caso de Santander esta práctica ha sido estudiada por M^a. J. ECHEVARRÍA ALONSO, *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, 1995, pp. 66-70.

³²⁷ Ya en la última década del siglo XV, la ciudad evidencia síntomas de decadencia, que se profundiza en el siglo XVI. A cerca del origen del proceso y la evolución de su industria textil, véase J. VERMAUT, “Structural transformation in a textile centre: Bruges from the sixteenth to the nineteenth century”, pp. 187-206, en H. van der WEE (ed.), *The rise and decline of urban industries in Itali and the Low Countries*, Leuven (Bélgica), 1988.

³²⁸ L. SUÁREZ FERNÁNDEZ *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*. Madrid, 1959.p 20.

³²⁹ Hilario Casado sintetiza las razones de este éxito que hunde sus raíces en la crisis del siglo XIV y la “racionalización” económica que indujo. H. CASADO ALONSO, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, 2003. p.34.

jurisdicción propia sobre todos los asuntos propios de la navegación y el intercambio mercantil.

La rivalidad entre Burgos y Bilbao evidencia de forma implícita la pujanza de la villa del Nervión. El crecimiento demográfico a lo largo del siglo XV, expresión del éxito económico, había obligado a extender el núcleo urbano hacia los arrabales de San Nicolás y El Arenal³³⁰. Este ensanche obedecía a una planificación previa lo que nos da idea de la capacidad organizativa y de la voluntad de las autoridades para crear un espacio más abierto y habitable como correspondía a un auténtico emporio comercial.

El conflicto con los núcleos de población vecinos parecer ser una constante histórica en todas las génesis urbanas y Bilbao no fue una excepción. Su voluntad por el control de las villas vecinas de la Tierra Llana, análogo al de Laredo con las suyas, fue el origen de numerosas disputas y pleitos. El reconocimiento de un Consulado en 1511, similar al que los burgaleses habían obtenido unos años antes, es el resultado de ese esfuerzo continuo, expansivo y agresivo de una comunidad vigorosa. El tiempo demostraría que su desarrollo estaba asentado sobre bases más sólidas que la ciudad del Arlanzón.

Sabemos que el Consulado de Burgos tenía desplazados permanentemente a unos agentes que ejercían el control de las distintas actividades reguladas por la institución; se trataba de un teniente, un cónsul y los diputados u oficiales, encargados de la labor de vigilancia. Periódicamente, los

³³⁰ S. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, "Bilbao, nacimiento de un emporio", en VV.AA.: *Villas al mar. Ciudades medievales*. Santander, 2001. p.78.

llamados *despachadores* o comisarios³³¹ organizaban las flotas que trasladaban los cargamentos de lana fletados por el Consulado normalmente a través del puerto de Santander.

Por lo que corresponde a nuestras Cuatro Villas, su papel era claramente subsidiario al de Burgos. Ellas eran los puertos de salida y entrada de las mercancías cuyo tráfico era organizado desde Castilla, sin que apenas podamos rastrear otra forma de actividad que fuese más allá de la mera subsistencia. Los registros de los diezmos, ciertamente importantes, no pueden ocultarnos que el efecto del tránsito parece asemejarse al ímpetu y fragor de las olas sobre la arena de una playa, del que nada queda cuando se retiran.

5.3.1. Los fletes.

Para estudiar los costes derivados estrictamente del transporte de las mercancías marítimas hemos recurrido no sólo a la correspondencia sino también a las llamadas *Cartas de fletamento* que hemos recogido en los archivos notariales relativos a Laredo para el periodo estudiado.

Sabemos que son los factores quienes negocian las mejores condiciones para el transporte marítimo: buscaban barcos que estuviesen en buen estado – nuevos a ser posible-, mejor armados que inermes, con maestros reconocidos y, por supuesto, al menor importe posible. El flete finalmente se pagaba al final del recorrido, cuando las mercancías llegaban a su destino; por ejemplo, en Laredo, el consignatario daba el dinero al maestro de la embarcación en un único pago que se consignaba en la cuenta abierta con el mercader a quien iba destinado el

³³¹ Estos enviados se cuidaban del “despacho y aviamiento de las flotas”, comprobaban los datos y vigilaban por el cumplimiento de lo estipulado, comprobaban los registros de los escribanos de a bordo. M. BASAS FERNÁNDEZ, *El consulado de Burgos...* p.164.

porte³³². En esta negociación intervenían todo un conjunto de circunstancias, además de la distancia, como el riesgo para la navegación, la abundancia o escasez de navíos y, por supuesto, los retornos. A todas ellas se alude en la documentación. Sin embargo, no interviene en el precio del flete el tipo de mercancía de que se tratara y esto es así porque se cobraba en función del peso y el volumen de carga ocupado y no por el valor intrínseco de la mercancía. Cuando se quebrantaba el contrato por parte del cargador, el “fuero de la mar” exigía que éste asumiese el coste del flete en su totalidad liberando al patrón de pago alguno. Este parece que fue el caso de unos ruanes cargados en Bilbao con destino a Sevilla, que fueron desembarcados en Portugalete, cuando el navío ya hecho a la vela hubo de regresar por causa del mal tiempo y pudo ser alcanzado por los emisarios de Francisco de la Presa y Vítores Ruiz con la intención de desembarcarlos. El maestro reclamó el flete en su totalidad, aunque luego se aviniese a percibir tan solo la mitad del mismo³³³. Cuando era el maestro quien no respetaba lo pactado, asumía toda la responsabilidad. Así, Francisco Guerín llegó a Bilbao con 12 fardes menos de los recogidos en la cargazón, debido a tener cabida en el barco hubieron de ser descargado en el puerto. Él se obligaba a dar cuenta de ellos si no apareciesen, sin más penalizaciones debidas al retraso (se calcula que un mes)³³⁴.

³³² En aquellos puertos con mayor tráfico y por lo tanto con presencia de los consulados lo corriente es que se tomase a cambio de uno a otro consulado. M. BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado...* pp.167 y ss. Valentín VÁZQUEZ DE PRADA nos refiere que el pago se hacía en dos plazos, el primero 20 ó 30 días después de la descarga de los fardos y el resto en la feria siguiente. *Lettres marchandes...* p.49

³³³ AHUPV. Carta de Bilbao de Martín Bizeul de 3.5.1563.

³³⁴ Ibidem. Carta de Bilbao de Martín Bizeul de 30.6.1563.

En varias cartas se expresa el interés por parte del mercader medinense en que los envíos se hiciesen en barcos franceses y no españoles³³⁵. Es posible que en su hermano Andrés, en Nantes, pudiese pesar un sentimiento de solidaridad hacia sus compatriotas, pero lo que es seguro es que ello no entraba en los cálculos de Simón. Él era sobre todo consciente de que, independientemente de la calidad de barcos y marinería y de otras consideraciones menos materiales, los barcos franceses eran más seguros pues eran menos susceptibles de ser apresados por los piratas, sobre todo aquellos refugiados de *La Rochela*. Es también probable que los aseguradores burgaleses fuesen igualmente conscientes de esa realidad y endureciesen las negociaciones en función de la nacionalidad de los barcos. Lo cierto es que, proporcionalmente, el peso de los barcos de matrícula francesa que llegaban a Bilbao en los años setenta y ochenta es abrumadoramente superior al de los españoles. No lo es tanto en el de Laredo debido a los vínculos que nuestro puerto siguió manteniendo con el comercio flamenco³³⁶.

A cerca de la adecuación de los portes a las posibilidades ciertas de embarque en un puerto y tiempo dados, hay que señalar que, lógicamente, no siempre se daban condiciones de idoneidad entre las necesidades y la oferta. En primer lugar, hay que considerar que una de las premisas de actuación de los factores es que el riesgo había de repartirse, de modo que si se tenían que enviar

³³⁵ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 20.5.1575. En esta carta se excusa Julián por desobedecer las órdenes dadas por su tío Simón: "*Vm. me reñirá por haber salido de comisión el haber cargado en navíos españoles y no lo hubiera hecho sino por Andrés Ruiz que lo mandó y que además van en buena compañía y son buenas naos*".

³³⁶ Ibidem. Carta de Laredo de 20.5.1581. Los barcos flamencos también se beneficiaron de su pabellón cuando con ocasión de una marejada obligó a cuatro navíos de Flandes a buscar refugio en Inglaterra, donde se les trató bien, sin "*domaje*" alguno, por "*haberse concertado con los estados*".

por ejemplo 4 fardos de lienzos, lo preferible es que estos fuesen repartidos en dos barcos. De modo que si uno de ellos era capturado o se perdía en la tempestad, los beneficios que se podían obtener de los llegados a salvo enjugasen las pérdidas ocasionadas por el primero. Los ejemplos son múltiples³³⁷.

Los problemas surgían cuando no se podían encontrar los navíos adecuados para hacer el porte. Los barcos medianos eran normalmente los más solicitados para este tipo de mercancías de valor, ya que los costes del flete y del seguro eran menores que en los barcos de mayor tamaño, además a ellos también les era más fácil encontrar retornos a su puerto de origen³³⁸.

El sistema de flotas que se generaliza en aquellos tiempos inseguros también entorpece los envíos al tener que esperar hasta que se conformase un número de barcos lo suficientemente numerosos como para poder emprender el viaje. Sabemos que periódicamente estas flotas recorrían la ruta hacia el norte y que esta circunstancia era aprovechada por mercaderes y viajeros para desplazarse con seguridad por el mar. Desde Laredo, en espera de poder pasar a Nantes, Pedro de la Cámara dice: "...*También me dice Andrés Ruiz que no parta hasta que la armada no llegue...*"³³⁹ En la última década del reinado de Felipe II creemos que eran pocos los que se aventuraban a viajar al margen de la protección que la armada ofrecía.

³³⁷AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 20.10.1575. Dice Julián: "*Diego de Echávarri ha enviado 9 fardos de holandas que sale cada fardel a 200 Ds. via Orleáns, que se cargarán en tres navíos como ordena Vm.*"

³³⁸Ibidem.. Carta de Nantes de Diego Pardo de 30.7.1586. El factor no puede cargar en Hamburgo el cobre que allí tiene por no encontrar barcos de tamaño adecuado. Los que había en el muelle tenían más de 200 tns. y él buscaba navíos de entre 130 y 140 tns.

³³⁹ Ibidem. Carta de Laredo de Pedro de la Cámara de 18.3.1590.

Entre Francia y España parece que lo más frecuente era que, como medida preventiva, se navegase en grupos de tres barcos de promedio, aunque no son infrecuentes arribadas de seis o siete, que una vez descargaban y con el primer tiempo se hacían a la vela también en grupo. Pese a lo cual, es también igualmente frecuente que el mal tiempo, tan habitual en el Cantábrico, deshiciese el convoy y acabasen por llegar separados, incluso aportasen en lugares muy distantes unos de otros, lo que generaba no pocos problemas. Las villas del Cantábrico, endémicamente menesterosas, no dejaban escapar fácilmente “el regalo” que la providencia había puesto en sus costas; obligaban al desembarco y venta –a precios siempre muy bajos- de todas las mercancías y esperaban la acción de la justicia, que por el grado de desesperación con que se expresan los corresponsales de Simón Ruiz no debía de ser especialmente eficaz ni diligente. Cuando la arribada forzosa se producía cerca de Laredo, en Castro Urdiales, Santander o el Puerto (Santoña), sin pérdida de tiempo eran enviados los delegados de la Universidad para ordenar el cumplimiento de la ley³⁴⁰. En otras ocasiones, no quedaba clara la situación jurídica pues los salvoconductos se formalizaban de tal forma que su aplicación se reducía a determinados puertos³⁴¹.

Sobre la importancia de los retornos para la navegación da idea un curioso episodio que protagoniza la villa de Laredo en pugna con la de Bilbao por atraerse el tráfico marítimo desde Nantes a España³⁴². Acostumbrados como

³⁴⁰ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 9.1.1576.

³⁴¹ Ibidem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 16.6.1578 y 11.7.1578. Una ulqueta a la que el tiempo contrario había obligado a arribar al puerto guipuzcoano de Guetaria fue secuestrado por los vecinos, y su maestre y piloto fueron hechos presos. Laredo se apresura a enviar una carta para que les despachen libremente. Sin embargo, los de Guetaria se resisten a liberarles, despachando con la Corte por ver que había de hacerse.

estamos a juzgar el pasado desde nuestro presente, cuesta aceptar que tales intenciones estuviesen debidamente fundadas; no obstante, las acciones que en este sentido se llevaron a efecto no parecen en absoluto descabelladas. Prueba de ello fue la de contar con el apoyo de Simón Ruiz, personaje al que no se le puede calificar de apresurado a la hora de afrontar los negocios propios o ajenos. El fracaso de la iniciativa, como se verá, no se le puede atribuir a otra cosa que no fuesen los rescuentros o retornos que todo flete necesita; hundido el comercio lanero poco era lo que Laredo podía ofrecer sino –extremando el argumento– naranjas y limones; en cambio, la villa del Nervión mantuvo una prosperidad fundada sobre una base muy sólida, tan sólida como el hierro³⁴³.

Entre los puertos cantábricos es evidente que el de Bilbao prevalece sobre todos los demás, a pesar de que ocasionalmente algún otro como el de Santander pudiera dar salida a volúmenes muy importantes de algunas mercancías, como las lanas burgalesas, o de que Laredo pudiera ejercer cierta competencia que, en ningún caso, llegó a sobrepasar la mitad de lo negociado por la villa vizcaína. Un predominio pues incontestable y fundadamente reconocido por la historiografía. Las razones que se emplean para justificar tal situación son de sobra conocidas, principalmente, la singularidad fiscal³⁴⁴ de este

³⁴³ Sobre este episodio Ó. LUCAS VILLANUEVA, “Le commerce entre la France et l’Espagne et dans la seconde moitié du XVIe siècle à travers les Archives Ruiz”, en J.P. PRIOTTI, Y y G. SAUPIN (Dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XVe-XVIIIe siècle)*, Rennes, 2008. pp. 101-113.

³⁴⁴ No ha dejado de ser ésta una cuestión debatida por la historiografía. Susana Truchuelo pone en evidencia que tales particularidades fiscales inicialmente se sustentaba en la naturaleza privilegiada de los naturales; sin embargo, los argumentos hubieron de ser renovados atendiendo a los nuevos y sucesivos requerimientos de la Corona. Vid. S. TRUCHUELO GARCÍA, *Guipúzcoa y el poder real en la Alta Edad Media*, San Sebastián, 2004, pp. 165 y ss. Por otra parte, Isabel Mugartegui señala que no conviene equiparar “provincias vascas” con “provincias exentas”, y que existen peculiaridades emanadas de los distintos regímenes jurídicos. No hubo un comportamiento fiscal homogéneo, ni todos los territorios gozaron del mismo grado de exención fiscal. Vid. I. MUGARTEGUI, “La exención fiscal de los territorios forales vascos: el caso de

territorio que exime del pago de tasas a los productos importados; por otra parte, la ventaja geográfica que supone un más fácil acceso desde la costa al interior de la meseta castellana, a través de los puertos de Orduña, Valmaseda y Vitoria, frente a las graves dificultades orográficas que tenían que salvar quienes pretendiesen alcanzar Burgos desde la costa de Cantabria –puerto de los Tornos para las mercancías descargadas en Laredo o el camino de Reinosa para las aportadas en Santander-. A estas razones se añaden otras, como la de contar con materias primas capaces tanto de generar tráficos y servir de complemento a la economía de la Castilla septentrional como de mantener vigorosa su actividad portuaria cuando la pujanza de los meseteños se debilite, y también los fuertes lazos de solidaridad entre los pertenecientes a la “*nación*” vasca, que sirven al objetivo de crear una tupida red de relaciones comerciales.

También es cierto que para aquellas mercancías destinadas al mercado castellano, las aduanas de las Cuatro Villas estaban en los puertos, mientras que las que afectaban a las importaciones desembarcadas en los puertos vascos tenían que satisfacer los diezmos en las aduanas ubicadas en los límites del territorio foral.

Sobre las dificultades que impone al transporte la accidentada orografía de las montañas cantábricas los testimonios recogidos no hacen sino corroborar la impresión generalmente reconocida por la historiografía: puentes destruidos por las riadas que son reconstruidos con grandes dificultades, nevadas que obstruyen los pasos retrasando los envíos en semanas; sin embargo, no parece que los tránsitos por los montes vascos pudiesen escapar a estas contingencias. Además

guipuzcoano en los siglos XVII y XVIII”, en E. FERNÁNDEZ DE PINEDO (ed.), *Haciendas Forales y Hacienda Real*, Bilbao, 1990, pp. 175-194.

hay que tener presente que los portes al hacerse a través de recuas de “machos” ofrecen la ventaja relativa de que no precisan de unas vías especialmente bien acondicionadas, a diferencia de los caminos carreteros. Comparados en un mismo periodo los costes de transporte por arroba desde Bilbao y desde Laredo, no muestran diferencias sustanciales (una carga, equivalente a 13 arrobas, oscilaba entre los 42 y 47 reales en ambos casos), lo que abona la teoría de lo parejo de ambos casos.

Todos estos factores, además de las sinergias asociadas a las economías de escala y localización, no hacían sino confirmar la impresión palmaria de la abismal distancia que separaba a Bilbao de los restantes puertos de *La Costa*, que es como se solía denominar en la documentación a los puertos cantábricos para diferenciarlos de los andaluces. Por ello, resulta sorprendente encontrarse con una acción impulsada por los regidores de Laredo dirigida a sustraer a los *recibidores* (consignatarios) bilbaínos los barcos procedentes del puerto de Nantes. Cabe preguntarse si tal iniciativa estaba realmente fundada o era producto de la desesperación que en los comerciantes laredanos cundía ante las crecientes dificultades para mantener el tráfico con los puertos que tradicionalmente correspondían a sus intercambios, los de Normandía y Flandes.

A partir de 1583 comienzan a expresarse en la documentación comentarios sobre lo inconveniente del puerto de Bilbao, cuando dos de los navíos procedentes de Flandes (Amberes) vienen afectados para Bilbao por orden de Diego Pardo y ello es motivo de disgusto para Juan de Bayona, para advertir a continuación, tal vez como producto del despecho, que la barra de Portugalete no

es apta para las urcas³⁴⁵, tal vez por que su fondo plano, adecuado para aguas de poco calado, supone un problema para la maniobrabilidad que requiere el remontar la ría. Advierte que incluso con tiempo favorable un barco portugués se había perdido hacía poco más de una semana. Pronostica que estos obstáculos serán insalvables para este tipo de navíos y acabarán por venir a Laredo.

El día 5 de Septiembre vuelve a insistir en los peligros que han corrido las urcas y reprocha a quienes ordenaron el destino que “*por pasiones particulares arriesguen las haciendas de otros*”, para, a continuación, señalar que los gastos generados por las averías que se cuentan para el puerto de Laredo son inferiores a las tasas que habían de satisfacer en el puerto de Bilbao las importaciones, el llamado prebostazgo de la cera, que en realidad se aplicaba a todas las mercancías. Es de suponer que se refiere a la diferencia que podía existir entre las averías percibidas por el Consulado de Burgos y las que cobraban el Consulado de Bilbao. De cualquier modo, advierte de las negociaciones que el regimiento de Laredo había iniciado con el prior y cónsules de Burgos para que los escribas del Consulado encontrasen remedio y se viese la forma de reducir tales averías.

El 26 del mismo mes vuelve sobre la cuestión de las urcas desembarcadas en Bilbao. Deja entrever que Simón Ruiz comparte el sentimiento de pesar por tal circunstancia. Se informa al mercader medinense que finalmente incluso las averías han salido más caras de lo que hubiesen sido en Laredo, y a continuación

³⁴⁵ En efecto, así como el puerto de Bilbao era reputado como muy favorable para las operaciones de carga y descarga, la barra siempre tuvo problemas de poco calado hasta el punto que los navíos mayores no podían atravesar la misma sino en las pleamares. Además, las arenas se desplazan con los temporales, lo que hacía necesario el control permanente de los calados y su oportuno balizamiento. El Consulado tenía destinada una partida al barquero encargado de esta tarea. Véase T. GUIARD LARRAURI, *El Consulado de Bilbao.*, Bilbao, 1972. pp. 101 y 102.

detalla el coste de la avería por fardel (272 mrs. para las piezas venidas en Cristian Jansen, y 287 mrs. para las venidas en la urca de Adrián Conop). A todo ello habría que añadir el *prebostazgo de la cera*³⁴⁶ para las cargas venidas en estos navíos. Según Juan de Bayona ya se habría llegado a un acuerdo con el Consulado de modo que con un flete no superior a las 400 piezas –entre las los urcas- el coste de la averías hubiese sido inferior. Además de volvernos a recordar los peligros de la barra de Portugalete.

Este suceso de las urcas parece convencer a los regidores laredanos de que existían posibilidades para suplantar al puerto vizcaíno en sus actividades comerciales con el puerto francés de Nantes. No se trata ahora de las urcas flamencas por lo que en lo sucesivo no se volverá a argüir la peligrosidad de los bajíos de la barra, todo el peso de la argumentación pasa a los costes fiscales, y habiéndose alcanzado un acuerdo tan rápido sobre las averías, tan sólo quedaba la cuestión de las alcabalas. Este hecho queda patente cuando en el mes de enero de 1584, Juan de Bayona se desplaza hasta Medina del Campo con el propósito de convencer a los mercaderes de la ciudad para que viniesen con sus negocios de Nantes a Laredo; claro está, no había posibilidades para semejante operación en tanto el peso de las alcabalas redujese los potenciales beneficios de los importadores. Hay que tener presente que las Cuatro Villas y la comarca de Trasmiera gozaban históricamente del privilegio de la libre importación de bienes para el consumo local; esto es, toda la costa hasta dos leguas tierra adentro estaba exento del pago de diezmos de la mar. Tal privilegio fue reiteradamente

³⁴⁶ T. GUIARD LARRAURI, Ob.cit., Según este autor se trataba de una renta fija que se asignaba al Señor. Se contaba en algunos combustibles, consumibles o potables y cuya cobranza estaba asignada al Preboste de donde nació que se llamase a esta exacción prebostad. El origen parece ser tan antiguo como las villas del Señorío de Vizcaya y al parecer era un treintazgo del valor de todas las mercaderías que entraren o salieren por la mar.

confirmado por Reales Cédulas en 1532, 1581 y 1619. Los argumentos que se emplean para justificar tales privilegios se fundan tanto en el carácter fronterizo de las villas como en la pobreza de las tierras, a estos se unen contingencias como pestes, naufragios o incendios como el acaecido en Laredo en la noche del 29 de diciembre de 1581³⁴⁷, que arrasó la mayor parte de las “torres” o almacenes de los mercaderes o consignatarios locales. Este último suceso fue de tal gravedad que el rey Felipe II con el fin de paliar sus consecuencias concede a la villa la “merced” de las alcabalas por 10 años. Los regidores determinan entonces *“librar de la alcabala a todos los forasteros tanto de España como de fuera de estos reinos”*³⁴⁸.

La situación sin duda se mostraba favorable, tanto era así que la villa laredana decide el envío de unos “*propios*” a Nantes con la misión de entregar unas cartas a la nación y consulado de mercaderes y para el propio Andrés Ruiz en las que se oferta claramente la posibilidad de que los mercaderes franceses consignasen sus mercancías para la villa laredana. Simón Ruiz parece ver favorablemente la iniciativa y escribe a su hermano Andrés en este sentido en abril de 1584. Prueba de este interés es que también se ponen en contacto con importantes mercaderes nanteses como los Nebreses (Nebrèze) a través de cuyas manos se hacían llegar a la Península grandes cantidades de papel. El 24 de julio se ofrece plasmar la oferta y, en suma, las favorables condiciones en una capitulación que podría ser suscrita en Nantes y el propio regidor laredano sería el encargado de llevarla; el 14 de septiembre, la inquietud por la demora en la

³⁴⁷ AHUPV, Carta de Laredo de Juan de Bayona de 29.12.1581.

³⁴⁸ Esta reacción confirma la tesis de Pilar Zabala en el sentido de que las fórmulas utilizadas para hacer frente al aumento de los valores de las alcabalas fueron tan variadas como los lugares. En este caso los regidores locales deciden exonerar el tráfico, lo que redundaría en otros sectores de la población. Un caso de redistribución regresiva. P. ZABALA AGUIRRE, *Las alcabalas y la Hacienda Real en Castilla*, Santander, 2000, p. 164.

respuesta se deja entrever en la correspondencia, a pesar de contar con el apoyo al parecer expreso de los propios Nebreses.

En octubre las nuevas no pueden ser más favorables, después de que Andrés Ruiz hubiese recibido el memorial con las condiciones, responde que por parte de los de Nantes “*se negociará con facilidad*”. Otro tanto parece que ocurre con los mercaderes de Medina; sin embargo, es precisamente en este momento cuando aparece la referencia a un inconveniente hasta ahora no reconocido como es la exigencia de los franceses a poder cargar el hierro de Vizcaya libre de diezmos.

La determinación por parte de los mercaderes laredanos es muy firme y convienen en asumir el negocio de manera que no sólo los franceses sino cualquier forastero que quisiera cargar el hierro quedarían exentos. Conscientes de las resistencias que el anhelado acuerdo pudiese encontrar entre los mercaderes bilbaínos de Nantes se sugiere la posibilidad de repartir los navíos con Bilbao.

El día de Nochebuena de 1585 se envía una nueva misiva que bien pudiera parecer un ultimátum de no ser la situación laredana tan desesperada³⁴⁹. Esta carta ya no se dirige a Andrés Ruiz sino a los señores Nebreses, a los Tiarte y a todos los “*recibidores*” que organizan los portes desde la ciudad del Loira y se insiste en todas las comodidades del puerto, las facilidades para el despacho de las haciendas que allí desembarquen, las franquicias en lo tocante a la exportación del hierro así como para todas las mercaderías que vendiesen en la villa. Al día siguiente llegan noticias de que en Nantes se discute sobre la

³⁴⁹ AHUPV, Carta de Laredo de Juan de Bayona de 24.12.1585.

posibilidad de enviar tres navíos a Laredo que en principio iban destinados a Bilbao. En esta carta se expone el último y definitivo obstáculo que se interponía a los intereses de Juan de Bayona y sus representados y es la presencia de muchos mercaderes de Bilbao y el calor con el que defienden sus intereses. Dos años más tarde aún se mantenían vivas las esperanzas de cambio y se vuelve a escribir a Andrés Ruiz “*para que fuese servido de repartir las mercaderías de Castilla*”.

5.3.2. La carta de fletamento.

Se trata de un contrato entre el mercader que quiere trasladar las mercancías y el maestro de la embarcación. Sin duda es uno de los documentos básicos de la transacción pues en ella se establecen las condiciones en que se hace el transporte por mar. Su origen reside en el hecho de que inicialmente los comerciantes solían acompañar a sus mercancías en los viajes marítimos, estableciendo esencialmente un contrato de arrendamiento con el propietario del barco³⁵⁰.

Las cartas de fletamento se concedían ante el escribano y en ellas figuran los datos del mercader o fletador, el maestro o dueño del barco que es el fletante, el barco con su nombre, la mercancía que es objeto del flete expresada de forma precisa, el precio por unidad de la mercancía (cajas, quintales, fanegas, millares...)³⁵¹ y las condiciones y plazo en que se ha de satisfacer el importe del

³⁵⁰ P. BONNASIÉ, “Contrats d’affrètement et comerce maritime à Barcelona au XVII siècle”, en *Revue d’Histoire économique et sociale*, XXXV, Paris, 1957, pp. 255-265; P. JEULIN, “Actes d’affrètements de navires de la “contratación” entre Bilbao et Nantes (XVIe-XVIIe), en *Annales de Bretagne*, 33, 1953, pp. 91-128.

³⁵¹ Algunos ejemplos de los fletes cobrados en Laredo:
-Un quintal de acero desde Laredo a Nantes o a la Rochelle pagaba 18 rs y medio en 1560.

flete –normalmente, de una sola vez y a la llegada al puerto de destino-, el origen y destino del transporte, y la demora y escala en el puerto o puertos de destino. Además se establece la exigencia de que el barco ha de estar en buenas condiciones para la navegación: estanque de quilla, costados y cubierta, con todo su aparejo y velas. También se pueden establecer otras condiciones adicionales como la asunción de las averías por parte del mercader y las condiciones en que éstas de han de pagar en el puerto de destino por el consignatario. En algunos casos hemos registrado la especificación del número de tripulantes y las condiciones de seguridad³⁵². Ello con independencia de que los paquetes cargados fuesen además señalados con unas marcas que permitían su rápida identificación en las operaciones de carga y descarga (Figura 4.4).

Hemos comprobado distintas variantes en este documento, pues pueden ser negociados de modo que el flete vaya repartido entre dos o más asociados para esta operación de transporte y la forma en que estos socios asumen el importe del flete; otra posibilidad es que el barco no sea propiedad del maestro sino de un armador, con lo que el documento precisa cómo se ha de repartir el importe percibido en concepto de flete³⁵³. Cuando el maestro y el armador no

-
- Las naranjas y limones pagaban para Ruán o Nantes, en 1591, 130 mrs. al millar.
 - El quintal de hierro pagaba 11 rs. hasta Canarias en 1592.
 - Hasta Bayona, Pontevedra o Tuy pagaba de flete un quintal de hierro 4 rs., en 1599.
 - Desde San Sebastián a Laredo una fanega de trigo o centeno pagaban 2 rs. por fanega en 1599.

³⁵² AHPC. Laredo, Leg. 1.123. p.589. En esta carta de fletamento, el maestro Pedro de Carranza se compromete a su pinaza Nuestra S^a de la Misericordia de 20 toneladas vaya con 10 marinos y un moço, mosquetes y cuatro piezas de artillería, pedreros y la pólvora necesaria.

³⁵³ AHPC. Ibidem. Laredo, Leg. 1.123 p.570. En este documento se señala que una tercera parte del flete se destina al armador, otro tercio para las vituallas y el tercio restante para las soldadas. El maestro participa de en un tercio de la carga, y por tanto de los beneficios ulteriores obtenidos con su venta.

coinciden surge la necesidad de que este último otorgue un poder para que el maestro pueda procurarse un flete de regreso³⁵⁴

Un aspecto muy interesante es que entre las condiciones aceptadas en esta carta de fletamento figura la salvedad de la *baratería del patrón*. Esta figura jurídica es al parecer de origen aragonés, cuando sus galeras se enseñorearon del Mediterráneo, y que se identifica con cualquier acto de dolo, sabotaje o mal uso de las atribuciones del maestro o patrón. Lo reiterado de la figura en esta forma de contrato se corresponde con la importancia de la salvedad que contempla ya que trata de protegerse de los riesgos dolosos o negligentes, que estaban excluidos tanto de los riesgos ordinarios (naturales o provocados por el hombre), como de los riesgos extraordinarios (piratería apatrida), amparados respectivamente por el seguro marítimo y las averías³⁵⁵. La recurrencia con que se advierte de esta práctica dolosa en la documentación nos pone sobre la pista de que en efecto no parece ser excepcional. De hecho Inés de Limpias describe entre la irá y la aflicción un flagrante caso de baratería que por su interés transcribo:

“A me pesado en el alma de la pérdida de lo de Matín Bartelet y nunca pensamos sucediera a nosotros por la mucha confianza que en ellos se ha tenido hasta agora había de pasar. En esto y no tenemos entendido sino que hicieron bellaquería el maestro y marineros y que era concierto hecho antes que fuesen a Cales, que como Vm dice

³⁵⁴ Ibidem. Laredo, Leg. 1.706 Poder de 11.8.1560 en el que Francisco de San Juan, dueño y porcionero de la zabra Santa María otorga poder a Martín de Castro, maestro, para poder comprar y vender con libertad.

³⁵⁵ M. del VAS MINGO M. y M. LUQUE TALAVERÁN, *El laberinto del comercio naval*, Valladolid, 2004, p. 48.

pues avisa el Sr. Andrés Ruiz de Nantes que no ha podido descubrir quién lo robó fue concierto y baratería por que son todos en Breste y Conquete ladrones y a ellos mismos se les había de pedir quenta que hallaren quién los robó y apretar a los fiadores que dieron en Calés de que no harían baratería”³⁵⁶.

³⁵⁶ AHUPV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 23.8.1577

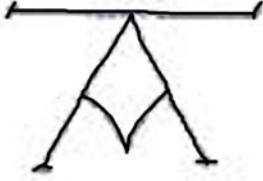
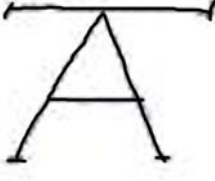
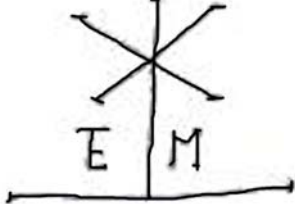

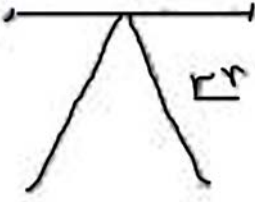

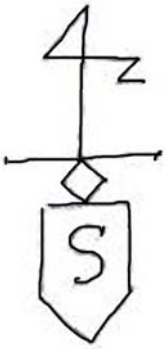
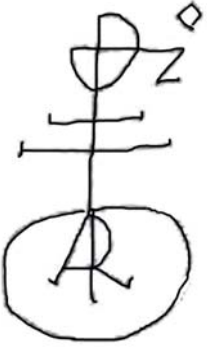
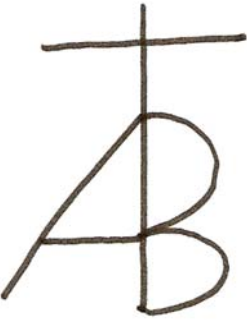
MARCAS DE OTROS MERCADERES		
ANTONIO DE QUINTANADUEÑAS		FERNANDO DE MORALES
		
04-07-1570	04-02-1571	24-09-1574
LOPE DE ARZINEGA		
		
18-07-1572	20-02-1579	20-08-1579
FRANCISCO DE SAN JUAN	DIEGO ÁLVAREZ	ALONSO DE LA BÁRCENA
		
28-08-1571	25-08-1579	24-04-1587

Figura. 5.4. Marcas utilizadas habitualmente por distintos mercaderes para sus envíos.


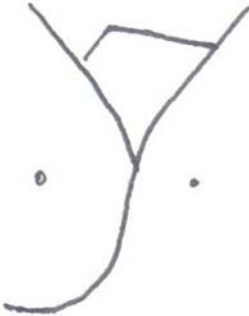



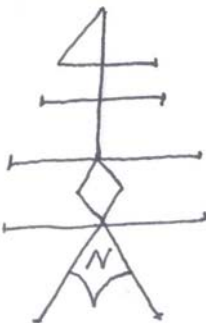

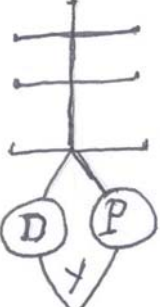
MARCAS DE SIMÓN RUIZ	
	
04-02-1570	11-03-1570
	
20-10-1573	09-01-1576
	
30-08-1576	26-03-1577
	
09-12-1578	24-01-1584

Figura 5.5. Marcas utilizadas habitualmente por Simón Ruiz para sus envíos.

5.3.3. Los conocimientos de embarque.

Se trata de un documento muy relacionado con el anterior en el que se señalan las condiciones del flete y las mercancías que en él iban. En este sentido se asemeja a la cargazón, documento de naturaleza más estrictamente mercantil y destinado a informar exclusivamente de las mercancías embarcadas. La gran diferencia entre ambos, la cargazón y el conocimiento, estriba en el hecho de que el conocimiento de embarque necesariamente había de ser reconocido y validado ante un escribano público lo que le confería un valor del que el anterior carecía.

Los conocimientos eran extendidos inicialmente por el *maestre* o capitán de la embarcación, quien conocía que efectivamente tales mercancías habían sido cargadas en el barco; con posterioridad, se refrendaban ante el escribano. Del documento se hacían normalmente tres copias: una era para el propio mercader o cargador de las mercancías, otra copia era para el maestre del barco y una tercera era para el consignatario, que se enviaba normalmente por correo, y que le acreditaba ante el maestre como legítimo destinatario del porte que le había sido encomendado. Decimos normalmente porque, de hecho, el maestre o capitán autorizaban al escribano a hacer cuantas copias fuesen necesarias. Esta prevención creemos que se deriva de las operaciones del seguro.

El protagonismo del maestre es esencial³⁵⁷ y cuando se organiza un porte, por ejemplo, desde Amberes -que finalmente se embarca en Calais y no en Zelanda donde era habitual-, el conocimiento es enviado desde este puerto francés, y no desde la ciudad del Escalda que dio origen a la operación. En otras ocasiones, el documento se prepara en Amberes y se remite a Zelanda, si es que

³⁵⁷ AHUPV. Carta desde Bilbao de Cosme del Barco de 9.9.1576.

allí podía ser embarcado el porte, y desde allí se despacha para Amberes, desde donde finalmente se envía a Laredo, por ejemplo, junto con la cargazón.

La utilidad del conocimiento de embarque es doble; de un lado permite al consignatario hacerse con la carga, convirtiéndose de este modo el documento en un auténtico recibo negociable³⁵⁸. A esta finalidad nosotros encontramos otra, no menos importante, y es la de servir de documento base para la contratación de un seguro. En este sentido, los ejemplos en Portugal son numerosos: Lisboa es un puerto de importancia contrastada sobre todo en la exportación de especias y sal hacia otros países europeos, sin embargo es también conocida la insuficiencia financiera de la plaza³⁵⁹, así como la necesidad del concurso de los mercaderes castellanos, sobre todo burgaleses, para poder garantizar las operaciones de seguros. Desde Lisboa, los Gómez d' Elvas remiten a Simón Ruiz conocimientos de embarque de aquellas embarcaciones surtas y cargadas en el puerto hacia Amberes, Abra de Gracia (Le Havre) o Calais³⁶⁰. Del mismo modo si la nave sufría un percance el conocimiento era uno de los documentos solicitados por los aseguradores a fin de conocer las circunstancias de lo asegurado³⁶¹. También en

³⁵⁸ Vid. M. LOBO CARRERA, "El conocimiento de embarque en el comercio canario europeo del siglo XVI", en C. MARTINEZ SHAW, (Coor.): *El Derecho y el mar en la España Moderna*. Granada, 1995. p. 12. Manuel Lobo deduce que ello se consideraba que en la práctica se le hace propietario de cargamento, e incluso que puede ser endosado a un tercero.

³⁵⁹ Vid. O. LUCAS VILLANUEVA, "Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580", en *STVDIA HISTORICA*. Salamanca. Vol 23. 2001

³⁶⁰ Los ejemplos son muy numerosos, por su interés se puede consultar uno muy completo. AHUPV. Carta de Lisboa de 17.11.1574. Los Gómez de Elvás envían a S. Ruiz los conocimientos de dos urcas y hacer un seguro en Burgos por 400 Ds. al 10%.

³⁶¹ AHPUV. Carta de Lisboa de 20.2.77. Antonio Gómez de Elvas se queja a Simón Ruiz de: los retrasos y dificultades para cobrar el seguro de los de Burgos de la nao de la sal que fue capturada en Inglaterra. Ya se enviaron los recaudos demandados: *cargação* jurada y conocimiento del maestre. También se podría enviar testimonio de cómo fue tomada. Aviseme de lo que ha de hacerse.

el caso de hurto se requería el documento para certificar el contenido del paquete o caja³⁶².

La falta del conocimiento podía complicar mucho la tarea del consignatario ya que en el caso de llegar algún barco no se podía saber si viajaba en él alguna mercancía para él consignada. El maestro entonces había de esperar a hacer la entrega hasta que el documento fuese recibido.

Por lo expuesto se puede valorar en su justa medida la importancia de los conocimientos de embarque, que entendemos no suficientemente valorados por la historiografía³⁶³.

5.3.4.Las averías.

En la documentación se menciona repetidas veces a la principal fuente de ingresos del Consulado de Burgos, esto es la avería. A ella se alude en sus dos modalidades: la avería ordinaria o común, y la avería gruesa³⁶⁴. En el primer caso, al tratarse de aranceles fijos sobre las mercancías, había establecidas unas tablas en las que figuraba el arancel por unidad de transporte. Según hemos podido comprobar en el caso de Laredo las averías se satisfacían cuando las

³⁶² AHPUV. Carta de Lisboa de 24.5.1575. Se solicita el conocimiento para hacer la reclamación ante el robo de un paquete.

³⁶³ A excepción de M. LOBO CARRERA, en su artículo ya citado "El conocimiento...", los autores consultados dedican unas pocas líneas a este documento: M. BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado ...* p.167; V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes...* p.49; J. MARTÍNEZ GIJÓN, "La práctica del fletamento de mercancías con las Indias", en *Historia, Instituciones, Documentos*. Nº 10, Sevilla, 1987. p.119.

³⁶⁴ Otros autores especialistas en Derecho mercantil marítimo hablan de tres tipos de avería, estableciendo diferencia entre la avería ordinaria y la llamada avería simple, que sería la que correspondería a los daños accidentales causados al navío o a las mercancías pero sin que hubiera de ser asumida de forma participada por los otros mercaderes o el dueño del barco. M. M. del VAS MINGO y M. LUQUE TALAVÁN, *El laberinto del comercio naval.*, Valladolid, 2004. pp. 157-171.

mercancías llegaban a puerto y el consignatario las recibía, anotando en la cuenta abierta al efecto el importe de todos gastos derivados del transporte marítimo y terrestre que él asumía (flete, diezmo, alquel, etc.).

La avería gruesa es mucho menos frecuente debido a su naturaleza contingente, ya que es un gasto extraordinario generado por accidentes que suponían la pérdida de las mercancías, deterioros de las embarcaciones o pérdidas de las mismas, rescate, cortar el ancla y gastos de reflotamiento. Su importe no era habitualmente oneroso, inferior al de la avería ordinaria, y el corresponsal no considera necesario ofrecer más explicaciones. Normalmente había de tratarse de la pérdida de algún cable o aparejo de la embarcación. En cambio, cuando la pérdida era considerable sí que se señala el motivo de la misma y era preciso añadir el peritaje del deterioro, que se pagaba aparte, era el testimonio de averías³⁶⁵. Un episodio curioso, que por su interés transcribo, además de poner en evidencia el peligro que representaba para la navegación la práctica de la piratería, constituye un buen ejemplo de averías gruesas. En él Juan de Bayona, corresponsal habitual en Laredo de Simón Ruiz le relata la azarosa aventura de un barco al que se le había dado por perdido³⁶⁶:

Nuño de Berri llegó anoche y trae dos fardos de menos ya que después de que fuese partido de Flandes y con tiempo contrario hubo de tomar las Dunas (...) y allí vinieron cuatro armados para tomarlo y le defendió un galeón inglés. Aunque le prometieron que le darían la mitad

³⁶⁵ AHUPV. Carta de 7.2.1578 de Juan de Bayona. En este interesante documento se refiere una avería gruesa de 7.151 mrs. que se carga sobre un porte que realiza Pedro de Corça, maestre de un navío de Laredo, de 3 fardos de lienzos. El flete era de 1.836 mrs. y la avería común de 1.818 mrs. El testimonio de averías supone 68 mrs. En otra ocasión, Julián Ruiz comenta cómo un barco tuvo de aportar en Olona (Oleron) y se hubo de hacer un presente de 50 E. al señor. Este gasto también se incluiría en las averías gruesas. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 18.2.1575.

³⁶⁶ Ibidem. Carta de Laredo de 22.12.1577 de Juan de Bayona.

de las mercaderías, no consintió y le tomó 90 fardos de ropa y las cargó dentro del galeón para ampararlo mejor. Se divertieron de ellos (de los corsarios normandos) y volvió el tiempo a lo malo y surgieron en Artamia (sic) (Artois?) donde estuvo atestado dicho Berri más de dos meses sin quererlo librar ni de una manera ni de otra y allí le entregó el galeón inglés los 90 fardos de ropa y en rehenes de la guardia y en el gasto de pólvora y munición le tomaron dos fardos de anascotes, el uno de Francisco de Orozco y el otro es de uno de Burgos, que habremos de repartir su valor en las demás mercaderías. Hubo de comprar unas lonas para hacer dos velas y una noche corto los cables y dejó las áncoras y se hizo a la vela y se vino a Conquete (Conquet) a aparejarse mejor desde donde vino aquí.

Es satisfecha esta avería de forma solidaria, tanto por el dueño de la embarcación como por el resto de los mercaderes -si los hubiere-, el primero, detrayéndolo del flete percibido, y los restantes del beneficio obtenido con la venta de las mercancías salvadas. En el caso de que no hubiese carga los consignatarios se veían obligados a abrir los fardos para comprobar su contenido, lo que en algunos casos suponía el coste de volver a enfardarlos y aderezarlos. En otras ocasiones frustraba el envío al no poder comprobar con seguridad la naturaleza del mismo³⁶⁷. Este documento normalmente llegaba al mercader por dos vías, inicialmente quien embarcaba las mercancías enviaba una copia por correo, y una segunda copia iba con el barco. Al llegar a puerto, junto con el porte, y también era remitida por el consignatario, con lo que el mercader podía comprobar el buen orden del envío y evitaba, en parte, los posibles desacuerdos.

³⁶⁷ AHPUV. Carta de Laredo de 9.5.1587. Juan de Bayona le dice a Arziniaga que al no recibir la carga, no hemos podido enviar los fustanes.

Con la primera de las copias el mercader podía contratar el seguro con los burgaleses.

Ocasionalmente, se podían cargar fardos que por falta de tiempo o descuido no habían sido incluidos en el documento de cargazón. Esta circunstancia había de ser puesta en conocimiento del consignatario y, por supuesto, del propio mercader por correo.

5.3.5.La financiación del tráfico marítimo.

5.3.5.1. Las contratas de riesgo y ventura.

Para hacer posible la navegación era necesario un capital del que normalmente carecía el propio transportista, y esta circunstancia es tan antigua como la propia navegación comercial. La exitosa fórmula ideada por los griegos clásicos y posteriormente reformulada por sus epígonos los romanos, inserta ya en el Derecho Romano, fue el *fenus nauticum*³⁶⁸. La base de este acuerdo consiste en que el acreedor pone en riesgo su capital durante una travesía por mar con la garantía de la propia nave del prestatario, y que, por otra parte, le ofrece al prestamista la posibilidad de prevenirse ante la eventualidad de un daño en la aventura marítima. Como compensación de un riesgo tal alto, los intereses son igualmente elevados. En Francia son denominados *prêts à la grosse aventure* y en Italia *cambium ad riscum maris o cambii a risico di nave*³⁶⁹.

³⁶⁸ J.L. GAZZANIGA, *Introduction historique au droit des obligations*. Paris, 1992. p.123.

³⁶⁹ Aunque sea el Mediterráneo la cuna en la que desarrollan las primeras formas de crédito, Bernal atribuye a Francia el mérito de sintetizar las modalidades de crédito marítimo procedentes de la tradición meridional, la atlántica heredada de los famosos *Rôles d'Oleron* (siglo XII) y las derivadas del mundo hanseático, conocidas como bolmeren, bolmerj, bolmerie....que son al parecer simples préstamos a los maestros para resolver contingencias propias de la navegación. Vid. J.M. BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*. Madrid, 1993. pp. 31-40.

En el caso de Laredo se trata de la fórmula de financiación más utilizada y puede ser considerada como el auténtico fluido vital de los tráficos marítimos, ya que gracias a él cualquier propietario de una embarcación podía iniciar una operación de tráfico sin otro soporte de capital que su propio barco.

En la documentación aparece protocolarizado bajo el concepto general de **contrata** y en sus ejemplos más simples se inicia con la denominación del prestamista/acreedor junto con algún elemento de identificación como su vecindad o su estado civil en caso de que fuese una mujer; a continuación figura el del maestro, en quien también se concreta su identificación, el nombre del barco, donde está éste surto y el tipo de embarcación, aunque de forma muy imprecisa pues en el mismo protocolo se le puede denominar de dos formas distintas (navío-zabra, o bajel-pinaza); a continuación se indica la cantidad prestada y el destino de la misma: avituallar, adquirir determinadas mercancías, etc.; también se indica el trayecto: origen y destino, si es de ida y vuelta o solamente de ida, y cuáles son el puerto o los puertos de destino aceptados por la contrata. También se indica el *premio* o interés que de aplica y que puede aparecer expresado en distintos tipos en función del mayor o menor tiempo empleado en la operación³⁷⁰.

En el cuerpo de condiciones que se pactan figura una fórmula que identifica la naturaleza del préstamo: (el prestamista) *corre el riesgo de ellos sobre la quilla del dicho navío, aparejos, fletes y mercaderías hasta la vuelta*. Queda bien entendido que la devolución del principal más los intereses devengados también se ha de satisfacer a la llegada al puerto de vuelta, y que se

³⁷⁰ AHPC. Leg.1.122, p.158. En esta contrata se especifica que si el viaje de ida se hace hasta Galicia el premio será del 18%, en cambio si va hasta Portugal de un 20%.

le concede un plazo variable que puede ir desde la 24 horas hasta los 30 días. Finalmente, se señala una garantía de carácter general, inespecífica sobre la persona y bienes presentes y futuros del prestatario. Dentro de las condiciones es habitual que se apuntase la salvedad de la baratería de patrón y es que en efecto las posibilidades de fraude debían de ser numerosas para los maestros sin escrúpulos.

Un análisis más pormenorizado de este tipo de contratos permite comparar las variaciones que sobre el mismo modelo podemos encontrar en Laredo. En cuanto a lo que los juristas denominan elementos personales, es decir las personas intervinientes en la contratación hay que señalar que los acreedores se reiteran y aluden a las familias que componen la modesta oligarquía local laredana; son los Domingo de la Hoz, Juan de Bayona, los Escalante,...en definitiva aquellos que disponían de la liquidez necesaria para asumir este tipo de empresas. Los deudores no son sólo vecinos de Laredo, sino que esta villa satisfacía las necesidades de crédito de las localidades vecinas, sobre todo de Castro Urdiales pero también del Puerto (Santoña), Oriñón o Islares. Es de suponer que el resto de créditos serían atraídos, salvo casos excepcionales, por Bilbao en el oriente y Santander en occidente. En ocasiones, las figuras del acreedor y deudor no son personas individuales sino que aparecen dos o más, con lo que se supone una relación societaria bien con carácter permanente o limitada a esta única operación.

Ya se sabe que en este tipo créditos, por su propia naturaleza, los intereses que les son aplicables son siempre elevados. En nuestro caso, dos son las variables que de forma expresa intervienen en la cuantía del interés: el puerto

de destino, es decir la distancia y, por otra parte, la circunstancia que siempre le está unida, el tiempo, ya que a mayor distancia, mayor es el tiempo por el que se presta el capital. Atendiendo pues a estas variables, los premios más bajos son los que se relacionan con el tráfico de cabotaje a los puertos más cercanos, como Avilés, para el que hemos encontrado el tipo más bajo, el 10%, para un viaje de ida y vuelta. El más elevado es un crédito concedido a un maestro vasco, Juan de Larrea, para fletar un navío desde Bilbao a las islas Canarias por el que se pide un premio del 34%³⁷¹. El grueso de los fletes de las naves que salían del puerto de Laredo eran de un lado los puertos de Flandes, hasta que fue posible el tránsito por el Canal, y los puertos de Francia (Nantes, La Rochela, Bourdeos,...) y de otro los puertos de Galicia³⁷² (Bayona, Tuy, Betanzos,...) y Portugal (Oporto y Lisboa). Entendemos que la distancia y el tiempo empleados entre Laredo y Nantes y entre Laredo y Tuy eran similares pues el tipo de interés es el mismo, el 18%³⁷³. Los tipos de interés más elevados, si exceptuamos los viajes a Canarias, son los que se aplican a los viajes de ida y vuelta a Portugal, el 20%. Por último, no hemos de olvidar que el tiempo empleado en una operación mercantil de este tipo podía ser de dos meses, e incluso menos tiempo, con lo que el interés anual

³⁷¹ AHPC. Leg. 1.122. p. 539. Al tratarse éste de un viaje excepcionalmente largo se incluye en las condiciones pactadas el que Juan de Larrea, maestro del navío San Bernabé, se comprometiese a no tomar puerto de escala, salvo fuerza mayor. De este modo se evitarían demoras y se recortaría el tiempo de la operación.

³⁷² Resulta evidente que en este último tercio de siglo La Coruña, que tradicionalmente había mantenido la primacía en el litoral gallego, había perdido su posición en beneficio de otros puertos más meridionales o interiores. Elisa Ferreira justifica ese pasado esplendor en los importantes vínculos que mantuvo con los ingleses y con el mercado franco-flamenco, así como en su importante industria salazonera. Además de ser el único puerto que recibe las naves de peregrinos procedentes sobre todo de Inglaterra. La crisis de La Coruña se debió, en su opinión, a la pérdida de las condiciones de seguridad y al desvío del tráfico a puertos más fácilmente defendibles como el de Pontevedra o Tuy. E. FERREIRA PRIEGUE, "Pontevedra, la trayectoria de un puerto medieval entre los siglos XII y XVI", en *Simposio de historia marítima do século XII ao XVI*. Pontevedra, 2003. pp. 63-71.

³⁷³ Hay una excepción para un crédito que concede María de Cereceda, vecina de Laredo y viuda de un acreedor ya conocido, Pedro de Carranza, a un tal Pedro de Haro, vecino de Santoña, dueño de una zabra y que le exige un interés del 20%. AHPC, Leg. 1.123. p.379.

realmente era alto. Con todo, se trataba de una fórmula bastante flexible, capaz de adaptarse a muy distintas circunstancias como ocurre cuando el premio no se aplica sobre el principal del préstamo sino sobre los beneficios esperados en la operación, lo que introduce un elemento especulativo que incrementa aún más la *ventura*³⁷⁴.

En cuanto al destino de estos créditos lo habitual es que fuesen utilizados para fletar viajes de ida y vuelta. Para la ida, el dinero se utilizaba para la compra de mercancías locales que se destinaban a la exportación. Éstas, aunque no siempre son detalladas, cuando lo son se refieren a hierro y acero, brea, cítricos y bacalao. Una vez vendidas en el puerto de destino y con lo obtenido de la venta se adquieren mercancías diversas: se menciona el vino en Galicia, y el cereal en Francia. Dado el plazo que se concede para la devolución del préstamo, de ocho a quince días de media, pensamos que habitualmente ya se tendría concertada la venta de estas mercancías.

El préstamo de la gruesa aventura o riesgo marítimo no necesariamente se concedía para viajes de ida y vuelta, a veces era sólo para los viajes de ida. Nosotros hemos encontrado esta fórmula específicamente para los puertos de Flandes. Se trata de créditos muy pequeños, menos de 60 Ds., que se destinan sólo a avituallar la embarcación y de los que no se especifica el tipo de interés,

³⁷⁴ En un primer caso, el crédito se concede para avituallar una pinaza que se apareja para la costera del besugo “a riesgo y ventura sobre la quilla de la pinaza y su dueño”. Se fija un plazo de devolución para el primer día de carnestolendas, ese día se hará efectivo el principal, 20 Ds. más “una soldada y quiñón según cómo lo ganare la dicha pinaza”. En un segundo caso, el capital prestado, 250 ds. se destina a la adquisición de mercaderías en Bilbao o San Sebastián. Estas mercancías se venderán en el puerto de Tuy y con el producto de las ventas se adquirirá todo el vino de Monzón que se pudiera u otras mercaderías. El prestamista asume todos los costes del fletamiento y se considerará satisfecho con 30 botas de vino puesto en el puerto de Laredo o Castro Urdiales. AHPC. Legs. 1706 y 1.122.p.156. respectivamente.

pero sí el cambio a que ha de ser satisfecho el préstamo allí en Flandes. El riesgo del préstamo se compensa pues con la diferencia del cambio³⁷⁵.

5.3.5.2. Otras formas de financiación:

En la documentación también aparecen otras formas de concertación y asociación que dan idea de la capacidad de adaptación a las distintas circunstancias del sistema y en cierto modo de su modernidad.

Dos de estas sociedades mercantiles se ajusta al modelo de *Commenda*³⁷⁶. En el primer caso³⁷⁷ tenemos a dos socios, Juan de Monte, vecino de Santander y Aparicio de Anozanola, del que desconocemos su origen. Ambos aportan capital, pero en cantidades muy diferentes, Juan de Monte, *socius stans*, aporta 1.800 rs., mientras que Anozanola, *socius tractor*, aporta 500 rs. La sociedad, con un capital de 2.300 rs., se organiza para adquirir mercancías lícitas y venderlas en el “ducado de Bretaña”. El capital servirá también para hacer frente a las costas, fletes y derechos. Las mercancías se cargarán en cualquier navío e irán con Anozalola. Se acuerda que los beneficios obtenidos se repartirán a partes iguales, en cambio si hubiese robo o pérdida de las mercancías, Anozola se compromete a pagar a Juan de Monte 650 rs. En el segundo, dos socios, Molinillo y Lambarri, compran en Sevilla trigo por valor de 4.000 rs. al 50%. Molinillo dice: *“Trataron que yo fuese a comprarlo, y que yo fuese en el navío y que por este riesgo y trabajo heredase la décima parte del beneficio, y si fuese otro hombre necesario, que heredase la mitad de lo que yo ganaba. Yo dije*

³⁷⁵ AHPC. Leg. 1.161. p.56.

³⁷⁶ F. BRAUDEL, *La Mediterranee et le monde mediterranean a l'epoque de Phillipe II*, Paris, 1966. p. 374.

³⁷⁷ AHPC. Leg. 1.123. p.71.

*el poco beneficio y el mucho riesgo, que yo no iría por mar, sino que yo iría a Sevilla por tierra sin ningún interés como estaba obligado, y que manden a otro*³⁷⁸. El viaje por mar comprensiblemente atemorizaba al socio.

En otro ejemplo del mismo tipo de sociedad encontramos a nuestro Juan de Bayona asociado a Nuño de Santander Escalante. En este caso, comparten la propiedad de la zabra La Esperanza, cuyo capitán es Nuño de Santander. A lo largo de los años 1593 y 1594 la zabra llevó una vida bastante agitada como nave armada al servicio de su majestad primero y posteriormente dedicada al corso. Más tarde la nave se dedica al transporte de mercancías y se decide que cargue sal en Lisboa, para lo cual precisa de un crédito que obtiene firmando letras de cambio. De todos los beneficios obtenidos en operaciones pacíficas o bélicas se detraen los gastos derivados del mantenimiento, paga de marineros y soldados, etc. Finalmente, en Laredo, el 7 de mayo de 1595 y ante el escribano de número se fenecen las cuentas repartiendo por mitad los beneficios, menos 755 rs. que Nuño de Santander manifiesta haber adelantado a Juan de Bayona³⁷⁹. La zabra es vendida unos meses después, el 8 de diciembre, a Julián de Haedo por 300 Ds. que también son repartidos entre los dos *particioneros* liquidándose la sociedad³⁸⁰.

5.3.6. Los seguro marítimos

Desde la perspectiva que ofrece la correspondencia el análisis de los seguros se convierte en una tarea bien distinta al que le correspondería si este objeto fuese estudiado por un jurista, tales son el número de variables que

³⁷⁸ AHPUV. Carta de Medina del Campo de Milinillo de 9.10.1575.

³⁷⁹ AHPC. Protocolos, Leg. 1.123, p.230.

³⁸⁰ Ibidem. Protocolos, Leg. 1.123, p. 268.

intervienen, complicando hasta desnaturalizar la naturaleza de este concierto. Y es que los protagonistas se mueven permanentemente entre dos premisas, la del beneficio, pues son comerciantes, y la de la incertidumbre, que en este caso denominamos riesgo; sopesan una y otra, se deciden y con su decisión se movilizan agentes y factores en busca de las mejores condiciones, las mejores y más acrisoladas ditas... o se desdicen y se precisan iguales dosis de esfuerzo para enmendar lo hecho y pactado, o sencillamente no se hace el seguro y los barcos viajan a la aventura fiados los protagonistas de sus informes, experiencia o intuición. Otras veces es la falta de tiempo, los malentendidos, las demoras en la correspondencia a la espera de datos sin los cuales no se pueden negociar.

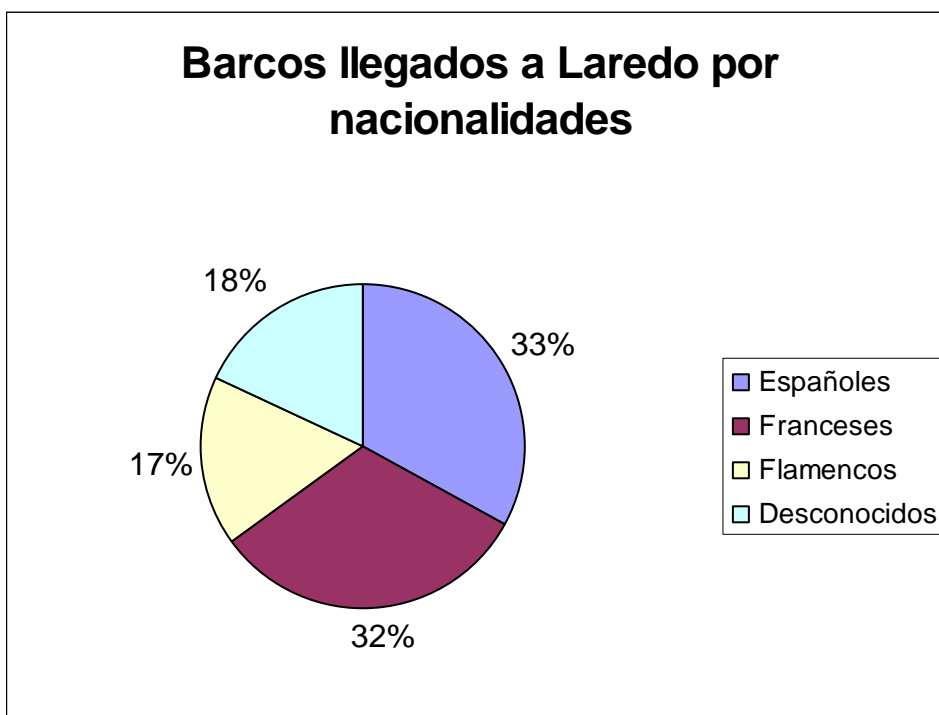


Figura. 5.6. Proporción de barcos en el puerto de Laredo por nacionalidades.
Fuente: elaboración propia.

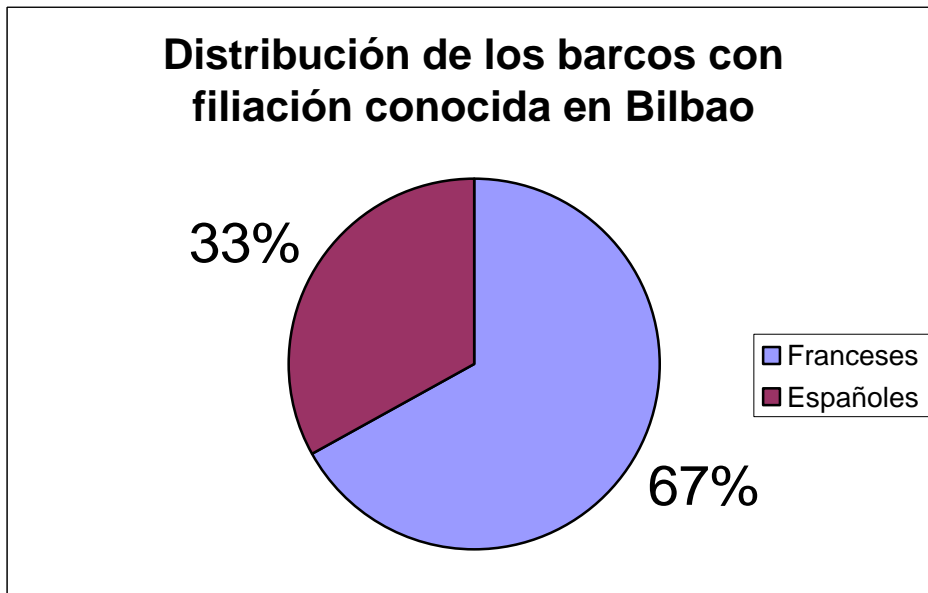


Figura. 5.7. Proporción de barcos llegados a Bilbao por nacionalidades, a partir del Archivo Ruiz

Fuente: J. Ph. PRIOTTI, Bilbao et ses marchands au XVIe siècle. Lille, 2004

En definitiva, la correspondencia, como ya se ha dicho, resulta insuficiente para hacer un estudio estadístico riguroso³⁸¹, un balance cuantitativo de la incidencia del coste de los premios o primas en los beneficios; sin embargo, nos ofrece otro tipo de información, en nuestra opinión no menos valiosa a cerca de las motivaciones de los empresarios del siglo XVI y su forma de afrontar la enjundiosa cuestión de los seguros.

Lo que sí sabemos es que en los años sesenta del siglo XVI Castilla, Burgos más exactamente, contaba con una dilatada experiencia en este tipo de negocios y su dominio se extendía, también en esta cuestión, sobre todos los puertos cantábricos. A lo largo de la Edad Media la ciudad castellana había sabido aprovechar su estratégica posición geográfica, conectando la precocidad del desarrollo económico del interior castellano con el arco atlántico europeo a través de los puertos cantábricos. Los mercaderes burgaleses extienden sus redes comerciales tanto en el interior como en el exterior de la Península³⁸². La pujanza de esta expansión les llevó más allá del área atlántica hasta el Mediterráneo, donde tendrán que competir como recién llegados frente a los mercaderes italianos y aragoneses. Allí tomarán contacto con una serie de

³⁸¹ Hilario Casado está empeñado en el estudio de un importante fondo documental sobre los seguros burgaleses, de este estudio ya contamos con algunos avances. Vid. H. CASADO ALONSO, "El comercio de hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)", en *Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, 24, Bilbao, 2003, pp. 165-192. Y para el caso de Laredo a finales de la Edad Media, puede consultarse, *Ibid.* "Crecimiento y apertura de nuevos horizontes económicos en la España de los Reyes Católicos: el ejemplo de Laredo", en *Anales de Historia Medieval de la Europa Atlántica*, 1, Santander, 2006, pp.29-59. 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", en *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*, Burgos, 1995, pp.147-164. A. GARCÍA Y SANZ, "El seguro marítimo en los siglos XV y XVI", en *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*, Burgos, 1995; L.A. BOITEAUX, *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968.

³⁸² H. CASADO ALONSO, "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)", en H. CASADO ALONSO, (Ed.):, *Castilla y Europa. Comercio y Mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*. Burgos, 1995. pp.15-56.

novedades mercantiles entre las que se encontraba el seguro marítimo que ya había sido experimentado tanto en Italia como en la Península con éxito³⁸³. Se ha discutido sobre el hecho de que también en los centros comerciales flamencos, como Brujas, existiese ya en el siglo XIV una particular interpretación del Derecho mercantil de origen mediterráneo y si en los burgaleses influyó más la tradición flamenca, que la italo-aragonesa³⁸⁴, pero de lo que no cabe duda es que Burgos se convirtió en la gran plaza aseguradora desde mediados del XV hasta los inicios del último tercio del quinientos.

A estas razones por las que la ciudad del Arlanzón alcanzase tal protagonismo en la negociación de los seguros marítimos Hilario Casado³⁸⁵ añade las de la abundancia de liquidez, la amplitud de su red comercial con la que poder dar cuenta de las condiciones de navegación y de la reputación de mercaderes y marinos, y probablemente el factor con más peso como fuese el de la existencia de una organización corporativa tan sólida como la Universidad de Mercaderes que finalmente se proyectaría en el Consulado de Burgos, un organismo respetado que velaba por el respeto a las normas y dirimía los conflictos que se suscitaban entre aseguradores y asegurados.

Esta operación del seguro es a la que mayor número de disposiciones y ordenanzas se dedica en el reglamento de los consulados, señal inequívoca de

³⁸³ La técnica del seguro, al menos la suscrita, data de 1343, en Génova. Al parecer antes eran contratos de palabra. Vid. A. GARCÍA Y SANZ, "El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI", en AA.VV.: Actas del V Congreso del Consulado de Burgos. Burgos, 1995. p.446. En la península ibérica parece ser que fue Barcelona la ciudad pionera en su desarrollo. Vid. M. J. PELÁEZ ALBENDEA, *Tres estudios de Historia del Derecho marítimo catalán en su proyección italiana*. Barcelona, 1980. pp. 39-51.

³⁸⁴ Hay autores que defienden la autonomía de Burgos respecto de la tradición levantina. Vid. M. BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1963. pp.30 y ss.

³⁸⁵ H. CASADO ALONSO, Burgos. "Bolsa internacional de seguros en los siglos XV y XVI", en *Cuadernos de Historia del Seguro*. Año 1-nº 3. pp. I-VI.

su importancia y de lo problemático de su naturaleza. El seguro marítimo como se sabe sirve al objeto de protegerse ante la eventualidad de un daño que la embarcación o las mercancías pudiesen sufrir en el viaje por mar; es decir, el riesgo llamado ordinario, ya que para otro tipo de riesgos dolosos o extraordinarios existían otras fórmulas como las contratas de fletamento o la avería, que analizaremos en otro capítulo. Hay pues una relación directa entre el aumento de la sensación de riesgo y el interés por concertar un seguro, pues no siempre se aseguraban las mercancías. En la documentación se observa un rasgo común y es que cuanto mayor fuese el valor de la mercancía, independientemente de las circunstancias políticas o de piratería, mayor era el interés por asegurar. Y es que en el viaje marítimo siempre existe el peligro latente del mar. Por el contrario, cuando el valor de la mercancía era escaso, el interés por asegurar era directamente proporcional. Es recurrente en la documentación la expresión empleada por los correspondientes: *“no asegure que es poco”*.

En el ánimo de Simón Ruiz o de cualquier otro mercader está el máximo cuidado para reducir costes, de ellos no era el menos importante el seguro. Por ello, cuando las condiciones eran muy favorables, como cuando el barco navegaba en verano, y el tiempo era más seguro, en compañía de una flota de armados y además el porte no era muy valioso, si se podía evitar este gasto, se evitaba³⁸⁶. También son bastantes las referencias en la correspondencia a los descuidos o falta de diligencia de los factores a la hora de concertar los seguros,

³⁸⁶ AHUPV. Carta de Amberes de 26.4.1576 de Diego de Echávarri: *“Se aseguraron las holandas aquí, siguiendo su orden. Su aviso de no asegurar llegó tarde”*. En otra carta, esta vez escrita desde Burgos, Francisco de la Presa, resentido por la queja del de Medina en el sentido de que se haya hecho seguro, le escribe *“y que siempre vea Vm. escusado el seguro que hice”*. Carta de Burgos de 13.1.1575.

por lo que estos finalmente no se suscribían³⁸⁷. Otra posibilidad por la que se podía frustrar la concertación es que las condiciones de navegación fuesen tan arriesgadas debido a los conflictos internacionales o a la presencia de piratas o ambas a la vez que ningún asegurador se aventurase a aceptar el riesgo, por alto que fuese el premio o prima³⁸⁸.

No eran éstas las condiciones habituales y las referencias a seguros contratados son habituales en la documentación. Veamos en qué condiciones se hacía estas contrataciones a la luz de los datos que las cartas nos proporcionan. Los correspondientes inician los trámites del seguro desde la ciudad o el puerto desde donde se organiza el embarque. En la mayor parte de las ocasiones el seguro se contrata en Burgos, pero también se puede contratar en otras ciudades castellanas como Medina del Campo, Madrid o bien en la propia ciudad desde donde se hace el envío como Nantes, Ruán, Amberes, Lisboa o Bilbao. La elección de una u otra posibilidad dependía básicamente de las condiciones negociadas en función de la importancia de los bienes asegurados, ya que cuanto mayor fuesen sus importes mayores son las dificultades para encontrar a quienes pudiesen hacer frente a un posible daño³⁸⁹. También podía influir en la decisión la desconfianza que de hecho generó Burgos a partir de la década de los setenta, cuando los aseguradores, acuciados por los gravísimos problemas financieros que padecían, retrasaban los desembolsos a los que estaban obligados pese a las reiteradas solicitudes que el propio Consulado en ese sentido les hacía. Las

³⁸⁷ AHPUV. Carta de Nantes de 10.8.1575 de Julián Ruiz.

³⁸⁸ Ibidem. Carta de Amberes de Diego Pardo de 3.12.1586. Este correspondiente expresa su queja por el "gran daño de los corsarios" y que hubo de salvar de Zelanda las mercancías por no poder pasarlas, y esperar dos años hasta acomodarlas por Hamburgo.

³⁸⁹ Ibidem. Carta de Lyon de 30/8/1576 de los Bonvisis en la que se dice: "*Lyon es ahora una plaza corta en dineros y los seguros se han de hacer en Ruán o Nantes*".

cartas desde Lisboa son pródigas en datos que confirman la creciente reticencia de los mercaderes lusos a que se negociase en Burgos, hasta el punto de solicitar a Simón Ruiz que se deshiciesen los seguros acordados aunque fuese con una pérdida del 1'5%³⁹⁰. La situación de los burgaleses llegaría a ser auténticamente desesperada tras el botín conseguido por los rebeldes en *Medialburque* (Middelburg) en la desembocadura del Escalda. En este puerto esperaban almacenadas unas 6.000 sacas, con un valor de 135.000 ducados, ochenta y dos mercaderes laneros afectados y 147 aseguradores. La sentencia de la Real Chancillería de Valladolid condenándoles al pago de lo asegurado tuvo un efecto devastador³⁹¹.

Para poder negociar el seguro se requería el envío previo de la documentación en que figurasen las condiciones de las mercancías que iban a ser aseguradas, el medio de transporte, es decir, el barco, el destino, el maestro, etc. Estos datos eran comunicados mediante el **conocimiento de embarque**, que consiste en un documento, validado ante un notario, en el que el patrón de la embarcación especifica la mercancía que de manera efectiva ha sido cargada y a quién se le ha consignado el transporte. De dicho documento se hacían normalmente tres copias, una de las cuales era enviada al mercader quien la presentaba ante los aseguradores.

Otro documento al que también se alude es la **cargaçon jurada** o certificada en el que se especifican de manera detallada todas las mercancías, peso, cantidad, etc. y a quién iban destinadas. Tanto de la cargaçon como del

³⁹⁰ AHUPV. Carta de Lisboa de Manuel Gómez d'Elvas de 26.6.1577.

³⁹¹ 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)", en *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994. p. 588.

conocimiento se preparaban copias para poder ser utilizadas en caso de reclamación. También se enviaba información a cerca de las condiciones del barco y las garantías del mismo. Con todos los datos se confeccionaba una memoria con la que poder establecer el riesgo efectivo que pretendían fuese cubierto y se podía elaborar la póliza. Pero antes era preciso encontrar a quienes quisieran asumir el riesgo.

Y es que, en efecto, una de las premisas para que una plaza se convirtiese en referente para la contratación de seguros es que contase con la suficiente capacidad financiera y con empresarios-capitalistas con interés para asumir este tipo de negocios, sobre todo cuando la suma que se pretende asegurar es importante. Para llevar a cabo las gestiones necesarias para hallar aseguradores se recurría a la figura del corredor de seguros. En nuestra documentación les encontramos buscando aseguradores de “*buena dita*” con voluntad de suscribir las pólizas, pues lo habitual es que fuesen varios los que asumiesen el riesgo de manera conjunta. No siempre se trataba de una labor sencilla pues había que convencerles precisamente del escaso riesgo que se corría, de las bondades del barco, de la seguridad de trayecto, etc. Como recompensa a su labor ellos perciben un **corretaje**, que es un sobre coste añadido a la prima o premio y que se calcula, igual que para esta, en forma de porcentaje, entre un cuarto y medio punto del valor de la prima.

La póliza de seguro es el documento en el que se establecen las características del contrato. En ellas y bajo la supervisión del consulado se indicaban el nombre del asegurado, el del capitán o maestro del barco, el nombre y el tonelaje de la nave, el lugar de carga, la ruta, las escalas si es que las

hubiere, el puerto de destino de las mercancías aseguradas y el nombre del consignatario a quien iban destinadas. El límite del efecto de la póliza era convencional e incluía todas las labores de carga y descarga, como los transbordos y gabarreos, tan habituales en el puerto de Bilbao³⁹². Se excluyen de los riesgos la *baratería de patrón o la baratería simple*, que es una forma de baratería en la que no existe intención de dolo y se debe a la impericia o descuido del maestro. También aquellos daños ocasionados por los vicios de las cosas aseguradas. De hecho, en todas las contratas analizadas se establece como condición de parte que el barco ha de encontrarse en condiciones idóneas para la navegación (*...con todas sus jarcias y aparejos, estanque de quilla y cubierta, etc.*). En Burgos, el documento como tal estaba protocolarizado, según unas fórmulas establecidas en 1546. En los años que analizamos la póliza tenía una forma ya impresa, reservándose los espacios que habrían de ser cubiertos con los datos de cada concierto. Sabemos que una forma compendiada de los mismos se indicaba en el **encabezamiento de póliza**, que era una especie de resguardo que el corredor remitía al asegurado³⁹³.

Las **primas** o *premios* constituyen el fundamento del negocio asegurador. Su cuantía siempre se establece en forma de porcentaje sobre el valor de la mercancía asegurada: de hecho lo realmente importante es el valor de ésta hasta el punto que en muchas cartas no se llega a especificar el tipo de mercancía que se asegura. Los encargados de fijar este premio eran los priores y cónsules de Burgos. El valor de la prima es relativamente estable como hemos podido

³⁹² AHUPV. Carta de Lisboa de 3.2.1576 de Antonio Gómez d'Elvas en que nos habla de un cargamento de especias destinado al puerto vizcaíno y dice:“(...) *la nao es muy grande y no podrá entrar en Bilbao y lo descargará en puertos próximos y lo llevará en barcos...*”

³⁹³ Ibidem. Carta de 4/9/1577 de Antonio Gómez d'Elvas se queja de que “*De la nao de Juan Galíndez entre Lisboa y Nantes no me ha enviado las cabezas de las pólizas...*”

comprobar, salvo si concurren circunstancias de gran riesgo como fueron los asaltos de los corsarios a los barcos que intentaban atravesar el Canal de la Mancha o la piratería de la costa francesa. Como vemos en la tabla (Tabla 4.3) un porte entre Nantes y Bilbao que en 1575 estaba entre un 5% y un 5'5%, diez años más tarde, cuando la inseguridad ha aumentado por el incremento de las hostilidades protagonizadas sobre todo por la piratería de los ingleses, pasa a costar un 9%, lo que era considerado poco menos que inasumible. En estos términos se expresa Lope de Arziniega: *“Llegó a Bilbao con bien una nao con 92 fardeles de garnesuis. Da alegría, pero dudo de la rentabilidad de la operación, por ser muy caros y tener muchas costas, sobre todo el seguro, al 9%”*³⁹⁴ El Consulado también consideraba las condiciones específicas de navegación de un determinado porte, como cuando este aprovechaba la compañía de la flota armada. Tales datos sí que son puestos en conocimiento de Simón Ruiz por sus corresponsales para que la información sirviese al objetivo de aminorar la prima y garantizar la concurrencia de los aseguradores³⁹⁵. Se podía dar el caso de que para un mismo trayecto aseguradores de dos plazas ofreciesen primas distintas, como así ocurrió en la ruta ente Lisboa y Venecia³⁹⁶

³⁹⁴ AHPUV. Carta de Valladolid de Lope de Arziniega a Andrés Ruiz de 7.4.1586.

³⁹⁵ Ibidem. Carta de Amberes de Alonso Bárcena de 6/5/1586: *“Espero que en septiembre parta otra flota para Lisboa de Hamburgo con algunos navíos para Vizcaya. No navegan navíos aislados. Yo podría hacer enviar lencerías a Hamburgo y quisiera saber el precio de las holandas blancas y crudas, sus medidas y el precio de venta en España”*.

³⁹⁶ Ibidem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez de 13/1/1577: *El seguro de los 3.500 ducados de la pimienta cargada para Venecia se puede hacer en Burgos o en Madrid. Le envío los datos del barco. En Burgos es mucho más caro que en Venecia, sobre todo siendo un barco veneciano, pero tardan mucho en llegar las cartas.*

Según se observa en las tablas la tendencia de las primas es a aumentar a lo largo del siglo como corresponde a un incremento de las dificultades de navegación.

No obstante, en principio parece claro que el criterio que se sigue para establecer la cuantía de la prima es el de la distancia medida en tiempo de navegación, al igual que en otro tipo de créditos y forma de financiación del comercio marítimo que en este trabajo hemos analizado.

Desconocemos el alcance real de otras informaciones adicionales que también proporcionan los corresponsales tales como la buena condición del barco, la calidad del maestro y de la marinería, el que estuviese bien artillado con (piezas de) hierro y bronce. De lo que sí estamos seguros es que influía la nacionalidad del barco. Los testimonios en este sentido son varios y todos ellos de la mano de Simón Ruiz quien insiste una y otra vez a su hermano Andrés y, sobre todo, al hijo de éste, Julián Ruiz, en el sentido de que las mercancías fuesen embarcadas en navíos franceses y no españoles³⁹⁷. Y no es que los españoles fuesen menos avezados en la navegación o que sus barcos fuesen más lentos o menos seguros. Andrés Ruiz, no sabemos si debido a un cierto prurito patriótico desarrollado en la distancia, insistía en hacer navegar las mercancías en barcos españoles precisamente por ser buenos. Más práctico o menos patriótico que su hermano, Simón sabía que la negociación de los seguros era mucho más llana con los aseguradores si los portes se hacían en barcos

³⁹⁷ A modo de ejemplo esta carta. AHUPV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 20/5/1575: "*Vm (Simón Ruiz) me reñirá por haber salido de comisión el haber cargado en navíos españoles y no lo hubiese hecho sino por mi señor Andrés Ruiz que lo mandó y que además son buenas y van en buena compañía*".

franceses pues el riesgo de ser capturados por los piratas de la Rochelle era mucho menor³⁹⁸.

No sabemos hasta qué punto se generalizó esta práctica entre los cargadores de los puertos atlánticos europeos, pero es probable que las mismas motivaciones que tuvo el mercader medinense animasen otras voluntades. Quedaría por valorar el efecto que la preferencia por cargar en barcos franceses tuvo en el tráfico mercantil y en la matrícula de los barcos cantábricos. Es probable que no precisamente positivo.

Los asegurados debían asumir una parte mínima del riesgo, en Burgos el límite del valor de lo asegurable estaba en un 10%, para evitar los abusos y las prácticas arteras³⁹⁹. Cuando por voluntad de los asegurados se cancelaba el contrato intervenía el consulado, estableciendo las penalizaciones oportunas y ante su decisión inapelable sólo quedaba la negociación directa con los aseguradores para aminorar las pérdidas. Este fue el caso de un seguro de 2.500 Ds. que Simón Ruiz había mandado concertar a López de Arziniega, su colaborador habitual en Madrid⁴⁰⁰. Se trataba de una nao que estaba surta en Lisboa y que fue fletada a medias entre los Gómez d' Elvás y el propio Simón Ruiz con destino a Livorno, sin que sepamos con certeza su carga, pero en este periodo son varios los portes con añil, pimienta y otras especias hacia el Levante.

³⁹⁸ Gómez Centurión anticipa este fenómeno de la preferencia a asegurar en buques extranjeros a los primeros años de la rebelión en los Países Bajos. C. GÓMEZ CENTURIÓN, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional*. Madrid, 1988. p.137.

³⁹⁹ Este porcentaje parece ser variable según los consulados que rigiesen; así en Bilbao parece estar en un 25% y para el caso de Sevilla Arcadio García y Sanz nos habla de un sorprendente límite de 2/3, con lo que la cuota de riesgo obligatorio del asegurado es de un tercio del valor. A. GARCÍA Y SANZ, "El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI", en AA.VV.: *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*. Burgos, 1995. p.470.

⁴⁰⁰ Este episodio ha sido reconstruido a partir de misivas enviadas por López de Arziniega a Medina del Campo en los meses de octubre y noviembre de 1575. AHUPV. Cartas de Madrid de 25 y 29 de octubre y 9,12 ,15 y 19 de noviembre de 1575.

Las primeras noticias nos llegan a finales del mes de octubre de 1575, el día 25, cuando Arziniega le participa al medinense de las dificultades para encontrar quien quisiera correr con “tantos riesgos”, en una clara alusión a la piratería berberisca que infestaba el Mediterráneo. En esos días la actividad del factor debió de ser muy intensa en busca de quienes pudieran asumir sino todo sí una buena parte del riesgo, y consigue asegurar 2.000 ds., además en su mayoría con gente de “muy buena dita”, genoveses; más desconfiados, sin embargo, se mostraban de los otrora solventes burgaleses. Es entonces cuando comienzan los problemas.

Simón Ruiz escribe con urgencia a Madrid para que el seguro no se concertase, sin que sepamos a ciencia cierta el motivo de su cambio de opinión; pero ya era tarde y las pólizas han sido firmadas ante los escribanos. Arziniega le responde frustrado, cuando todo se había pactado, y que *con gran trabajo* había conseguido una prima baja del 13%. Los aseguradores le demandan la cantidad adeudada. El 2 de noviembre Arziniega pide información a cerca de si la nao ha pasado ya a Sevilla, donde tenía escala, con lo que ya tendría que abonar el 2% que se les da de una a otra plaza. De todas formas, los aseguradores quieren el total de la prima pactada y hechas las consultas oportunas, todos parece que coinciden en lo legítimo de la exigencia. Simón Ruiz se queja y le reprocha su escasa diligencia en el asunto del seguro. Es la indignación la que habla por su boca, pues nada malo había hecho Arziniega y es la ley la que ampara el cumplimiento de los acuerdos. No se conforman con el 11%, deducida la parte entre Lisboa y Sevilla, quieren y tienen derecho al 13%. Al final, el 19 del mes de noviembre, consigue pactar con algunos una reducción, pero claramente a la defensiva.

En ocasiones los corresponsales tramitaban seguros de terceros para que estos se concertasen en Burgos. Es probable que por participar con ellos en una sociedad temporal, como fue el caso de un seguro que se suscribió para seis embarcaciones aparejadas para la pesca del bacalao en Terranova⁴⁰¹. Por desgracia, varias de ellas se perdieron y ello da lugar a un largo litigio del que no salieron bien parados los portugueses. Y es que los problemas realmente empezaban cuando acontecía la pérdida del valor asegurado. Veamos algunos ejemplos.

Cuando se perdía una nave o había ausencia de noticias después de un periodo superior a un año, lo que equivalía a la pérdida del barco, los asegurados se ponían en contacto con los aseguradores para que estos hiciesen efectivo el seguro. La demanda, además de la lista de aseguradores, estaba acompañada en todos los casos de una copia del *conocimiento de embarque* y otra de la *cargação jurada*, también se pueden acompañar de otros testimonios como aquellos en que se explicaban las circunstancias del hundimiento o apresamiento. Lamberto Lamberti, criado de los Bonvisis de Amberes, escribe a Simón Ruiz para que éste envíe uno de sus hombres en Laredo y haga *certificación*: “*Se ha quemado en la Costa de Vizcaya (sic) una nao genovesa que tenía cargo para Italia y mis señores tenían asegurada*”⁴⁰². El Consulado de Burgos, por su parte, disponía de una extensa red de informadores de los que se podía recabar información adicional que podía exonerar en su caso de sospecha de baratería de patrón.

⁴⁰¹ En este caso se pide que se asegure conjuntamente la embarcación y la mercancía para la ida, vuelta y estancia, sin distinguir una de la otra. Esta práctica era habitual cuando los barcos no eran grandes. Vid. A. TENENTTI, *La formación del mundo moderno*. Barcelona, 1985, p. 281.

⁴⁰² AHPUV. Carta de Amberes de Lamberto Lamberti de 13.8.1578.

Uno de los fraudes más frecuentes era el de asegurar una mercancía o embarcación por un valor superior al que realmente tenía. Este es el caso del seguro solicitado en junio de 1576 de seis barcos de pesca de bacalao para la ida a Terranova, estancia y venida. El seguro se había de hacer en Burgos por 600 ds. En septiembre se informa que tres de las seis embarcaciones habían sido tomadas, “*los de Burgos*” no parece que acepten de buen grado la demanda y se aprestan a defender sus intereses. El proceso fue largo y se inicia con el envío de los *estromientos* (sic) de la pérdida de las tres naos el 9 de octubre de 1576, y se informa además que, en este sin duda desafortunado viaje, otra de las embarcaciones fue asaltada a cincuenta leguas de Lisboa cuando arribó para reparar y le fueron robadas todas las armazones. Los de Burgos demandan nuevos documentos en marzo de 1577, entre ellos se pide que se justifique el valor de las “naos” perdidas, “*verán esos señores que no aseguramos de más*”. Desde Burgos se propone a los lisboetas un acuerdo al que se niegan pues sería tanto como aceptar la culpa. Al final parece que se acepta el acuerdo, pero Manuel Gómez d’Elvas enfurecido le pide a Simón Ruiz no volver a asegurar en Burgos “*que allí exigen el pago de la prima antes que satisfacer sus cuentas*”⁴⁰³.

Los aseguradores de Burgos cejados en su empeño envían en el mes de junio de 1578 unos pesquisadores a probar la mala fe de los mercaderes, indagando entre la marinería, sospechando se hubiesen sobornado a los encuestadores que hicieron los testimonios del naufragio. Era mucho lo que estaba en juego⁴⁰⁴ Se les informa de un navío que vino de la isla de Santiago el

⁴⁰³ AHUPV. Carta de Lisboa de 21/10/1577 de Manuel Gómez d’Elvas.

⁴⁰⁴ Si, como pretendían los aseguradores burgaleses, se demostraba el fraude, quedaban relevados del pago del pago respecto de sus acreedores y se convertían en beneficiarios del

21 de junio de 1576 y de que fue él quien informó de los apresamientos, cuando el seguro se ordena hacer el unos días más tarde. La indignación de los Gómez d'Elvas es completa ante la acusación directa de fraude y replican diciendo que el caso se refería a otros barcos, y que en el caso de que quisieran hacer fraude, habrían hecho el seguro el mismo día. *“Otrosí que si las naves fueron tomadas el 22 de mayo y el navío llegó el 21 de junio y emplearon treinta y tantos días, no se pudo saber de su toma”*. Y ya metido en pleitos también tiene algo para Simón Ruiz a quién le reprocha el no haber defendido con suficiente ardor la reputación de los mercaderes portugueses ni haber informado oportunamente de la persona que contrató el seguro –probablemente Antonio de Quintanadueñas-. Y acaban: *“Si son capaces de demostrar que mentimos pagaremos el doble de lo negociado. Y advertimos que hay capitán y factor en la isla de Santiago que puede corroborar nuestra versión”*⁴⁰⁵. En enero de 1579 se pide a Simón Ruiz que acabe con el “negocio del bacalao”, aunque fuese sólo el 50% de las tres “naos”. Finalmente, el dos de abril se termina la cuenta de los aseguradores burgaleses.

En efecto, comprobamos que la desesperación de los corresponsales portugueses no sólo no era infundada, sino que tenía antecedentes en pleitos que igualmente les habían resultado desfavorables. Tal fue el caso de la nao *Juan Galíndez* que en ruta entre Lisboa y Nantes fue apresada por los piratas de la Rochelle el 29 de julio de 1577, sobre el que a pesar de no albergar dudas y de contar con la sentencia favorable de prior y cónsules, no se lograría la

importe de la suma asegurada. Vid. A. M. BERNAL, *La financiación de la carrera de Indias (1942-1824). Dinero y crédito del comercio colonial español con América*. Sevilla, 1993. p.107

⁴⁰⁵ AHPUV. Cartas de Lisboa de Manuel Gómez d'Elvas de 25.6.1575, 1.9.1575, 9.10.1575, 8.11.1576, 13.4.1577, 21.10.1577, 18.5.1578, 1.7.1578 y de 25.1.1579.

compensación pactada hasta octubre de 1578. Lo mismo podríamos decir de una embarcación cargada de sal que fue capturada por los piratas ingleses y llevada a puerto en los primeros días de 1577. Andrés Ruiz es el que gestiona su liberación. La tramitación y cobranza del seguro se demora de tal forma que se acusa a los aseguradores burgaleses de falta de honradez, ya que en noviembre de 1580 aún no se había cobrado⁴⁰⁶.

En la documentación tenemos otras demandas contra los aseguradores de Burgos desde Santander⁴⁰⁷, Bilbao⁴⁰⁸, Laredo⁴⁰⁹ y Nantes⁴¹⁰ sin que diesen lugar a mayores problemas. Tal vez el infortunio portugués se alió con las horas bajas de la capital del Arlanzón y de ahí surgiese tanto desencuentro.

Cuando las pérdidas no eran completas, es decir, que el daño no alcanzaba a toda la carga sabemos que se aplicaban las averías. El asegurado notificaba las averías a los aseguradores y presentaba testimonio y tasación de los daños que emanaban de las autoridades consulares que radicaban en el puerto, como era el caso de Laredo. Tras la demanda y aceptación del daño y su compensación era preciso aclarar qué hacer con lo rescatado. Parece ser que la costumbre era que los asegurados recibían el importe de lo pactado y lo salvable era subastado "*a la candelilla*". Este sistema consistía en hacer una subasta

⁴⁰⁶ AHPUV. Cartas de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvás de 13/1/1577, 24 y 25.4.1577, 30.6.1578 y de Luís Gómez d'Elvas de 22.11.1580.

⁴⁰⁷ AHPC. Poder otorgado el 8/11/1560 para cobrar el seguro de una nave tomada por los franceses.

⁴⁰⁸ AHUPV. Carta de Cosme del Barco en el que se habla de un envío de 25.000 mrs. de un seguro suscrito.

⁴⁰⁹ Ibidem. Carta de Laredo de 6/10/1589 de Juan de Bayona. En este caso, el daño se limitó a que se mojaron los fardos en el desembarco, que como sabemos también cubría el seguro.

⁴¹⁰ Ibidem. Carta de Julián Ruiz de 20/5/1575 en la que se explica el destino que se le ha de dar de lo recibido por unas naos tomadas por los piratas.

pública ante una candela o vela encendida, en ella los interesados pujaban hasta que la vela se consumía y el subastador otorgaba la propiedad al mejor postor. Una variante era la de clavar un alfiler en el cuerpo de la vela, dándose por concluida la subasta cuando el alfiler caía. Naturalmente también cabía la posibilidad, cuando el daño no era mucho, de reenviar a los aseguradores las telas y que ellos decidiesen su destino. .). Se nos informa de una nao patroneada por Balten Andres perdida en Onfler (Honfleur) “*De la nao perdida se han recuperado 50 piezas de holandas y 13 de anascotes, pero hay muchas sin marca. Muchos fardos fueron sacados a tierra por los ladrones, pero en Ruán hay señores interesados que mirarán por los comisarios y no creo que haya fraude*”⁴¹¹.

Hemos constatado que existían diferencias en los usos y reglas de cada plaza, así como de los organismos encargados de velar por el cumplimiento de la normativa. Así, con motivo de una demanda por una mercancía dañada y asegurada en Amberes, los aseguradores no aceptan el testimonio de averías como justificante de la tasación de daños que es lo ordinario en el Consulado de Burgos, sino que exigen la venta de las telas (en este caso) a “*la candela*” y se envía para compensar la diferencia⁴¹².

La decadencia de Burgos es algo que sin duda se puede relacionar con la crisis de los seguros. Y es que definitivamente los mejores tiempos de Burgos

⁴¹¹ AHUPV. Carta de Amberes de Lamberto Lamberti de 12.2.1579.

⁴¹².Ibidem. Carta de Amberes de Diego de Echávarri de 26.4.1576. Este tipo de ventas en realidad son una forma de subasta en la que se pujaba hasta que se apagaba la candela encendida al efecto o bien caía el alfiler clavado en la vela.

habían pasado⁴¹³. Aunque se hablase de otras ciudades castellanas como alternativa a la plaza burgalesa, lo cierto es que Madrid se impone de manera clara. Ruiz Martín nos dejó escrito que la estatalización y centralización de la economía contribuyeron poderosamente a convertirla en su sucesora⁴¹⁴. Este espacio que Madrid venía a ocupar, hacía ya tiempo que había sido abandonado, y que hasta el propio Simón Ruiz, tan vinculado a Burgos, no había dudado en aconsejar la tramitación de las operaciones en Madrid, bien es verdad que cuando Burgos no era ya ni la sombra de lo que había lucido⁴¹⁵. Sabemos también que entre los inversores de seguros en la plaza madrileña, además de los burgaleses en los que parece difícil confiar, aparecen los genoveses⁴¹⁶, los representantes, en palabras de Felipe Ruiz, del “gran capitalismo”, triunfantes tras el pulso que Felipe II mantuviese con ellos con la suspensión de pagos de la Corona de 1575.

Para este mismo periodo podemos encontrar cierto paralelismo entre la decadencia burgalesa y la de Lyon. Esta ciudad lucía un pasado ciertamente esplendoroso⁴¹⁷ y por ello nos sorprende el testimonio de los Bonvisis lyoneses

⁴¹³ Hilario Casado explica esta decadencia señalando acertadamente la complejidad de factores desencadenantes tales como la crisis de los centros pañeros flamencos, alimentados tradicionalmente con lana castellana, la guerra con Francia y la inseguridad de los mares, reducción de la oferta de materia prima que ellos podía exportar y por último la sublevación de los Países Bajos. Vid. H. CASADO ALONSO, “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”, en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994. pp. 229 y ss.

⁴¹⁴ F. RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*. Barcelona, 1990, p.163.

⁴¹⁵ AHUPV. Carta de Amberes de Diego Pardo de 3.12.1586:” *Veo la comodidad que Vm dice que hay en Madrid para asegurar. La primavera próxima habrá ocasión de aprovechar la merced que me ofrece. Suplico me envíe copias de las pólizas de los seguros que allí se hacen por ver si son bastantes.*

⁴¹⁶ Ibidem. Carta de Madrid de López de Arziniega de 12.11.1575.

⁴¹⁷ Lyon había sido una plaza muy importante en la contratación de seguros en Europa, al lado de Amberes, Burgos, Ruán, Génova y Florencia. Su influencia alcanzaba desde Londres a Moscú, desde Santo Domingo a Constantinopla. Vid. R. GASCON, *Gran commerce et vie urbaine au XVIe siècle. Lyon et ses marchands*. Paris, 1971. p.295

cuando confiesan a Simón Ruiz la insuficiencia de capital (“*al presente es una plaza corta en dineros*”) y su incapacidad para asumir la contratación de seguros, que se remiten a Ruán o a Nantes⁴¹⁸.

Bilbao sería otra de las plazas beneficiadas por la decadencia burgalesa toda vez que en esta plaza aumenta la contratación de seguros y no sólo para barcos que salen del puerto vizcaíno sino también de los fletados en Castro Urdiales, Santander, Pontevedra, los Países Bajos o Nantes⁴¹⁹.

Finalmente, la repercusión de los costes generados por el transporte marítimo serían inversamente proporcionales al precio de las mercancías: así la distribución de los gastos del transporte marítimo por tipos de telas quedaría del siguiente modo:

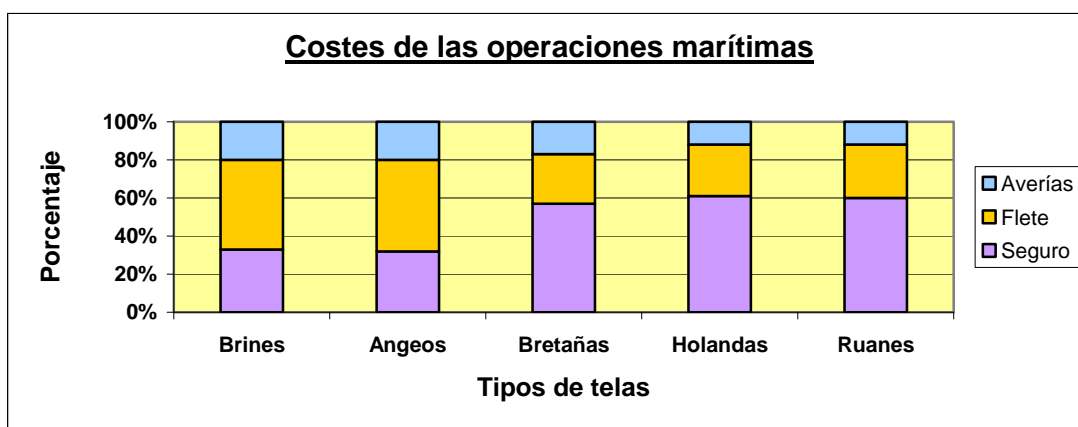


Figura. 5.8. Repercusión en los costes del transporte marítimo de las averías, fletes y seguros

Fuente: Elaboración propia (AHPUV)

⁴¹⁸ AHUPV. Carta de Lyon de 30/8/1576.

⁴¹⁹ J.P. PRIOTTI, “Estructura y funcionamiento del sistema asegurador bilbaíno en Europa durante el siglo XVI”, en *Letras de Deusto*. Vol.31, nº 93, 2001. pp.173-186.

TABLA 5.2
Registros marítimos en Laredo (1556 – 1595)

FECHA	PROCEDENCIA	TIPO DE BARCO	NOMBRE DEL MAESTRE	CONSIGNATARIO	MERCANCÍA
15/10/1556	S.e.	Navío	Juan de Górgolas (Laredo)		Cera
13/12/1560	Burdeos	Navío	Jaques Lamita	Castro Urdiales	Sardinas de Cornualles
08/04/1565	Nantes	Navío	Santiago de Laredo	Castro Urdiales	5 f. bret y 10 f. de malo.
¿/11/1565	Nantes	Navío	Guillaume Colin	Laredo	13 f mel.,12 f. malo.,8 cli.,6 rua.
01/12/1565	Nantes	Navío	Miguel de Nicolao	Santander	11 f. de ruanes
01/12/1565	Nantes	Navío	Jean Colin	Santander	20 f. brin y mel.,28 p. de linos
27/02/1566	Nantes	Navío	Pierre Maguet	Castro Urdiales	Lampreas
20/03/1566	Nantes	Navío	Jean David	Santander	71 p. de ropa
20/03/1566	Nantes	Navío	Juan Martín	Santander	71 p. de ropa
20/03/1566	Nantes	Navío	Jean Colín	Santander	47 f. ang., 3 f. men.
10/02/1567	S.e.	12 barcos franceses	S.e.	Laredo	¿Pescado?
03/11/1569	Nantes	Navío	Juan Martín	Castro Urdiales	Cardas
02/02/1570	Nantes	Navío	Juan Martín	Castro Urdiales	8 cardas, 6 t.b.
04/02/1570	Ruán	Navío	Juan de Palacio	Diego Herrera (Santander)	Ropas, 2 f.

04/02/1570	Flandes	Nao	Andrés de Alzaola	Diego Herrera (Santander)	Ropas
04/02/1570	Flandes	Navío	Juan de Basori	Diego Herrera (Santander)	Ropa
07/03/1570	Nantes	Navío	Juan Tonela	Comillas	5 f. ang, 8 brin. Y mel. 3 malo.
10/03/1570	S.e.	Navío	Nuño de Villota (Laredo)	Sin especificar	Ropas
10/03/1570	S.e.	Navío	Pedro del Juro	Inés del Limpías	Ropas, 2 fardos
10/03/1570	S.e.	Navío	Bastián del Juro	Inés de Limpías	Ropas, 2 f.
10/03/1570	S.e.	Navío	García de Rada	Laredo	Ropas
10/03/1570	S.e.	Navío	Andrés de Arrieta	Laredo	Ropas
10/03/1570	S.e.	Navío	Baun	Laredo	Ropas
10/03/1570	S.e.	Navío	Nuño de Cornieles	Laredo	Ropas
04/04/1570	S.e.	Navío	Simón Gago (Francia)	Inés de Limpías	Ruanes, 1 f.
27/05/1570	Ruán	Navío	Nuño de Liendo	Inés de Limpías	Sin especificar
28/06/1570	Nantes	Navío	Juan de Laverde	Laredo	8 f. de ropas
13/01/1571	Ruán	Navío	Pedro de Hoyoadena	Inés de Limpías	Ropas, 2 f.
13/01/1571	Ruán	Navío	Sin especificar	Laredo	S.e.
04/02/1571	Flandes	Nao	Andrés de Azaola	Laredo	S.e.
04/02/1571	Flandes	Nao	Basori	Laredo	A Santander
01/03/1571	Nantes	Navío	Juan Martín	Laredo	6 f. san. 3 lav. 4 cli. 3 t.b.

01/03/1571	Nantes	Navío	Jean Barrais	Laredo	6 car.7 nan.3 t.b. 4 brin y mal.
18/07/1571	Ruán	Zabra	Nuño de Villota	Inés de Limpias	Ropas , 1f.
18/09/1571	Calais	Navío	Ivón Fontant	Inés de Limpias	Tapicería, 1f.
07/01/1572	Nantes	Navío	Sirelalle	Laredo	4 card. 4 ang. 4 bre.
16/01/1572	Nantes	9 Navíos franceses	S.e.	Laredo	¿pescado?
09/04/1572	Nantes	Navío	Juan de Somado	Laredo	15 f. mal. 4 car.2 t.b. 1t.c. 1 bre.
08/10/1572	Nantes	Navío	Pierre Colin	Santander	1 f. ang.
08/10/1572	Nantes	Navío	Ochoa del Casal	Santander	S.e.
04/03/1573	Nantes	Navío	Ochoa del Casal	Santander	S.e.
17/03/1573	Flandes	Navío	S.e.	Laredo	S.e.
06/01/1574	Calais	Navío	Juan Rivas Escalante	Inés de Limpias	Ropa, 1f.
06/01/1574	Calais	Navío	Juan Rivas Santibáñez	Laredo	S.e
06/01/1574	Dunkerque	Navío	Juan de Reobe	Laredo	S.e.
21/03/1574	S.e.	S.e.	Ciar Çabal	Inés de Limpias	Ropa, 1 f.
21/03/1574	S.e.	S.e.	Joanes de Penoya	Inés de Limpias	Ropa, 1 f.
26/03/1574	Calais	Navío flamenco	S.e	Laredo	S.e
03/06/1574	S.e.	S.e.	La Esperanza de Conquete	Inés de Limpias	Ropa, 1f.

24/09/1574	S.e.	Nao	Martín Bartelet	Inés de Limpias	Fustanes, 2 f.
18/01/1575	Calais	3 Naves	S.e.	Laredo	S.e.
18/10/1575	Nantes	Navío	Hervé Horneau	Santander	35 f. brin. y malo 2 lav.2 t.b. 4 hum.
04/01/1576	Ruán	2 navíos	S.e.	Laredo	S.e.
09/01/1576	Calais	Navío	La Esperanza de Conquete	Inés de Limpias	S.e. (Castro Urdiales)
09/01/1576	Calais	Navío	La María	Inés de Limpias	Ropa, 2 f. y 2 pacas
09/01/1576	Calais	Navío	El Dolfín	Inés de Limpias	Ropas, 4 f. y dos paquetes
09/01/1576	Calais	Navío	La Petite Esperanza	Inés de Limpias	Ropas, 1 f.
08/04/1576	Calais	Navío	Juan de Rivas (Laredo)	Inés de Limpias	Ropas
08/04/1576	Calais	Navío	S.e. (Laredo)	Inés de Limpias	Ropas
08/04/1576	Calais	Navío	Domingo de Cubirain (San Juan de Luz)	Inés de Limpias	Ropas
08/04/1576	Calais	Navío	S.e. (de San Juan de Luz)	Inés de Limpias	Ropas
08/04/1576	Calais	Navío	S.e. (de San Juan de Luz)	Inés de Limpias	Ropas
08/04/1576	Calais	Navío	S.e. (de San Juan de Luz)	Inés de Limpias	Ropas
08/04/1576	Calais	Navío	S.e. (de San Juan de Luz)	Inés de Limpias	Ropas
08/04/1576	Calais	Navío	S.e. (de San Juan de Luz)	Inés de Limpias	Ropas
03/02/1577	Calais	Navío	Joanes de Artiaga (San Juan de Luz)	Inés de Limpias	Ropas, 10 f (2 para S.R.)

03/02/1577	Calais	Navío	Domingo de Cubirain (san Juan de Luz)	Inés de Limpias	Ropas, 10 f. (1 para S.R.)
03/02/1577	Calais	Navío	Martineco de Arreche (San Juan de Luz)	Inés de Limpias	Ropas, 10 f (2 f. para S.R.)
14/04/1577	Calais	Navío	S.e.	Inés de Limpias	Anascotes (3 f)
17/04/1577	Calais	Navío	S.e.	Inés de Limpias	Anascotes (2 f.)
25/07/1577	S.e.	Navío	S.e.	Laredo	Ropa
25/07/1577	S.e.	Navío	S.e.	Laredo	Ropa
25/07/1577	S.e.	Navío	S.e.	Laredo	Ropa
25/07/1577	S.e.	Navío	S.e.	Laredo	Ropa
25/07/1577	S.e.	Navío	S.e.	Laredo	Ropa
25/07/1577	S.e.	Navío	S.e.	Laredo	Ropa
25/07/1577	Amberes	Ulca	Giles Biquer	Inés de Limpias	Ropas
23/08/1577	Calais	Navío	Martín Bartelet	Inés de Limpias	Nafragó
16/09/1577	S.e.	Navío	Pedro de Liencres (Laredo)	Juan de Bayona	Tapicería (3 f.)
16/09/1577	S.e.	Navío	Domingo de las Cuevas	Juan de Bayona	Tapicería (2 f.)
22/12/1577	S.e.	Ulca	Balter Cristobal	Juan de Bayona	Ropas, 2f.
22/12/1577	S.e.	Navío	Pedro de Liencres (Laredo)	Juan de Bayona	S.e.
22/12/1577	S.e.	Navío	Nuño de Berri	Juan de Bayona	Ropa, total 100 f.

04/01/1578	S.e.	Navío	Pedro de Corça (Laredo)	Juan de Bayona	Ropa, 1f.
04/01/1578	S.e.	Navío	Juan de Arístegui (San Juan de Luz)	Juan de Bayona	Ropa, 1f.
04/01/1578	S.e	Navío	Nuño de Iriarte (Deba)	Juan de Bayona	Ropa, 3f.
¿/1/1578	Flandes	Navío	Tomás de Alçola	Juan de Bayona	Ropa, 1f.
¿/1/1578	Flandes	Navío	Domingo de Bergara	Juan de Bayona	Ropa, 1f.
¿/1/1578	Flandes	Navío	Domingo de Cubirain	Juan de Bayona	Ropa, 3 f.
¿/1/1578	Flandes	Nao	Sebastián de Urresti	Juan de Bayona	Ropa, 2 f.
08/05/1578	Frexelingas (Vlessingen)	Ulca	Balter Cristobal	Juan de Bayona	Ropa, 11 f., 2 mandas, 2 barriles, 1 cofre
17/06/1578	Medialburke (Midelburg)	Ulca	Balter Andres	Juan de Bayona	Ropa, 8 f.
17/06/1578	Medialburke (Midelbrug)	Ulqueta	Carribio (Guetaria)	Juan de Bayona	S.e.
03/09/1578	Frexelingas (Vlessingen)	Zabra	Domingo de Villota (Laredo)	Inés de Limpias	Ropas de Amberes
03/09/1578	Frexelingas (Vlessingen)	Ulca	Giles Biqueres	Inés de Limpias	Ropas de Amberes
23/12/1578	Flandes	Ulca	Andres Balter	Juan de Bayona	Naufragó con 10 f. para D. Álvarez
23/12/1578	Calais	Navío	Nuño de Iriarte (San Juan de Luz)	Juan de Bayona	Ropa

12/01/1579	Flandes	Ulqueta	Banter Pietres	Juan e Bayona	Ropas, 5f.
24/02/1579	Flandes	Ulqueta	S.e.	Juan de Bayona	S.e
15/04/1579	Flandes	Ulca	Giles Biquers	Juan de Bayona	Ropas, 4 f. y 2 pacas
28/05/1579	Amberes	Ulca (va a Lisboa)	Cristian Jansen	Juan de Bayona	Ropas, 8 f. y cantores
06/06/1579	Flandes	Ulca	S.e	Juan de Bayona	Tapicería, 3 f.
10/08/1579	Nantes	Navío	S.e.	Laredo	S.e
20/09/1579	Flandes	Navío	S.e. (barco inglés)	S.e.	S.e.
20/09/1579	Flandes	Navío	Pedro de Lienres (Laredo)	Juan de Bayona	Ropas, 1 f.
20/09/1579	Flandes	Navío	Patricio Güemes (Laredo)	Juan de Bayona	Ropas, 1f.
20/09/1579	Flandes	Navío	S.e.	Laredo	S.e.
20/09/1579	Flandes	Navío	S.e.	Laredo	S.e.
20/09/1579	Flandes	Navío	S.e.	Laredo	S.e.
20/09/1579	Flandes	Navío	S.e.	Laredo	S.e.
25/09/1579	Ruán	Navío	S.e.	Hernando de la Huerta (Santander)	Ropa, 4 f.
25/09/1579	Ruán	Navío	S.e.	Hernando de la Huerta (Santander)	Ropa, 3 f.
10/10/1579	Flandes	Ulca	Martín Martens	Juan de Bayona	S.e.
01/03/1580	Flandes	Navío	S.e.	Juan de Bayona	Holandas, 5 f.

24/03/1580	Flandes	Zabra	Nuño del Hoyo	Juan de Bayona	Holandas crudas, 1 f.
25/03/1580	Flandes	Zabra	Domingo de Villota	Juan de Bayona	Holandas crudas , 1 f.
09/01/1581	Flandes	Ulca	Nuño Dioguen	Juan de Bayona	Tapicería
09/01/1581	Flandes	Ulca	S.e.	Laredo	S.e.
20/05/1581	Flandes	Navío	Cornieles Leysen	Juan de Bayona	Ropas, 1 paquete y una caja
20/05/1581	Flandes	Navío	Lamberto Pietres	Juan de Bayona	Ropas, 1 f.
20/05/1581	Flandes	Navío	Domingo de Villota	Juan de Bayona	Ropas, 2 paquetas
20/05/1581	Flandes	Navío	S.e.	Laredo	S.e.
29/12/1581	Flandes	Ulca	Cornieles Leysen	Juan de Bayona	Ropas, 1 f.
29/12/1581	Flandes	Ulca	Lambert Pietres	Juan de Bayona	Ropas, 1f.
31/01/1582	Flandes	Navío	Domingo del Hoyo	Laredo	S.e.
31/01/1582	Flandes	Navío	Adrián Doet	Laredo	S.e.
18/07/1582	Flandes	Ulca	S.e.	Laredo	S.e.
18/07/1582	Flandes	Ulca	S.e.	Laredo	S.e.
18/07/1582	Flandes	Ulca	S.e.	Laredo	S.e.
18/07/1582	Flandes	Zabra	García Remón	Juan de Bayona	S.e.
18/07/1582	Ruán	Navío	Juan de Haro	Juan de Bayon	Ruanes, 4 f.
20/07/1582	Ruán	Navío	Juan de la Cava	Juan de Alvear (Santander)	Lienzos blancos, 3 f.

20/07/1582	Ruán	Navío	García de Urdialezo	Juan de Alvear (Santander)	Lienzos blancos, 3 f.
28/07/1582	S.e.	Navío	Juan del Hoyo	Juan de Bayona	Ropas, 4 f.
14/11/1582	Ruán	4 naves	S.e.	Santander	S.e.
11/12/1582	Flandes	Ulca	Cristian Jansen	Juan de Bayona	S.e.
11/12/1582	Flandes	Ulca	Pablos Pietres	Juan de Bayona	S.e.
11/12/1582	Flandes	Zabra	Juan de Escalante	Juan de Bayona	S.e.
11/12/1582	Flandes	Zabra	Pedro de Lienres (Laredo)	Juan de Bayona	S.e.
05/09/1583	Flandes	Ulqueta	Adrian Martens	Juan de Bayona	Holandas crudas, 1 f.
05/09/1583	Flandes	Zabra	S.e.	Laredo	S.e.
05/09/1583	Flandes	Zabra	S.e.	Laredo	S.e.
26/09/1583	S.e.	Zabra	Juan de Escalante	Juan de Bayona	Ropas, 1 f.
09/12/1583	Flandes	Ulca	Pablos Pietres	Juan de Bayona	Ropa, 1 f.
09/12/1583	Flandes	Ulca	Gardon Arensen	Juan de Bayona	Ropa, 1 f.
09/12/1583	Flandes	Ulca	Adrian Martens	Juan de Bayona	Ropa
16/05/1584	Nantes	Navío	S.e.	Juan de Bayona	S.e.
16/05/1584	Nantes	Navío	Pierres Paurçeau	Juan de Bayona	S.e.
16/05/1584	Nantes	Navío	Juan Leguer	Juan de Bayona	Angeos, 1 paquete
03/10/1584	Flandes	Ulca	Guiertarensense	Pedro de Bayona	Ropas, 4 baúles

03/10/1584	Flandes	Ulca	S.e.	Laredo	S.e.
03/10/1584	Flandes	Ulca	S.e.	Laredo	S.e.
16/10/1584	Flandes	Ulca	Cristian Jansen	Laredo	Centeno y trigo
16/10/1584	Flandes	Ulca	S.e.	Laredo	Centeno y trigo
08/01/1585	Nantes	Navío	Marturin Blondin	Laredo	1 f t.b.
08/01/1585	Nantes	Navío	Juan Martín	Laredo	3 balas de papel
08/01/1585	Nantes	Navío	Guion Grue	Santander	2 paq. ang. 3 balas de papel
05/03/1585	Le Croisic	Pinaça?	S.e.	Laredo	Vino
19/03/1585	Nantes	2 navios	S.e	Laredo	S.e.
07/05/1585	Flandes	Ulqueta	Cornelis Nelisen	Juan de Bayona	S.e.
31/5/1585	Nantes	Navío	Pierre Bretagne	Laredo	10 f. t.c. 4 bri.
29/07/1585	Roán	Navío	S.e.	Pedro de Bayona	Ropa, 1 f.
29/07/1585	Roán	Navío	S.e.	Pedro de Bayona	Ropa, 1 f.
07/11/1586	Landerneau	Navío	Navío	Santander	110 f. gar.
05/01/1587	Flandes	Nao	S.e.	Martín de Bayona y Diego Quintana	Fustanes
05/01/1587	Flandes	Nao	S.e.	M.de B y D.Q.	Fustanes
02/02/1587	Nantes	Nao	Sabat de Iturbide	Juan de Bayona	Ropas (melinges, telas crudas,...)

03/02/1587	Nantes	Nao	S.e.	Laredo	S.e.
24/02/1587	Ruán	Navío	S.e.	Juan de Bayona	Ropas
06/03/1587	Nantes	Navío	S.e.	Castro Urdiales	15 f. ang. 2 paq. de lampreas
25/05/1487	Nantes	Pinaça	De Laredo	S.e.	Correo
21/07/1587	Nantes	Pinaça	De Laredo	Juan de Bayona	Correo
14/08/1587	Hamburgo	Nao	S.e.	Martín de Bayona y Diego Quintana	Cera, cobre
17/11/1587	Nantes	Zabra	S.e.	Juan de Bayona	Correo
08/12/1587	Nantes	Filibote?	S.e.	Laredo	Sal y mielga (pescado)
14/12/1587	Hamburgo	Nao	S.e.	Martín de Bayona y Diego Quintana	Cera, cobre
24/01/1588	S.e.	Nao	S.e.	Juan de Bayona	Ropa
23/03/1588	Nantes	Navío	Diego de Quijas	Laredo	S.e.
26/02/1589	Dunkerque	Filibote	S.e.	Martín de Bayona y Diego Quintana	Correo
05/05/1589	Nantes	5 navíos franceses	S.e.	Santander	S.e. ¿mal tiempo?
05/05/1589	Nantes	1 navío francés	S.e.	Laredo	S.e. ¿mal tiempo?
15/05/1589	Ruán	S.e.	S.e.	S.e.	S.e.
11/07/1589	Ruán	Nao	Aparicio de Lluga	Juan de Bayona	Ropas, 1 f.

25/07/1589	Ruán	Zabra	De Laredo	Juan de Bayona	Ropas, 10 f.
25/07/1589	Ruán	Zabra	De Laredo	Juan de Bayona	Ropa,s 15 f.
25/07/1589	Ruán (Abra de Graça)	Navío	Juan Padilla	Juan de Bayona	Ropas, 10 f.
18/08/1589	Ruán	2 navíos	De Deva	Laredo	S.e.
08/05/1590	Ruán	Zabra	Aparicio Diego	Juan de Bayona	Ropas, correo
17/02/1591	Flandes	Navío	Juan Ayn	Juan de Ochoa (Laredo)	Trigo y centeno
12/02/1593	Nantes	zabra	Diego de Quijas	Laredo	S.e.
27/06/1595	S.e.	zabra	Juan de Escalante	Laredo	325 fanegas de cebada

Fuente: Elaboración propia (AHPUV).

TABLA 5.3**Algunas primas según trayectos (1560-1597)**

TRAYECTO	FECHA	ORIGEN DEL SEGURO	MERCANCÍA	PRIMA
Lisboa-Flandes	28/1/1573	Lisboa	Paquete con joyas?	4'5%
Lisboa-Flandes	28/1/1573	Medina del Campo	Paquete con joyas?	6%
Lisboa-Venecia	29/3/1573	Burgos	8.000 Ds.	16%
Lisboa-Flandes	4/11/1574	Lisboa	Sal	4%
Lisboa-India	3/3/1575	Burgos	Dinero, 1000 Ds.	10% (ida), 16-17% (ida y vuelta)
Nantes-Bilbao	25/3/1575	Nantes	Telas	5'5%
Nantes-Bilbao	23/7/1575	Nantes	Telas	5%
Lisboa-Livorno	29/10/1575	Madrid	2.000 Ds.	13%
Lisboa-Sevilla	2/11/1575	Madrid	Mercancía	2%
Lisboa-Flandes	17/4/1576	Burgos	Añir	8%
Lisboa-Flandes	18/5/1576	Lisboa	Añir	6%
Lisboa-Nantes	19/5/1576	Burgos	Pimienta	7%
Lisboa-Bilbao	3/12/1576	Medina del C.	Especias	4%
Calais-Laredo?	15/6/1577	Burgos	Lienzos	10%
Lisboa-Brasil	22/6/1577	Burgos	500 Ds.	9% (ida)
Calais-Laredo?	26/10/1577	Amberes	Lienzos	9%
Calais-Laredo	19/12/1577	Amberes	Telas	9%
Zelanda-Laredo?	22/10/1578	Amberes	Telas	6%
Zelanda-Laredo?	22/10/1578	Amberes	Telas	6'5%
Nantes-Bilbao	7/4/1586	Madrid	Mercancías	9%

Hamburgo-Laredo	6/5/1586	Amberes	Mercancías	15'5%
Hamburgo-Laredo	3/12/1586	Amberes	Mercancías	15'25%
Hamburgo-Laredo	28/1/1587	Amberes	Cobre	16%
Hamburgo-Laredo	9/3/1587	Amberes	Mercancías	15%

Fuente: Elaboración propia (AHPUV).

6. EL TRANSPORTE TERRESTRE.

6.1. Las condiciones del transporte por vías terrestres

A la hora de abordar la cuestión del transporte terrestre hemos de llamar la atención sobre la distinta percepción que en el mundo rural se tenía –y aún se tiene- de las distancias, un mundo en el que la gente caminaba mucho y cuyo espacio más próximo estaba surcado por un complejo entramado de veredas, trochas, senderos, camberas y caminos carreteros de la más diversa índole, cuyo uso dependía de las necesidades y circunstancias concretas. Esta realidad ha de ser tenida en cuenta para valorar la importancia de las distintas vías de acceso a la Meseta desde el mar Cantábrico, ya que ni las características ni el mantenimiento –ni la atención prestada por la historiografía- tenían mucho que ver, según se tratase de vías de una u otra categoría. Y es que aunque las condiciones de los caminos no fuesen buenas,

no parece que estas deficiencias representasen un obstáculo ciertamente insalvable para el comercio⁴²⁰.

⁴²⁰ Sobre este aspecto, otros autores han advertido del error de confundir caminos con mercancías, sin que exista una relación directa entre el volumen del tráfico y la calidad del viario. Se podría considerar que cuando la intensidad de la demanda es lo suficientemente importante, los flujos acaban por encontrar los medios para superar los obstáculos. Otros autores que se han ocupado recientemente de este tema, ponen en tela de juicio la tesis sobre la insuficiencia histórica de infraestructuras de comunicación en la España Moderna. Véase A. MARCOS MARTÍN, "Comunicaciones, mercados y actividad comercial en el interior peninsular durante la época moderna", en M. LOBO CARRERA, y V. SUÁREZ GRIMÓN, *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994. pp. 187-204



Mapa 6.1. Los accesos a la Meseta desde el Cantábrico oriental.

Fuente: Elaboración propia

En principio, es evidente que las comunicaciones son la base sobre la que se asienta una parte sustancial del desarrollo económico y social. La contribución de las infraestructuras al progreso económico, no obstante, sólo tiene lugar cuando proporciona servicios que responden a una demanda real. En la historiografía sobre la región suele aparecer como una verdad incontrovertible la idea de que el carácter agreste de la geografía de Cantabria ha impedido la articulación de un espacio que hubiera fundado un desarrollo económico más adecuado a sus potencialidades⁴²¹. Hasta tal punto se ha fortalecido esta tesis contrafactual que en la resolución de este problema se han cifrado esperanzas y anhelos. No se trata de negar que el medio físico ha condicionado negativamente los estímulos comerciales; sin embargo, es tal la intensidad cegadora de esta “idea fuerza” que ha ocultado otros argumentos explicativos que pudieran contribuir a mejorar nuestro conocimiento del pasado⁴²².

Empecemos por señalar que el grado de conectividad del transporte depende no sólo de las infraestructuras sino también de la accesibilidad, y ésta a su vez de los medios empleados en los desplazamientos. Así, los esforzados correos de a pie encargados de trasladar las misivas desde Laredo a Valladolid

⁴²¹ R. LANZA GARCÍA, “Ciudades y villas de la cornisa cantábrica en la época moderna”, en J. I. FORTEA PÉREZ, (edit.): *Imágenes de la Diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (S. XVI-XVIII)*, Santander, 1997. p.168.

⁴²² S. MADRAZO MADRAZO, *Las redes de transporte en la España del Antiguo Régimen en Las comunicaciones entre Europa y América: 1500-1893*, Madrid, 1993. p.55 y ss. Señala este autor mientras la historiografía mantiene la tesis del pésimo estado de los caminos y su carácter de obstáculo estructural a los transportes de mercancías, hay que reconocer que el volumen de bienes (intercambiados) fue mayor que el sugerido por las pésimas condiciones de los caminos, y que el camino tiene menos importancia que los movimientos de mercancías. En el mismo sentido y frente a Braudel, David Ringrose afirma la importancia del transporte terrestre. D. RINGROSE, *Imperio y península: ensayos sobre la historia económica de España (S. XVI-XIX)*, Madrid, 1987, p.34.

eran poco exigentes en cuanto a infraestructuras, pudiendo transitar por los más intrincados senderos⁴²³. Y no mucho más lo eran los mulos o machos, que además de adaptarse a cualquier tipo de terreno, eran resistentes, rápidos, su capacidad de carga notable y, sobre todo, como medio de transporte eran de una gran flexibilidad. Ciertamente, no ocurría lo mismo con los carros y carretas y los caminos carreteros que requerían. A juzgar por lo reiterado de las referencias al envío de *propios* por parte del Regimiento de Laredo para comprobar o medir los caminos⁴²⁴ o partidas destinadas a la reparación de los *caminos de carro* resulta evidente que su estado era habitualmente deficiente y que probablemente su practicabilidad se aseguraría únicamente con ocasión de ciertos tráficós que los precisaban, tales como las lanas, el pastel o el citado caso de la artillería, permaneciendo en un estado precario el resto del tiempo⁴²⁵. Ahora bien, la insistencia en las reparaciones también es muestra de que existía una necesidad y que esta era satisfecha aunque sólo fuese con carácter temporal y que las carretas, mejor o peor, finalmente acababan por alcanzar sus destinos⁴²⁶. Nosotros hallamos, en efecto, testimonios en este

⁴²³ M. VALDOR ARRIARÁN, *Libro de Cuentas de Laredo. 1538-1553.*, Santander, 2002. p.194. En 1545 se recoge el pago por el Regimiento de esta villa al correo de a pie Alonso de Bocos 17 rs. por ciertas cartas que trajo de Valladolid, más 6 rs que allí le dieron para el viático.

⁴²⁴ Ibidem. Esta preocupación también lo era, aunque por razones estratégicas, para la monarquía: en 1550 el Duque de Alba envió a su criado hasta Agüera para ver si estos caminos eran practicables para el paso de unos arzones de artillería con destino al puerto de Laredo.

⁴²⁵ Una de las atenciones recogidas en las ordenanzas del Consulado de Burgos era el arreglo y el mantenimiento de los caminos a los puertos, a Laredo y a Bilbao. La ordenanza de 1538 dice: “ Y para adereçar los caminos y edificios de puentes de los puertos de la costa de la mar que an sido y son de mucha costa y gasto para poder llevar y carretear las lanas y otras mercancías que salen destos reinos por los dichos puertos y para traer los que vienen de fuera de ellos” . M. BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963. p.150.

⁴²⁶ D. RINGROSE, *Imperio y Península. Ensayos sobre la Historia económica de España.*, Madrid, 1987. Los mercaderes burgaleses se cuidaron de exigir que los caminos carreteros estuviesen expeditos para el paso de sus sacas de lana que embarcaban en el puerto de Santander. David Ringrose nos habla de una Cabaña Real de Carreteros que operaba en Castilla la Vieja y que sin duda era la encargada de este transporte voluminoso y pesado, que

sentido a propósito de la protesta que presenta el Regimiento de Laredo ante la exigencia de participar en un repartimiento para la reparación del puente de Santa María de Cayón, Laredo argumenta que este puente queda fuera de su distrito y que la villa “ *hace y reconstruye los nueve puentes en los caminos que van a Castilla, y hace nueve leguas de camino de calzadas y otros muelles y pagos para gente de a pie y a caballo y de esto no se reparte cosa alguna*”⁴²⁷. Igualmente contamos con abundantes partidas de gastos destinadas no sólo al mantenimiento de los muelles, contramuelles y calzadas de la Puebla, sino también de obras de mantenimiento de los caminos a Castilla, que previamente el escribano de la villa había visitado para dar cuenta de las necesidades de mantenimiento y reparación de las “*calçadas y caminos que esta villa hace en el camino de la mulatería*”. Bien es verdad que son mucho más abundantes las referencias a la reparación de los caminos que comunicaban Laredo con las localidades más próximas, como los que conducían a Colindres, Limpias, Ampuero, etc⁴²⁸. Cuando la reparación se ampliaba a todo un trayecto y por lo tanto su reparación afectaba a más de un municipio, el Corregidor podía establecer un acuerdo para que la obra fuese asumida por todos. Este parece ser el caso de un ambicioso plan de reacondicionamiento de la ruta entre

habría de coincidir con la contratación de un considerable número de embarcaciones, las cuales en forma de flotas se dirigen al norte.

⁴²⁷ AHPC. Laredo. Leg. 1.122. Poder a Domingo de Urzibay de 21 de septiembre de 1591.

⁴²⁸ AHUPV. De hecho, la queja más explícita que hemos encontrado en la documentación sobre el estado de las comunicaciones la hace Andrés de la Maza a propósito de Santander y la mala comunicación que había entre ésta y la villa de Laredo., Carta de Laredo de 9.1.1584 de Andrés de Limpias.

Burgos y Laredo llevado a cabo en la primera década del siglo XVI que fue financiado por no menos de veinte municipios⁴²⁹.

Otro aspecto que queda por dilucidar es el de los costes, ya que es lógico pensar que si las dificultades eran muchas por lo arriesgado de los pasos montañosos ello redundaría en un incremento de lo percibido por los transportistas o *alquil*, hasta reducir significativamente los beneficios esperados en la operación; sin embargo, los datos no parecen confirmar esta primera impresión y cuando analicemos este factor en relación con el resto de los costes, comprobaremos que en el conjunto de la operación, la partida destinada a los transportes terrestres, representa un porcentaje más bien modesto. A mayor abundamiento, sabido es que la energía de la Cordillera Cantábrica se suaviza en su sector más oriental y que los Montes Vascos presentan unos puertos más accesibles bien hacia el Valle del Ebro, bien hacia la meseta castellana; no obstante, ni los gastos ni el tiempo empleado en el transporte hacia Burgos, camino de Medina del Campo donde se centralizaba el comercio de telas, presentan diferencias de consideración como lo testimonian los contemporáneos en la pugna que sostuvieron los mercaderes laredanos por sustraer en su provecho el tráfico textil marítimo procedente de Nantes a la villa del Nervión. Reitero que esto es sobre todo aplicable a comercio con las recuas de mulas⁴³⁰.

⁴²⁹ D. E. VASSBERG,.: *The village and the outside world in golden age castile.* , Cambridge, 1996. p. 43.

⁴³⁰ Al hablar de los caminos en el siglo XVI europeo Geoffrey Parker señala que ya desde el siglo XV “se contaba con los conocimientos técnicos y con la pericia necesaria para superar la mayor parte de los obstáculos físicos” y pone el ejemplo del primer túnel excavado en los Alpes en 1480. G. PARKER, *El ejército de Flandes y el Camino español 1567-1659.*, Madrid, 1985. p.119.

De este modo, los caminos llamados de herradura son sin duda los protagonistas del tránsito de mercancías por los puertos de montaña y su prevalencia en el uso queda patente en la documentación. De tal modo que la ventaja comparativa que sin duda presenta el sector oriental de la Cordillera Cantábrica para los trajineros queda por entero diluida por este sistema de transporte y por los otros condicionantes que acompañan la actividad, criterios de rentabilidad sobre todo, pero no de manera exclusiva, como veremos en próximos capítulos. Es decir, que ni la accidentada naturaleza de la geografía del espacio estudiado ni el estado de los caminos se nos presenta como una circunstancia que pudiera dificultar o entorpecer significativamente más de lo que lo hacía en otros espacios geográficos⁴³¹. Son otras cuestiones no estructurales las que son repetidamente mencionadas como obstáculos verdaderamente difíciles de salvar tales eran las situaciones de peste⁴³² o la falta de retornos para los mulateros, circunstancia ésta reiteradamente citada como el más grave impedimento para hallar porteadores. Dice Juan de Bayona:” También *enviaré mercancías a Valladolid a Alejo de Arreguía que será más interesante que a Burgos, porque hay pocos mulateros que vayan a Burgos porque no tienen que retornos que traer*”⁴³³

⁴³¹ No parece efectivamente que la situación de los caminos europeos fuese mucho mejor que la de los caminos españoles en su conjunto. Véase J. M. PERRY “The transports and the trade routes”, CAMBRIDGE, IV. Cambridge, 1987. pp. 310-323.

⁴³² AHPUV. Carta de Bilbao de Maturin Bizeul de 1.12.1565. En esta carta se alude a la necesidad de cambiar las rutas de los mulateros para no pasar por los lugares afectados por la peste. Desde Medina se remiten informaciones al respecto, cotejadas con los datos de que se disponía en Bilbao, no siempre coincidentes. En una carta de Bartolomé del Bardo de 22.9.1565 se dice textualmente: ” *Vm dice que se ha divulgado cómo mueren en Fromista y Palencia de peste y me dice que las mercancías no pasen por estos lugares, y así se hará y todos están advertidos*”.

⁴³³ Ibidem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 15.12.1577.

Las noticias que nos ofrece la documentación, como decimos, hacen referencia a un tráfico dominado casi por completo por las mulas, el animal de carga por excelencia, resistente, sobrio y capaz de soportar cargas considerables –unos 150 Kg. por animal-, relativamente rápido y apto para todo tipo de terrenos. Por el contrario, las referencias al empleo de carros son relativamente escasas y, en la práctica, reservadas bien para la costa, bien para las mercancías de mucho peso y volumen, tales como el pastel o la lana, o bien para ciertas labores⁴³⁴. Estos carros, al parecer eran vehículos robustos, de cuatro ruedas -aunque parece que en estos valles de la costa se utilizasen los de dos ruedas, más ligeros y adaptados a lo accidentado de la topografía⁴³⁵- bajos, de gran capacidad de transporte lo que reducía el coste por unidad; pero más lentos que los mulos y, sobre todo, como hemos dicho, de difícil utilización en los altos puertos que salvan la Cordillera Cantábrica hacia el mar; teniendo en cuenta que eran más dependientes del buen estado de los caminos. Las menciones más habituales a este tipo de vehículos se relacionan con portes ya en la planicie meseteña, como cuando desde la capital burgalesa se hacen traslados hacia Valladolid, Medina del Campo, Toledo u otros destinos más excepcionales como Valencia, pasando por

⁴³⁴ H. LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II.*, Valladolid, 1981, p. 86 y ss., Aclara que los fardos de lana se acarreaban desde Burgos a Santander en carros y que sería necesario hacer transbordos debido a las dificultades del camino; aunque nosotros no hayamos podido encontrar referencia alguna a esta práctica, ni nos parece probable dadas las dificultades de logística que implicaría la coordinación de carreteros y mulateros. Por otra parte, un acta de la Junta de las Cuatro Villas se queja de que la tala de árboles (para abastecer a la industria de los astilleros), entre otros perjuicios, detrae carros y bueyes que tan necesarios eran para el abastecimiento de las villas costeras. AHPC. Acta de la Junta de Cuatro Villas de 18.5.1582.

⁴³⁵ El uso de este tipo de carros en los puertos de mar, y en general en las tierras costeras, para el trasiego de los bultos está bien documentado, así como para el transporte de madera, metales, etc.

Cuenca y Requena ⁴³⁶. Los carros viajaban normalmente en largas caravanas de 20 ó 30 vehículos, tirados cada uno por una pareja de bueyes, seguidos por bueyes de refresco y algunos burros y mulas utilizados por los arrieros ⁴³⁷. Parece confirmarse pues que el uso de los carros no era el medio habitual de transporte de mercancías a través de los puertos, muy al contrario, se puede considerar excepcional ⁴³⁸. En su consecuencia, con ser cierto que los accesos a la Meseta desde las Montañas al mar era complicado, no lo es menos que tal circunstancia queda relativizada por el tipo de medio de transporte utilizado.

Veamos a partir de la documentación cuáles eran los caminos más frecuentemente empleados.

Las rutas de acceso de los puertos cantábricos a la Meseta son bastante bien conocidas ⁴³⁹, sobre todo el camino seguido desde Bilbao hacia Burgos ⁴⁴⁰. La importancia de los caminos de Burgos, el gran nudo de comunicaciones del septentrión peninsular, nace de su papel en el eje que

⁴³⁶AHPUV. Carta de Bilbao de 14.8.1576

⁴³⁷ D.E. VASSBERG, *The village and the outside world in golden age Castile*, Cambridge, 1996. p. 38.

⁴³⁸ En países de nuestro entorno y análogo desarrollo técnico, como Francia, la situación es comparable y se puede afirmar el dominio de las mulas sobre los carros. Y ello a pesar de tener un relieve mucho menos enérgico que el peninsular. Vid. R. GASCON, *Gran commerce et vie urbaine au XVI siècle. Lyon et ses marchands*, Paris, 1971, p.170.

⁴³⁹ La historiografía ha tratado desde antiguo esta cuestión. Citemos el tradicional repertorio de P. J. VILUGA, *Repertorio de todos los caminos de España*. Medina del Campo, 1546; y los trabajos contemporáneos de F. COLÓN, *Descripción y cosmografía de España*, 3 Vols. Madrid, 1908-1917; J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, 3 Vols. Madrid, 1952; G. MENÉNDEZ PIDAL, *Los caminos de la historia de España*, Madrid, 1951. J. P. MOLÉNAT *Chemins et ponts du nord de la Castille au temps des Rois Catholiques* en *Mélanges de la Casa de Velázquez* (1971); S. MADRAZO, *Las redes de transporte en la España del Antiguo Régimen en las comunicaciones entre España y América: 1500-1893*, Madrid, 1993; R. PÉREZ BUSTAMANTE, "El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla, siglos XIV y XV", en *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*. Paris, 1981. J. I; URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos de España*, Madrid, 1990.

⁴⁴⁰ Francis BRUMONT, "Le cont du transport entre Medina et Bilbao vers 1570", en *Annales du Midi*, nº 156. 1982

comunica Castilla con el Atlántico europeo. La vía más importante para el transporte de las mercancías procedentes de la costa oriental de Cantabria atravesaría el valle de Mena hacia Medina de Pomar, Trespaderne, Oña, Briviesca y Valdivielso. Otras rutas secundarias y menos frecuentadas se dirigían a Burgos a través del dificultoso puerto de Orduña o por Vitoria hacia Miranda de Ebro por el paso de Pancorbo.

Desde Laredo se seguía un recorrido similar al de la actual carretera nacional 629 en la aún permanecen restos de las antiguas ventas que jalonaban el antiguo trazado. Este es el camino ya mencionado por los Repertorio de Juan de Villuga (1546) y el Repertorio de Alonso de Meneses (1576) y que era entonces reconocido como uno de los más importantes del norte peninsular⁴⁴¹. Este salía de Laredo pasaba por Colindres, Ampuero, Rasines, Ramales y Gibaja para luego ascender las revueltas del puerto de los Tornos hasta alcanzar Medina de Pomar donde se unían con los trajineros procedentes de Vizcaya, y dirigirse hacia Pesadas, después de ascender el puerto de la Mazorra, y por el Páramo de Masa de camino a Burgos. Ello es perfectamente compatible con el empleo de rutas alternativas cuando surgen contingencias meteorológicas o graves deterioros en los caminos habituales. La flexibilidad de los medios empleados se lo permitía.

Distintos autores han sostenido la mayor comodidad de las rutas procedentes de Bilbao como uno de los factores que hicieron prevalecer los

⁴⁴¹ Vid. S. MADRAZO MADRAZO, ob. Cit. p. 68 y ss.

intereses de la Villa del Nervión frente a las Cuatro Villas montañosas⁴⁴². Sin duda, esto podía ser cierto para aquellos transportes que podían hacerse en carretas que eran mucho más capaces que la mulatería, dado que por ser mercancías pesadas el ahorro por unidad de carga era considerable. Este era el caso de tráfico de los vellones de lana; sin embargo, los mulos eran mucho menos exigentes y podían adaptarse mejor a las dificultades del camino. De hecho, en la documentación se mencionan otras ventajas comparativas del puerto vizcaíno pero nunca se habla del especial carácter penoso del puerto de Los Tornos o comentario de similar naturaleza; por el contrario, el precio que los mulateros cobraban por unidad de carga en Laredo y en Bilbao hacia Burgos era similar, lo que equivale a decir que el tiempo empleado en el viaje y las dificultades del mismo eran valorados por los propios interesados de manera más equitativa que la que ha señalado la historiografía. En la documentación manejada queda manifiesto que éstas eran las rutas más utilizadas regularmente en consonancia con la importancia comercial de los respectivos puertos de Laredo y, sobre todo, de Bilbao⁴⁴³.

De menor relevancia en la documentación tenemos el camino entre Santander y Aguilar de Campoo que se abría por el valle de Iguña, sin duda utilizando tramos de la antigua calzada romana y con el necesario concurso de abundantes puentes como los de Arce, Riocorvo o el de Las Fraguas hacia Reinosa⁴⁴⁴. Este también era el camino –con ligeras variantes– del que de

⁴⁴² M. BASAS FERNÁNDEZ, *El crecimiento de Bilbao y su comarca*, 1969, p.29. y J. P. MOLÉNAT “Chemins et pons du nord de la Castille au temps des Rois Catholiques”₁ en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 1971, t VII, p.142.

⁴⁴³ J.P. PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle*. Villeneuve d’Ascq Cédex, 2004. p. 26 y ss.

⁴⁴⁴ J. P. MOLENAT, Ob. Cit. pp. 162.

manera incierta nos informa Lapeyre⁴⁴⁵ y que tras dejar la actual capital de Campoo, pasa por la Venta de Pozazal, Berzosilla, La Piedra, la campiña de Pisca y Quintanadueñas, hasta llegar a Burgos, y que tanta importancia tendrían en el comercio internacional lanero⁴⁴⁶. Aún había una tercera ruta a través de los puertos de Palombera para luego descender por el valle del Saja hacia Cabuerniga y Cabezón de la Sal, Treceño, Lamadrid y Caviedes hasta alcanzar San Vicente de la Barquera, camino peligroso como relatan algunos testimonios⁴⁴⁷, pero que era la vía más directa desde el occidente de la región para comerciar con el pescado o con el cereal en Palencia o Aguilar de Campoo y que también era utilizado por los trajineros del oriente asturiano⁴⁴⁸. Quedaría el “camino de la costa”, también citado por Villuga, que uniría la villa asturiana de Avilés con Fuenterrabía, en el oriente cantábrico, preterido por los mercaderes en beneficio de las rutas marítimas de cabotaje.

Los precios cobrados por los mulateros para los portes de telas desde Laredo (Figura 5.1) y Bilbao (Figura 5.2) hacia las distintas plazas castellanas eran similares, aunque fluctuantes en un tramo que va desde los 34 reales por

⁴⁴⁵ H. LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981, p.88.

⁴⁴⁶ Sobre el camino entre Burgos y Reinosa se han planteado dudas acerca de su trazado, dada la importancia de Corconte como estación del trayecto y que podría haberse pensado en un recorrido alternativo por el puerto del Escudo u otro paso. Por nuestra parte solamente insistir en la flexibilidad de las vías terrestres, en relación con los medios de transporte utilizados. Vid. M^a J. ECHEVARRÍA ALONSO, *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII.*, Santander, 1995, p.27.

⁴⁴⁷ J. L. CASADO SOTO, *Cantabria en los siglos XVI y XVII.*, 1986, p.52.

⁴⁴⁸ Las dificultades en las comunicaciones directas entre Asturias y León parecen ser confirmadas en los relatos de los contemporáneos, como cuando con motivo de la llegada de Carlos I, en su primer viaje, por error de los pilotos desembarcan en Tazones y han de dirigirse hacia San Vicente de la Barquera. José I. Uriol supone que llegaron hasta Santander, sin embargo sabemos que llegaron a Reinosa por el puerto de Palombera por el testimonio de un flamenco que formaba parte de su séquito. Vid. J. I. URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos de España.*, Madrid, 1990. p. 156.

carga a los 56 reales. En función de la distancia, según nuestros cálculos y si tomamos a Burgos como índice 100, dado que era la plaza más próxima, Valladolid y Medina del Rioseco llevaban un incremento del 34%, aproximadamente, mientras que para Medina del Campo era del 40%. Al comparar las cifras que presenta la documentación para fechas próximas, mismo peso (unidad o carga) se observa que hay variaciones estacionales considerables, los meses del invierno concentran los precios más altos (hasta casi un 60%), mientras que la primavera parece ser la estación más económica para el traslado de las mercancías⁴⁴⁹. Para explicar estas variaciones, las cartas ofrecen ciertos datos.

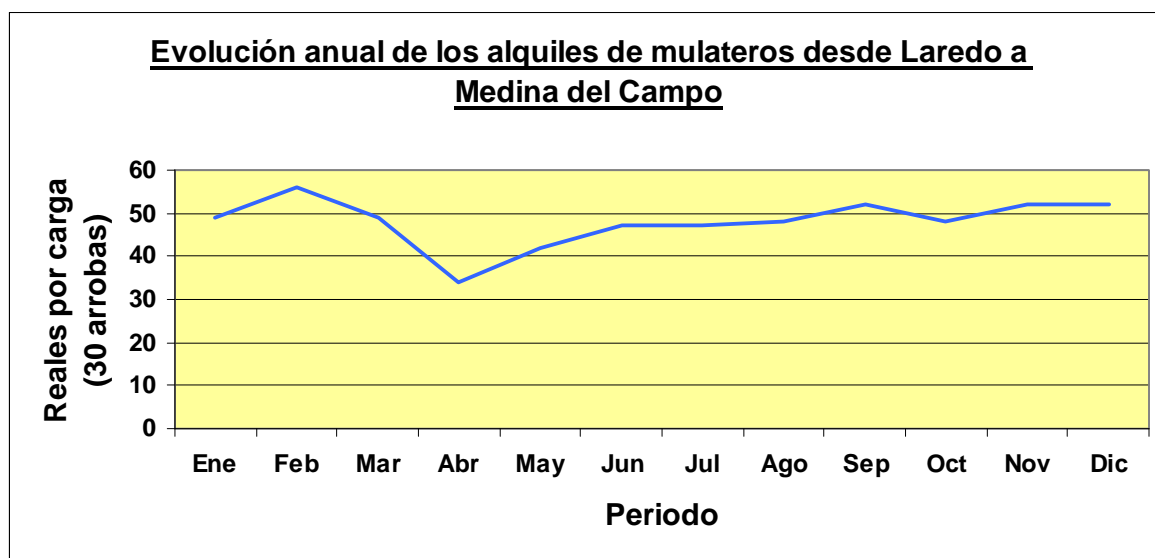


Figura 6.1. La evolución anual de los alquileres de mulateros desde Laredo a Medina del Campo.

Fuente: Elaboración propia a partir del Archivo Simón Ruiz, AHPUV.

⁴⁴⁹ BRUMONT, F.: "Le cont du transport entre Bilbao et Medina del Campo vers 1570", en *Annales du Midi*, nº 156, 1982. pp. 237-272. Brumont desarrolla extensamente la variabilidad anual en el coste del transporte. Estos ritmos anuales son aplicables también al caso de Laredo.

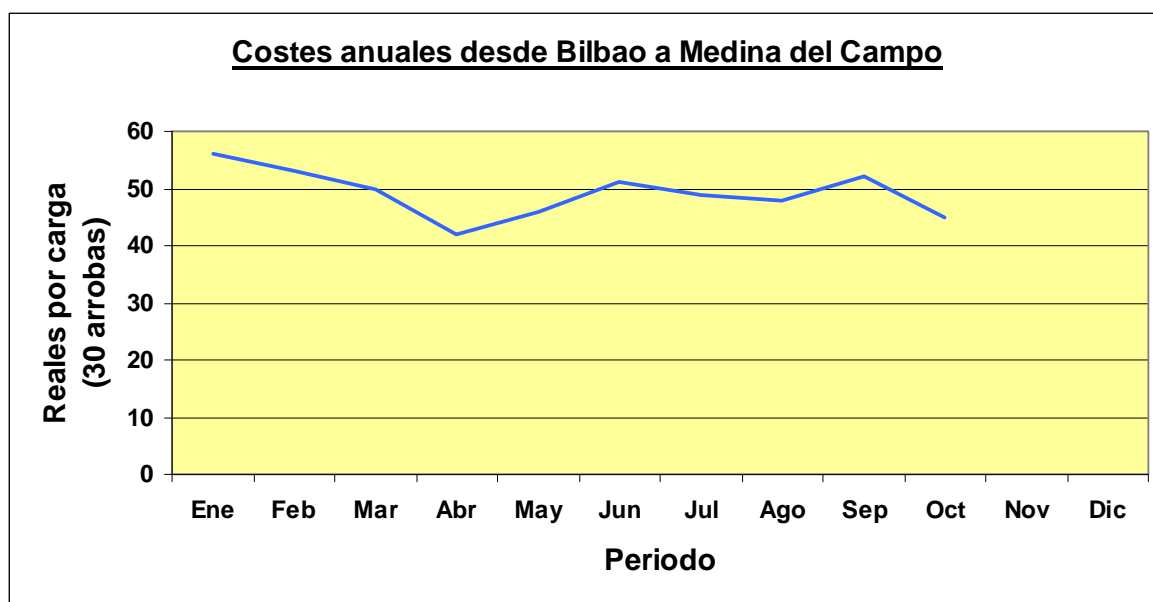


Figura 6.2. La evolución anual de los alquileres de mulateros desde Bilbao a Medina del Campo.

Fuente: Elaboración propia a partir del Archivo Simón Ruiz, AHPUV.

En las cartas comerciales se hacen presentes de forma habitual las quejas por las demoras habidas en el transporte a causa de los acemileros. Hay circunstancias coyunturales en las que surgen conflictos de intereses, como cuando coinciden con la llegada del bacalao o las capturas del besugo – en los meses de diciembre a febrero-; entonces los mulateros acuden numerosos a los puertos para ofrecerse a trasladarlos al interior –de hecho son escasos los datos con los que contamos relativos a estos meses-. Otra circunstancia que explicaba las dificultades para encontrar transporte, y la consiguiente elevación de precios del *alquil* que caracteriza los meses del verano es la cosecha. Esta actividad parece que requeriría si no de todos, si de la mayoría de los animales y arrieros. De este repunte de la demanda surge la rivalidad entre los consignatarios por asegurarse el adecuado y casi siempre perentorio transporte. Lo mismo cabría decir para el tiempo de Cuaresma⁴⁵⁰.

⁴⁵⁰ AHPUV. Cartas de Bilabo de Bartolomé del Barco de 20.2.1572 y 17.3.1572.

Naturalmente, salen beneficiados los acemileros que elevan los alquileres hasta límites que “*no pueden sufrirse*” por los consignatarios cargadores⁴⁵¹. Cuando el coste del *alquil* parece excesivo, en torno a un 20% más de lo previsto, se impone una prudente demora hasta ver si los precios descienden hasta un umbral considerado aceptable. Se establece un tope máximo. En cualquier caso, el corresponsal se cuida de informar puntualmente de los precios por si el beneficio esperado compensase el incremento del coste del transporte, lo que normalmente se relaciona con la proximidad de un evento ferial⁴⁵².

Aún así, bajo las mismas circunstancias y por unidad de carga, el porte de las mercancías no costaba lo mismo, ya que también entraba en juego el tipo de mercancía. En el mes de febrero de 1575 los mulateros pedían por una carga de pescado 33 reales, mientras que por un porte de fardos de telas se pedían 56 reales⁴⁵³. Ya en 1584, desde Laredo, cuando un envío de telas de calidad normal, que era lo habitual, suponía en torno a los 48 reales por carga, por un porte de holandas se hubo de pagar 104 reales (fueron 4 baúles a 8 reales por arroba)⁴⁵⁴. Ello sin duda tiene que ver con la responsabilidad, o refacción, a la que el mulatero había de hacer frente en caso de deterioro o pérdida de la mercancía, proporcional al precio de los productos trasladados. Son muchas las quejas que se deslizan en las cartas, sobre todo de mano de

⁴⁵¹ AHPUV. Carta de Bilbao 1.1. 1575. Cosme del Barco dice: “*Los arrieros han subido a 33 reales el pescado para Burgos (...) Hoy he de enviar los angeos y brines que si cobrasen a 48 ó 50 reales los enviaría...*”

⁴⁵² Ibidem. Carta de Bilbao de 13.7.1575. Cosme del Barco dice a Simón Ruiz: “*Veo que Vm. Desea se le envíen las mercancías cueste lo que cueste*”.

⁴⁵³ Ibidem. Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 5.2.1575.

⁴⁵⁴ Ibidem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 10.12.1584

los corresponsales tal vez justificadas o bien renuentes a aceptar su responsabilidad y trasladándola a los arrieros.

De todas formas, aquellos consignatarios, como los que nos ocupan, que contaban con lonjas o *torres* podían almacenar las mercancías a la espera de mejores condiciones, mientras que los pequeños comerciantes se veían obligados a aceptar las condiciones de los mulateros.

Resulta evidente que en este juego de oferta-demanda todos trataban de alcanzar el máximo beneficio. Cuando los arrieros prefieren cargar con pescado, bien en salazón, bien en escabeche, aún siendo éstas mucho más baratas, es claro que lo hacen por ser mayor el rendimiento, probablemente por asumir ellos el conjunto de la operación y por lo tanto del anhelado lucro. De hecho, son numerosos los créditos concertados ante los escribanos de Laredo por los propios arrieros para la adquisición de salazones en sus distintas variedades para ser vendidas en Medina, Valladolid o Burgos y satisfacer la deuda, a su regreso, habitualmente en un plazo de veinte días, so pena del pago del doble de lo prestado⁴⁵⁵. Como vemos, los problemas de los transportes terrestres obedecen a una amplia casuística; como con ocasión de la llegada masiva de navíos procedentes de Calais al puerto de Laredo en julio de 1575, lo que ejerció tal atracción sobre el conjunto de trajineros que llega a dejar desasistido al resto de los puertos, incluido el de Bilbao.

Ocasionalmente, en la documentación se refleja el coste del transporte en las rutas terrestres interiores. En nuestro caso, nos hemos centrado en el

⁴⁵⁵ AHPC. Son muchos los ejemplos. Se puede consultar una obligación suscrita entre varios arrieros de Medina de Pomar y Domingo de la Hoz. Leg.123. pp. 74-75

precio de los alquileres entre Medina del Campo y los centros consumidores de Toledo y Córdoba. Sabemos que en 1575 el coste del *alquil* por arroba entre Medina del Campo y Toledo era de 30 mrs., por arroba y también sabemos que el envío de un *propio* suponía un coste de 4 rs. y medio por día, es decir 153 mrs⁴⁵⁶. El tiempo que empleaban entre Córdoba y Medina del Campo era de 8 días más o menos, 17 días entre la ida y la vuelta, por lo que estimamos que un promedio de 60 mrs., por arroba, suponiendo el empleo de 4 animales por mulatero. Si el porte se hacía por carro se podían reducir notablemente los costes, aunque el tiempo empleado era mayor. Por otra parte, en el caso de que lo transportado fuese dinero, los costes ascendían hasta los 40 al millar, es decir unos 255 mrs., por día⁴⁵⁷. Esta cifra es considerablemente menor que las tasas comúnmente aplicadas para este tipo de transporte de 442 mrs., por arroba⁴⁵⁸, tal vez por tratarse de un porteador de confianza, no habitual.

Otras contingencias son las que se relacionan con el tiempo meteorológico. Aunque los testimonios son mucho menos numerosos que aquellos relacionados con el tráfico marítimo, que lógicamente generaban mucha más preocupación. Para justificar el retraso en el envío de las mercancías y responder a los requerimientos que desde Medina o Valladolid se hacían, se habla por ejemplo de la nieve por los caminos⁴⁵⁹. Así mismo, son

⁴⁵⁶ AHPUV. Carta de Córdoba de Juan Núñez de 23-5-1575.

⁴⁵⁷ Ibidem. Carta de Madrid de Lope de Arziniaga de 16.10.1575. “*En un cajón que envía Maldonado a Pedro Ruiz (en Medina del Campo). Van 4.000 rs. En un talemán, sellada la bola y encima dice que va a su nombre. Va otra cantidad para Somarra y son 24.000, y va a dos reales la arroba*”.

⁴⁵⁸ Para más información sobre el transporte de numerario véase a C. ÁLVAREZ NOGAL, “La formación de un mercado europeo de la plata: mecanismos y costes del transporte en España”, en *Comunicación en el Congreso de la AEHE*, Santiago de Compostela, 2006.

⁴⁵⁹ AHUPV, Cartas de Laredo de 4.2.1570 y 13.1.1579

abundantes las noticias que tenemos sobre la destrucción de puentes y caminos por las avenidas de agua, a través de los documentos de repartimiento y obligaciones que los regimientos de las Cuatro Villas suscribían para hacer frente a las reparaciones subsiguientes⁴⁶⁰.

La eventualidad de un asalto o robo no aparece ni tan siquiera de forma insinuada. La seguridad de los caminos parece ser un hecho en estos tiempos, aún cuando lo transportado fuese *dinero contante*, lo que no era excepcional, pues son muchas las referencias bien a compensaciones de cuentas en metálico, exportaciones de numerario⁴⁶¹ o bien a los modestos préstamos que se les hacían a los mulateros para sus pequeños negocios en Castilla. No sabemos si atribuir esta ausencia de referencias a la escasa conflictividad social que propiciada por la bonanza económica de la que aún se disfrutaba, o a la eficacia de la Santa Hermandad que hubiese limpiado de ladrones y maleantes los caminos. García de Vera, por entonces Correo Mayor de Medina del Campo, con razones no expresadas desconfiaba del empleo de los correos para el transporte de contante⁴⁶². No obstante, contrasta este estado de cosas

⁴⁶⁰ AHPC. En un documento del regimiento de Laredo se expone la queja de que se les obligase a participar en la reparación de un puente en Santa María de Cayón, en tanto que ellos costeaban la reparación de “*caminos de calzada, los muelles y los nueve puentes para las gentes de a pie y a caballo hasta nueve leguas de los caminos que iban a Castilla*”. Poder de 21.1.1591. Leg. 122. Sin embargo, unos meses más tarde no se ponen objeciones a asumir la reparación del puente de la villa de Arceniega, utilizado por los trajineros que iban a Bilbao y con seguridad también a Laredo. Obligación de 26.3.1591. Leg.122. En otro documento se expone una Obligación del Regimiento de Laredo para reparar los puentes de Laredo a Agüera en 2.9.1594. Algunos de estos puentes que se habían reconstruido tras sendas avenidas en 1581 y 1591. AHPC. Laredo. Leg.122 .

⁴⁶¹ AHUPV. Carta de Irún de J. de Leguía de 29.1.1567. En este documento se refiere el transporte organizado por Simón Ruiz de 40.000 ducados desde Castilla a Lyon, con un coste de 20 a 30 escudos por carga (eran 11 cargas), más las posadas; para el que pensaban emplear 14 jornadas.

⁴⁶² Ibidem. Carta de Irún de Juan de Arbelay de 29.12.1588. En esta carta Arbelay desmiente la opinión del Correo Mayor de Medina del Campo al afirmar que: “...y no tiene razón (García de Vera) de decir que no se puede fiar del correo que trae el ordinario los 200 escudos pues

con el episodio imaginado por Cervantes, cuando Don Quijote y Sancho, ya cerca de Barcelona, se las han de tener con los bandoleros de la partida de Roque Guinart⁴⁶³. La única referencia a un suceso de esta naturaleza es en territorio francés y se relaciona con las llamadas “Guerras de religión” que aquejaron al país vecino durante buena parte del siglo XVI. Pensamos que la seguridad de los caminos en la Castilla septentrional durante el reinado de Felipe II se había incrementado de manera muy notable.

A través de los pleitos entablados por los propietarios de los barcos o sus viudas para reclamar los haberes adeudados por la administración sabemos de otra contingencia añadida como eran los requerimientos para participar en operaciones militares directa o indirectamente. En tales circunstancias el tráfico también se veía afectado⁴⁶⁴.

En la documentación se evidencia que la mayor parte de los mulateros proceden de las localidades situadas a lo largo de las rutas, aunque con predominio de los arrieros avecindados en las Merindades de la Bureba: Medina de Pomar, Moneo, Trespaderne, Céspedes, Villarcayo,...; el origen de otro grupo se relaciona con la vía que comunicaba Castilla con el País Vasco como Carranza, Villaverde, Lanestosa, Espinosa, Miranda,...; un tercero, con localidades sitas en la actual provincia de Palencia y relacionadas con la vía de Reinosa, hablamos de Fromista y Aguilar de Campoo; sin embargo, no aparece

muchas veces trae 2.000 o 3.000 escudos que de los correos que traen los ordinarios más confianza se hace que eso...”

⁴⁶³ M. CERVANTES, *Don Quijote de la Mancha*. IIª parte. Cap. XL

⁴⁶⁴ AHPC. Secc. Protocolos. Leg.1.122. En este poder los deudos de Domingo de Villota reclaman 213.000 mrs. adeudados por los servicios de la zabra Santa Ana al servicio del Rey en Flandes. Otros ejemplos como el citado menudean en los protocolos de los escribanos tanto de Santander como de Laredo.

arriero alguno vecindado en las villas de la costa, todo lo más alguno de Ramales, Ampuero, Cereceda, Rasines y Gibaja. Esta evidente y notable especialización geográfica de las áreas montañosas en estas actividades tiene sin duda que ver con la tradicional tendencia de los habitantes de las regiones montañosas a la práctica del trasiego y la buhonería como medio de procurarse una forma de vida que la hostilidad del medio en el que nacieron les negaba. Por otra parte, es bien conocida la estrecha dependencia para su abastecimiento de las villas costeras –a ella nos referiremos posteriormente- de los principales mercados de cereal castellano. Es razonable considerar que la proximidad al mercado estimulase en estas zonas la aparición de trajineros que se ofreciesen a transportar a las zonas deficitarias. De hecho, cuando la crisis sobrevenga y la escasez de trigo se convierta en algo más que coyuntural, la actividad económica se desplazará hacia los puertos de mar que podían seguir manteniendo los tráficos, como Bilbao y a este movimiento les acompañan los mulateros, cuyo origen y asiento lo encontraremos ahora en las villas costeras⁴⁶⁵.

Este tráfico, aunque requiriese –como todos- de los consabidos rescuentros o mercaderías de retorno, fluía de la Meseta hacia el mar. Ello explica que la inasistencia de los mulateros a los puertos cuando las telas aguardaban su transporte fuese tenida por una circunstancia poco menos que incontrolable, confiando su solución en la providencia. Son abundantes los episodios en los que los corresponsales expresan su disgusto a Simón Ruiz por la dificultad de hallar mulateros por carecer éstos de rescuentros que les

⁴⁶⁵ J. P. PRIOTTI, "En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (XVIe-XVIIe siècles). Les muletiers yangois du Quichotte", en el *126 Congrès National des Sociétés historiques et scientifiques*. Toulouse, 2002. pp. 109-152.

hiciesen rentable el viaje. En la mayoría de las ocasiones en que esto sucede, se trata de periodos del año en los que el grano empezaba a escasear en Castilla, a partir de los meses de febrero y marzo⁴⁶⁶. Alguno de los arrieros busca una alternativa como la de cargar pescado fresco, negándose a llevar otro tipo de mercancía, *cosa que jamás sucedió en Laredo*⁴⁶⁷, sin duda por tratarse este de un negocio cuyas ganancias eran en ese momento más limitadas que la venta del pescado.

Podría parecer que entre los mulateros y los consignatarios o *recibidores* de las partidas desembarcadas no existiesen vínculos de ningún tipo, que los trajineros se moviesen con independencia de sus clientes. Y es que efectivamente no parecen estar asociados y que carecían de cualquier organización que les uniese entre sí o por separado. Ello no quiere decir que los mulateros careciesen de especialización, habida cuenta de la considerable inversión necesaria para adquirir los animales, ya que habitualmente cada arriero contaba con tres o cuatro bestias de carga, no siendo excepcionales los que conducían cinco o seis. Por otra parte, a los arrieros se les suele conocer por tales, aunque pudiesen complementar sus rentas con otras tareas como

⁴⁶⁶ AHPUV, Cartas de Laredo de 7-2-1576 y 3-3-1577. Burgos, aquejada ya de graves pesadumbres, parece ser en estos años un mercado incapaz de abastecer de trigo a los mulateros, por lo prefieren otros destinos. El trigo era la sustancia del tráfico de estos trajineros, su escasez trastocaba todos los tráficos, incluyendo el de las telas. Además hay que tener presente la obligación que existía para los mulateros de portar trigo cada vez que entraban a Laredo so pena de tener que afrontar una multa. En otras ocasiones son Medina del Campo o Medina del Rioseco las plazas hacia las que se muestran renuentes los arrieros, y no quieren pasar de Burgos, por motivos análogos, así dice Cosme del Barco: "*Veo que Vm. pide que las mercancías no se envíen por vía de Burgos, sino por vía derecha, con toda brevedad posible, pero hay pocos que quieran ir a esa Medina del Campo ni a Rioseco y todos piden ir a Burgos*". Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 17.5.1575.

⁴⁶⁷ Ibidem. Carta de Laredo de 15-12-1577

afirman otros autores⁴⁶⁸, no hemos encontrado referencias a otras personas que pudiesen ejercer esta labor temporalmente. También hemos de considerar que la actividad no cesaba a lo largo del año, por lo que un cierto número de mulateros estaría en cierta forma profesionalizado, dedicado plenamente al transporte de mercancías, con independencia de los ciclos estacionales. Hemos encontrado alguna referencia que nos indica la existencia de formas de asociación entre mulateros, aunque desconocemos la naturaleza concreta de la fórmula ya que simplemente se habla de un arriero, “*Juan Ruiz de Casares y compañía*”⁴⁶⁹. Este término, no obstante, es el mismo que el empleado en la documentación para las asociaciones mercantiles más o menos permanentes.

Cierto es que su presencia en los puertos de mar sólo estaba guiada por un interés inmediato. Abandonaban ciertas mercancías cuando tenían mejores perspectivas de beneficio con otras, con los consiguientes perjuicios para la regularidad de las transacciones; se trataba de un tráfico más bien causal, lo que no desdice que cuando la coyuntura fue favorable se alcanzase una notable regularidad y los plazos de entrega se cumpliesen. Es el caso de la costera del besugo; una de las pesquerías más importantes pues se adecuaba bien a los escabechados que se elaboraban en las *pailas* de Laredo y que constituía junto con el bacalao en salazón tal vez la mercadería más regularmente exportada hacia el interior de Castilla. Como nos relata un corresponsal de Simón Ruiz: “*al presente no hay mulateros, que andan todos al*

⁴⁶⁸ Se afirma que estas tareas eran inicialmente realizadas por campesinos que aprovechaban sus recursos agrícolas ociosos en ciertas épocas del año D. RINGROSE, *Imperio y Península: ensayos sobre la historia económica de España (s. XVI-XIX)*, Madrid, 1987, pp.35-37.

⁴⁶⁹. AHPUV. Carta de Laredo de 11.7.1587

*besugo para hacer su agostillo*⁴⁷⁰. Pero, por otra parte, no es extraña la reiterada mención a tal o cual mulatero, incluso se expresa que tal o cual es el “*arriero de la casa*”⁴⁷¹. Hay que tener en cuenta que son muchas las ocasiones en que estos trajinantes eran portadores de dinero o de documentos de importancia y que ello exigía la plena confianza en su honestidad.

Los cálculos se han hecho a partir de las cuentas que los factores envían a Simón Ruiz. En ellas se especifica el número de cargas que se han acarreado y el número de fardes; ocasionalmente, cuando los fardes exceden o no alcanzan el peso habitual se señala el peso total⁴⁷² indican que cada carga siempre pesaba aproximadamente lo mismo, unas trece arrobas⁴⁷³ por mula, libra arriba, libra abajo. Este peso parece ser también el habitual en otro tipo de transportes, y es lógico que así fuese pues se trataba de optimizar el vehículo y convencionalmente se admitía un máximo para los costillares de cada macho⁴⁷⁴.

En los contratos verbales se especifica el tiempo que se ha de emplear en el traslado de las mercancías. En una jornada estas reatas podían recorrer una distancia máxima de 8 leguas (unos 44 Km.), pero la experiencia enseñaba que muchas podían ser las contingencias que pudieran hacer alterar las

⁴⁷⁰ AVPUV. Carta de Laredo de 2.2.1587.

⁴⁷¹ Ibidem. Carta de Laredo de 19.10 1574. A propósito de Diego Ruiz que trabaja habitualmente para Inés de Limpias.

⁴⁷² Ibidem. Carta de Bilbao de 9.10.1576. “*Vm mandará pagar 44 reales por carga y por los 11 fardes que pasan de 58 arrobas también a 44 reales que son 4 cargas y 5 arrobas*”.

⁴⁷³ En la documentación la arroba se abrevia igual que las anas. Cada arroba tenía 25 libras.

⁴⁷⁴ C. ALVÁREZ NOGAL, “La formación de un mercado europeo de la plata: mecanismos y costes de transporte en España”, en *Comunicación para el Congreso de la A.E.H.E.* Santiago de Compostela, septiembre de 2005

previsiones por lo que se concedía una demora más allá de la cual se pactaba una penalización. En un porte desde Laredo a Burgos el tiempo estimado por los contratados del viaje era de 10 jornadas, (inicialmente, tiempo más que suficiente), con un margen de 2 días, más allá de este plazo se propone una penalización de 10 reales por carga transportada⁴⁷⁵ que se habría de detraer de los costes facturados por el mulatero. No parece que tal penalización dependiese de la calidad de la telas transportadas; sin embargo, el porte de tejidos más ricos sí que suponía un incremento en las tarifas de los portes de hasta un 25%, debido a las refacciones a las que se había de hacer frente en caso del deterioro de una carga considerablemente más costosa. Esta situación no era del todo infrecuente, pues a pesar de todas las precauciones con las que se aderezaba el embarque, la lluvia o un inoportuno resbalón podía hacer que el animal y su carga rodasen por los suelos⁴⁷⁶.

El peso y las condiciones en que se transportaban las mercancías también podían consignarse en una cédula de carácter privado, salvo si concurría alguna circunstancia especial que exigiese que el compromiso fuese protocolarizado ante el escribano, como por ejemplo, cuando el arriero solicitaba un préstamo para asumir algún negocio, etc.

Habitualmente los principales tráficos procedentes de la costa pasaban por Burgos. No obstante, Simón Ruiz les reclama que alguna partida fuese “*por*

⁴⁷⁵ Carta de Bilbao de Bartolomé de Barco de 29.8.1576. Se envían dos cargas de Bilbao a Burgos, a 48 reales por carga, en un plazo de 10 días, con penalización de 10 reales por carga, que “por eso se paga tanto”.

⁴⁷⁶ La dureza de las condiciones impuestas queda en evidencia en carta de Córdoba de 11.3.1578. El corresponsal se queja de que un fardel se deterioró y que se habría de quedar un mulo como reparación del daño infligido. No sabemos si las amenazas se llevarían a efecto, sabiendo que una mula regular podía costar, aquí, en Laredo, por entonces, los 400 reales. Una cantidad muy importante para el común de las gentes. (AHPC, Leg.1122. Secc. Laredo. Cédula de 18.3.1591)

vía derecha” hacia Medina del Campo, Toledo, Valladolid o Segovia sin pasar por la capital del Arlanzón. Los corresponsales le hacen saber las dificultades para encontrar alguien dispuesto a asumir tal empresa. El cambio de porteador acarrea las complicaciones de tener que concertar de nuevo las condiciones de transporte, con el consiguiente incremento de los costes por las comisiones que había de pagar. Como una razón de fondo, no siempre expresada, para explicar esta negativa estaba el que los mulateros siempre buscaban portes cuyo destino les diese garantías de obtener una mercancía de retorno, como era el trigo. Cuando las distancias eran muy importantes, ya en tierras de Castilla, los transportes podían optar por el carreteo por su mayor capacidad de carga y reducción de costes. De hecho es en estas circunstancias cuando se mencionan los carros y las carretas⁴⁷⁷, vehículos cuya diferencia estaba en si llevaban un par o dos de ruedas.

A la hora de seleccionar las rutas más adecuadas había que tener en cuenta no sólo los medios sino también los incrementos de los gastos derivados de los portazgos y diezmos. Si bien la última palabra la tenía Simón Ruiz, en ocasiones, y para transportes excepcionales, los consignatarios mostraban su mayor conocimiento práctico de las condiciones del viaje; así podemos conocer dos rutas alternativas para hacer llegar un porte a Valencia desde Bilbao: Simón Ruiz propone llevar las mercancías hasta Pamplona, para luego dirigirse hasta Zaragoza, donde habían de diezmar nuevamente, y desde allí, siguiendo el camino real hasta Calatayud, para luego continuar por la falla

⁴⁷⁷ AHPUV. Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 1.6.1575. En este documento se hace referencia a la dificultad para hallar carretas. Es una referencia excepcional a este medio de transporte en Bilbao. Dice: *“Estamos espantados de tan poca recua como llega, y los que vienen no quieren ir sino a Burgos, que no hallan que traer, ni hallan carretas a quien alquilar (...)”*.

del río Jiloca y la ribera del Turia hasta la costa de Levante. El experimentado Cosme del Barco propone, sin embargo, llevarlo a Burgos y de allí en carroza (carreta) hasta Cuenca, desde donde partirían hasta Requena donde se concentraban los diezmos, pero esta vez más acomodados que los de Zaragoza⁴⁷⁸.

Por lo que toca a nuestra documentación tiene especial interés la ruta terrestre que desde Medina del Campo se dirige a Toledo y a Córdoba, parece que se convierte en la principal comunicación con el sur de la Península hasta la apertura del paso de Despeñaperros, ya en el siglo XVIII. Sin duda esta debió de ser una vía muy transitada, jalonada con numerosas ventas de cuyo fomento se ocuparon las autoridades a partir de los Reyes Católicos⁴⁷⁹.

Con carácter periódico los consignatarios remiten a Simón Ruiz las cuentas de los gastos que se derivan del traslado de las mercancías desde el puerto de embarque hasta el destino, fuese este Burgos, Valladolid, Medina del Campo o Madrid. Se trata de una contabilidad muy dispersa, no regularizada, que, en ocasiones, incluye aspectos que unos días después no aparecen, lo que bien pudiera ser explicado por la gran variabilidad a la que están sometidas las condiciones del transporte. Hemos tratado de sistematizar las partidas para buscar cierta coherencia a los datos registrados y ya en una primera aproximación comprobamos como aparecen diferenciadas dos partidas: la primera corresponde a todos aquellos gastos que eran asumidos por el

⁴⁷⁸ AHPUV. Carta de Bilbao de 30.8.1576. Al final se hizo lo sugerido por el vizcaíno, no sin que tiempo después aún insistiese el mercader en pedir explicaciones sobre el cambio de ruta. No transigía fácilmente Simón Ruiz con las alteraciones de las órdenes dadas.

⁴⁷⁹ J. CORCHADO, "EL camino de Toledo a Córdoba", en el *Anuario de Historia Económica y Social*. Madrid, 1968. Nº 1, pp. 621-634.

consignatario y que se generan desde el momento del embarque de los fardos en el barco allá en el puerto de origen hasta su llegada a los muelles del puerto de destino; mientras que la segunda incluiría la descarga, la preparación de las cargas para transportarlas en las reatas, los diezmos y los gastos menores derivados de las tasas, portazgos, encomienda, correo, etc. Esta partida era liquidada en el lugar de destino a favor del consignatario o bien se asentaba a su favor en las cuentas abiertas al efecto para ser compensadas cada cierto tiempo, normalmente al “fenecer las cuentas”; esto es, cuando se vendían la mayor parte de las mercancías. En la segunda partida de gastos se incluiría lo que percibía el arriero y era negociada por el consignatario según las condiciones del mercado con los propietarios de los medios de transporte y que era satisfecha al completar la tarea encomendada.

Inicialmente, había que atender a todos los gastos relacionados con el transporte marítimo y que se abonaban directamente al capitán del barco a su llegada a puerto y cuando la mercancía había sido desembarcada. El consignatario satisfacía el flete y la avería común, cuyo montante se consignaba separadamente, haciendo indicación expresa del número del fardo a que correspondía la cuenta. Ocasionalmente se añade la avería gruesa, que normalmente derivaba de la pérdida de alguna áncora, aparejo o fardel y la prorrata de la pérdida estimada entre los que efectivamente habían sido entregados. Por su naturaleza tal cantidad es muy variable⁴⁸⁰.

⁴⁸⁰ AHUPV. Carta de Laredo de 22. 12. 1577. Juan de Bayona nos relata un episodio bélico curioso en el que el barco patroneado por Nuño de Berri es acosado por “cuatro armados”, en esta apurada situación se encontraba cuando aparece un galeón inglés que le ofrece amparo e incluso trasborda parte de la carga para poder escapar de los enemigos. Finalmente, a Nuño de Berri se le toman dos fardales de anascotes por los ingleses para compensar los gastos de la pólvora y de la munición del barco, en una suerte de forzada generosidad. Se señala la

A partir de estos gastos comienzan a añadirse distintas costas que empiezan por la “*descarga y carrito*” desde los muelles a sus torres o lonjas donde se almacenaban provisionalmente los fardos. El desembarco de los fardos se podía hacer directamente sobre el muelle o *cay*, cuando los barcos tenían el calado adecuado con relación al puerto –caso de Laredo o Santander– y, en caso contrario, era precisa la utilización de embarcaciones menores, como los llamados *pataches*, que trasladaban las mercancías hasta el muelle. En esta tarea se empleaban a veces varias jornadas dependiendo del estado del tiempo, pues había que evitar que las mercancías se deteriorasen. Los fardos que accidentalmente se mojaban habían de ser deshechos, lavados y puestos a secar y vueltos a aderezar para el transporte, y ello sin que se diese un deterioro importante. Estas operaciones iniciales suponían 10 mrs. por fardo hacia 1573, precio que se mantuvo hasta 1582 fecha en que sube a 11 y en 1587 a 12 mrs. Quedaba ahora una importante tarea que consistía en preparar el transporte hacia en interior.

En principio, se hacía preciso comprobar que las marcas y números se correspondían con los documentos de embarque o *cargaçones*. Cuando no se encontraba la marca o no aparecía en el documento de *cargaçón* había que comprobar su contenido –*hacer probanzas* se le denominaba a esta operación– para ello se descabezaban o deshacían los pardillos de los fardos; es decir, se retiraban las cubiertas de arpilleras de esparto, los encerados en caso de que los llevasen - para volver a rehacerlos en nuevos fardos. Habitualmente el tamaño de los fardos o fardeles habían de ser acomodados a las “cargas”. En

propiedad de los dos fardeles tomados y se dice que habrá de repartirse el valor de los mismos en el resto.

ocasiones, 5 fardos se rehacen en 2 cargas⁴⁸¹, y en otras tan solo son necesarios 4 fardos para conseguir 2 cargas⁴⁸². Para rehacer las cargas, a veces, no bastaba con la protección de la que los fardos venían provistos para su viaje marítimo⁴⁸³, o bien su calidad y alto precio exigía de una protección añadida. En estas ocasiones se recurría a unas cubiertas de *cañamaço*, que en Bilbao recibían el nombre de *durangos* por proceder de la villa vizcaína de Durango, cuyo precio oscila entre los 44 y 50 mrs. por vara. Simón Ruiz, siempre alerta sobre todo lo que pudiera representar un gasto de más por pequeño que éste fuera, se queja a sus corresponsales vizcaínos de lo que a su juicio parecían excesiva cantidad de *cañamaços*. Su celo nos permite averiguar que no todas las telas precisaban de igual cantidad de durangos para su acomodo, así se nos dice que a los fardos que traían encerados no se le “echaba” durango alguno, a los demás se le quitaba su arpillera, se les envolvía en un número variable de varas de cañamaço: los lavales llevaban 4 varas, las bretañas 4 y media, y las telas blancas llevaban 6 varas “*como se hace en otras partes*” se defiende Cosme del Barco⁴⁸⁴. Lo que no parece que fuese siempre así, al menos en Laredo donde se utilizaban de 3 varas a 3 y media por fardo, tal vez por la menor disponibilidad de este tipo de telas. El mercader burgalés les propone que se utilice en todos los fardos 4 varas y media, pero, convencido o resignado, que sepamos, no vuelve a insistir sobre el particular.

⁴⁸¹ AHUPV. Carta de Laredo de 24. 9.1574. Cinco fardos de fustanes se deshacen para componer dos cargas de 32 piezas y 4 carpetas la una, y 40 piezas y 4 carpetas la otra.

⁴⁸² Ibidem. Carta de Laredo de 18. 9.1576.

⁴⁸³ Los tejidos de más valor, como eran los ruanes, llevaban una protección añadida de cuero que recibía en nombre de vaqueta. H. LAPEYRE, *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II. Paris*, 1955, p. 178.

⁴⁸⁴ AHPUV. Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 12.7.1576.

Además los fardos eran protegidos con paja, probablemente para amortiguar los golpes y sobre ellos se extendían unas mantas, pese a todas estas prevenciones y cautelas son numerosas las noticias que tenemos de fardos mojados o sucios, lo que se traducía en una refacción que se cargaba sobre el coste del traslado a costa del arriero o mulatero.

Todas estas labores eran consignadas en las cuentas como “*hilo y hechura*”, cuyo coste oscila entre los 15 y 20 mrs. por carga, además de los materiales empleados, sin que nada quedase en la lonja.

No hemos hallado referencia alguna al llamado *estolaje*, que era el coste que percibía el almacenista por albergar durante el tiempo que fuese preciso la mercancía antes de ser enviada a su destino. Ello sin duda se debe a que todos los consignatarios laredanos contaban con almacenes o torres que servían de depósito para las mercancías.

Se añaden a las cuentas el correspondiente *albalá de salida* cuyo valor se mantiene constante a lo largo de todo el periodo estudiado, 46 mrs., por carga transportada. Esta tasa la pagaba el receptor de las mercancías y no el consignatario como era en el caso de otras tasas en la salida, de tal modo que en las cartas se suele emplear una fórmula reiterada que reza: “*se le han de hacer buenos (al arriero) tanto reales por arroba (o carga) y su albalá de Medina y no otra cosa*”.

Otra de las cantidades consignadas es la denominada “*encomienda*”, que se puede identificar como la comisión que el consignatario percibía por su labor y en la que aún habían de incluirse ciertos gastos. A diferencia de lo que ocurría con los factores y encomenderos, comisionistas propiamente dichos,

tales encomiendas no estaban sujetas a porcentaje sino que en este caso parecen estar tasadas desde Medina del Campo: en Laredo 51 mrs., por fardel enviado, cantidad que se mantuvo fija por lo menos hasta 1587. De vez en cuando surgen las quejas de los corresponsales: se habla del incremento de los gastos y de la consiguiente disminución de los beneficios. Así Diego de Quintanadueñas desde Ruán en este sentido se expresa: “*Procuraré hacer la emplea de los cuarenta fardos, aunque la comisión viene harto limitada se procurará hacer*”.⁴⁸⁵

Las cartas nos informan de otros gastos de menor cuantía y que además no figuran de forma sistemática sino ocasional como el “porte de cartas”, que suponían 34 mrs. en 1574; “derechos de lonja y arrumar”, unos 12 mrs. por fardo; la “licencia de descarga” que por cada barco suponía 1 real, pero de tales tasas sólo tenemos constancia en el puerto de Santander y en pocos documentos.

En un caso encontramos la “visita del comisario de la Inquisición y su secretario”, que se nos antoja onerosa por que suponía 4 reales⁴⁸⁶, y que en ciertos periodos debió de hacerse de forma sistemática, vigilante frente a la posible entrada de libros sospechosos⁴⁸⁷, pero de lo que no encontramos testimonios directos, tan sólo sabemos de un curioso episodio en el que un patrón, iletrado o en exceso precavido, se deshizo de todos los documentos que tenía a bordo antes de llegar al puerto de Laredo ante la posibilidad de que

⁴⁸⁵ AHPUV. Carta de Ruán de A. de Quintanadueñas de 28.11.1564.

⁴⁸⁶ Ibidem. Carta de Santander. 20.7.82

⁴⁸⁷ Iñaki REGUERA, *La Inquisición española en el País Vasco*. San Sebastián, 1984. Págs. 125 y ss.

entre ellos pudiera haber algún documento comprometedor, tal era el temor que inspiraban la institución eclesiástica; aunque en este caso lo que acabó en el agua fuesen las cargazones y otros documentos de naturaleza pareja⁴⁸⁸.

De este modo, la proporción de los distintos gastos generados por el transporte terrestre quedaría del siguiente modo:

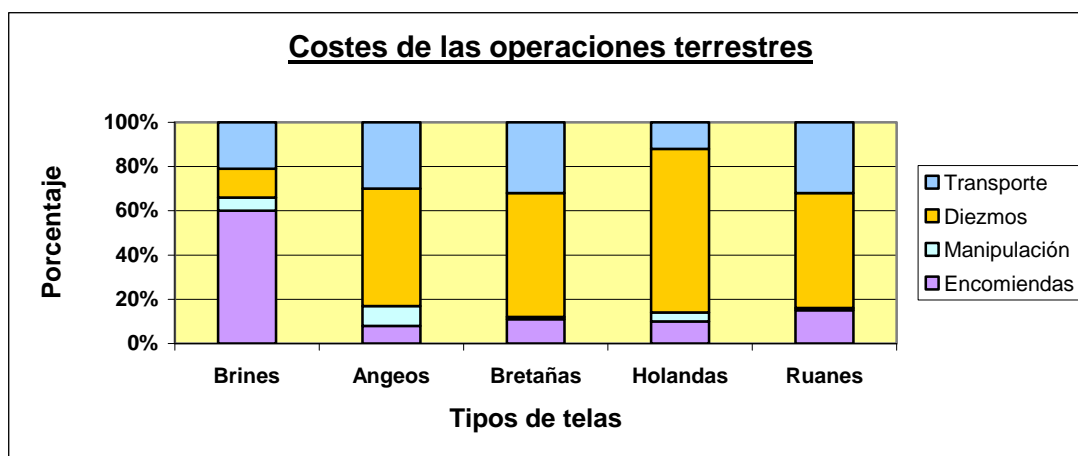


Figura.6.3. Participación de las distintas partidas en el conjunto de los costes del transporte terrestre en algunos envíos.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del AHPUV

⁴⁸⁸ AHUPV. Carta de Nantes. 10.5.1575. Encontramos también referencia a los gastos originados por la visita de la Inquisición, ya en el siglo XVII, y cuyo coste había ascendido a 12 reales en A. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, "El comercio de cereales en la villa de Santander durante el siglo XVI", en *Revista Altamira*, nº LIV, 1998.pp 7-28.

6.2. El correo.

Desde que tomamos contacto con la documentación, es decir, en 1563, que es cuando aparecen fechadas las primeras cartas, se nos hace evidente que las comunicaciones entre Laredo y el interior de Castilla son fluidas y constantes. Aún no se puede hablar de un servicio postal periódico, pero sí sabemos que cuando la novedad se consideraba de interés se aprestaba de manera inmediata un correo con el que despachar el comunicado. Y no era ésta una circunstancia excepcional. Se trataba de un medio de comunicación relativamente seguro, cuya importancia y alcance trataremos de poner en evidencia.

Aunque ya en tiempos de los Reyes Católicos aparece por primera vez el cargo de Correo Mayor, como jefe o superior jerárquico de todos los correos al servicio de la Corona⁴⁸⁹, no será hasta 1518 cuando se establezca de modo definitivo una auténtica organización postal en Castilla⁴⁹⁰. Felipe “el Hermoso” otorga a Francisco de Tassis el arrendamiento del servicio de correos entre España y Flandes, imponiendo unas condiciones de transporte en tiempo, postas y número de caballos de refresco. Carlos I también contrata con esta familia de origen Lombardo un servicio similar al que ellos habían puesto en marcha en Alemania, para lo cual se sobreponen y amplían los oficios ya existentes de maestros de postas, correos mayores, correos de a caballo, etc.

⁴⁸⁹ E. YERDEGAY, *Historia del Correo*. Madrid, 1891. p. 96.

⁴⁹⁰ Los Reyes Católicos llevan a cabo una política ciertamente ambiciosa de mejora de las comunicaciones, conscientes de su importancia. Además de la creación del cargo de Correo Mayor, regulan los portazgos, barcajes y peajes para favorecer el tránsito de mercancías y personas. Y en la misma dirección gobernará su nieto Carlos I. Vid. J. I. URIOL SALCEDO *Historia de los p.95.*

Este proceso no dejaría de crear tensiones con aquellos que venían ejerciendo el oficio desde antiguo. Esto es lo que ocurrió con el Consulado de Burgos que pleiteó con los Tassis en 1551, y consigue hacerse con el control del servicio, aunque hubiese de satisfacer 2.100 ducados a los Tassis, pues eran ellos quienes contaban con el monopolio real.⁴⁹¹ El interés por el control del servicio denota sobre todo el deseo por controlar el rendimiento económico que de él se obtenía, en un contexto en el que las comunicaciones rápidas entre los mercaderes y sus agentes adquieren un carácter generalizado, aunque, por desgracia, no hayan sido muchas las que se han preservado.

Por otra parte, este incremento de la correspondencia privada coincide con un uso intensivo de la correspondencia por parte de Felipe II y su administración. Sabido es el celo con el que el monarca se ocupaba de los asuntos administrativos y el interés que mostraba por conocer hasta los más pequeños detalles de su acción de gobierno en todos los lugares donde alcanzaba su autoridad⁴⁹². El sistema del correo ordinario nace bajo estas premisas, como el medio para establecer un sistema de comunicación permanente y regular, lo que implicaba una periodicidad que sólo era posible garantizar por medio de una organización ciertamente compleja⁴⁹³.

⁴⁹¹ M. BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado...* p.70.

⁴⁹² Se ha señalado el celo con el que el monarca seguía los asuntos de Estado desde la corte y los problemas administrativos que tal grado de control y centralización conllevaban. Vid. G. PARKER, *Felipe II*, Madrid, 1984 (1979), pp. 44 y ss.

⁴⁹³ En la década de los sesenta se crea un sistema de postas para el correo cada cuatro leguas. Cada posta había de contar con un establo y depósito para el forraje, además de encontrarse bajo la protección especial del Rey. Vid. F. ALONSO GARCÍA, *El correo en el Renacimiento europeo. Estudio postal del Archivo Simón Ruiz (1553-1630)*, Madrid, 2004; C. BORREGUERO BELTRÁN, "Los problemas de comunicación en el gobierno de Felipe II: la relación espacio-tiempo", en VV.AA. : *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Lisboa, 1998. pp. 403-435.

Tan sólo un año antes de que Madrid fuese reconocida como sede de la Corte, comienza a funcionar un correo ordinario que la unía con Flandes y que tenía una frecuencia mensual, siguiendo una ruta terrestre que pasaba por las principales ciudades como Burgos, Burdeos, París, Orleáns hasta Bruselas. Y es que esta ruta hacia el norte era la más importante y frecuentada por los correos, en la que Burgos actuaba como un centro redistribuidor de la correspondencia, bien hacia Europa, bien hacia los puertos cantábricos donde seguirían la ruta marítima⁴⁹⁴.

En las cartas, desde 1563 en que empezamos a estudiar la correspondencia, se alude ya al correo ordinario simplemente con “*el ordinario*”. La frecuencia del servicio debió de ser muy alta. Las cartas se respondían en ocasiones a vuelta de correo, el mismo día, y, frecuentemente, uno o dos días después del recibo de la primera. Las demoras se atribuyen en la mayor parte de las ocasiones a que la carta permanecía más tiempo del habitual en la casa del Correo Mayor de Burgos y nunca porque el correo dejase de cumplir los tiempos de entrega habituales. Como ya hemos señalado tal servicio dependía, al menos hasta 1580, del Consulado de Burgos. Los mercaderes eran los primeros interesados en garantizar las comunicaciones, de ahí tal vez la diligencia de los correos y la eficacia del servicio, como demuestra el hecho de que las quejas son más bien escasas⁴⁹⁵.

⁴⁹⁴ C. BORREGUERO BELTRÁN Ob.cit. p.415. En Burgos tenía su asiento el Capitán General de Guipúzcoa que supervisaba todo el servicio y aseguraba la ruta a Flandes e Inglaterra. También allí se encontraba el maestro de Postas o Correo Mayor que se encargaba de remitir los envíos hacia irán por tierra o a Laredo o Bilbao por mar. En Bilbao, u delegado del Correo mayor se encargaba de garantizar los correos aun cuando la flota no pudiese ser utilizada, en cualquier barco que zarpase.

⁴⁹⁵ AHPUV. Carta de Lisboa de 27.1.1576 de Antonio Gómez d'Elvas. Se queja el corresponsal portugués por la demora de los oficiales del Correo Mayor.

Sobre la seguridad de los correos, como la de las ya tratadas comunicaciones terrestres es, en general, buena. Sabemos que los correos portaban pasaportes y salvoconductos, además de elementos de identificación externos con los que se indicaba que estaban bajo la protección real. No hemos hallado en la documentación referencias a asaltos y robos a los correos; bien es verdad que el ámbito geográfico castellano quizá gozase de unas condiciones de estabilidad social y política que no son generalizables a otras áreas. Por ejemplo, sí que tenemos noticia de que en Francia los caminos distaban mucho de ser seguros y sabemos de asaltos a los viajeros, en el difícil contexto de las guerras de religión⁴⁹⁶.

Para el caso castellano raramente se creía necesario hacer copia de las misivas, la salvedad hay que señalarla para el caso de las letras de cambio, de las que, dado su carácter singular, se solían hacer más de una copia, normalmente dos o tres, para asegurar que este documento de crédito, llegase a su destino.

Los correos, en ocasiones, también eran utilizados para llevar pequeñas cantidades de dinero, por lo que percibían unas modestas recompensas. Se trataba de un servicio probablemente extraordinario y que hemos registrado en pocas ocasiones; no obstante, Valentín Vázquez de Prada nos informa de que hubo momentos, como el invierno de 1572-1573, en los que para aprovisionar

⁴⁹⁶ AHPUV. Carta de Julián Ruiz de 11.3.1575. En ella se hace referencia a este suceso y a la situación bélica del Languedoc.

la bolsa de Amberes ante las restricciones provocadas por el cierre de la ruta marítima, dos correos semanales partían de Madrid cargados con escudos⁴⁹⁷.

Sobre el coste de la correspondencia entre Laredo y Medina del Campo hay que decir que durante todo el periodo estudiado la tarifa permanece invariable, medio real, es decir, 17 maravedís. No parece pues que el alza de precios que acompaña a parte de la centuria tuviese un efecto en el coste de la correspondencia⁴⁹⁸. Las excepciones son contadas. En un caso se trata del envío de un correo extraordinario que se envía al día siguiente de haber despachado otra, para “*dar cubierta*” a una letra de cambio, documento que por sus características exigía esa urgencia⁴⁹⁹, y que supone el doble del coste habitual. La otra excepción es la de un personaje principal, el mercader Andrés de la Maza, el cual gozaba del privilegio de franquear las cartas a menos de la mitad del precio habitual, 8 maravedís, debido a que este montañés había llegado a ser nombrado cónsul de España en Brujas y, por ello, como otros funcionarios reales contaba con esta reducción en el franqueo. También hemos de señalar que el coste de la carta no varía con relación a la distancia dentro del umbral de los 400 Km, como se podría presumir, sino que análogamente al correo en la actualidad, el precio era el mismo tanto si se trataba de Medina del Campo, que era el destino más habitual, como si era Valladolid o incluso a la propia Corte, en Madrid, que dista mayor número de Km que los 400 Km. antes

⁴⁹⁷ V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandés.....* p.37.

⁴⁹⁸ Al parecer se aplicaban dos tarifas diferentes, una aplicable a los recorridos inferiores a los 400 Km. que es el caso de Laredo y de las otras villas del Cantábrico, y la otra para recorridos superiores a esta longitud y también para los cambios de demarcación postal. Vid. F. ALONSO GARCÍA, *El correo en el Renacimiento Europeo. Estudio postal del Archivo Simón Ruiz (1553-1630)*, Madrid, 2004.

⁴⁹⁹ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 13.12.1582.

señalados, por lo que deducimos que existía cierta flexibilidad en la aplicación de la norma. Es habitual que las cartas también fuesen llevadas por los propios arrieros de confianza y así figura en el reverso de las cubiertas: “*con Juan Alcalde*” o “*con Agustín de Barruelo*”. En cambio, resulta excepcional el envío de “*un propio*”, debido a lo costoso de este medio⁵⁰⁰. En el seno de esta excepcionalidad incluyamos el curioso episodio protagonizado por Diego Álvarez en Toledo, renuente a aceptar el decreto real sobre el incremento de alcabalas. Así lo describe a Simón Ruiz, el criado de Diego: “*A Diego Álvarez le persiguen los alguaciles para meterlo en la cárcel, que estando Vm. por medio no lo harán. Mucho es el rigor del Rey. Hoy salió de aquí a las 12 leguas para alcanzarlo por la posta, para avisar a Diego Álvarez para que llegase antes que el alguacil, que es muy severo*”⁵⁰¹.

En el reverso de las cartas figura una nota escrita con letras casi siempre desgarbadas en la que figura la localidad de donde procede la carta, el remitente, la data de la carta, la fecha de la recepción y, ocasionalmente la de respuesta y alguna información relevante que pudiese tener la carta. Esta información servía al objeto de clasificar y ordenar las cartas en las oficinas del mercader. Con estos datos podemos calcular cuál era el tiempo empleado por

⁵⁰⁰ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 9.5.1583. Ante la resistencia de Simón Ruiz a enviar una importante cantidad de dinero que adeudaba a Juan de Bayona por no “*hallar mulatero conocido*”, el corresponsal de Laredo decide asumir el coste de un propio, Gonzalo Ruiz de Peredo, para recibir el dinero en metálico que le libra el malhadado Juan Ortega de la Torre en Valladolid. No sabemos lo que percibió este correo, pero sabemos que en otros casos estos correos extraordinarios cobraban en función de la velocidad a la que garantizaban el porte; así había correos de 10 leguas (unos 55 Km. al día), de 12, de 15 y hasta de 20 y más. En otra carta enviada por Juan Cuevas de Burgos a Medina del Campo se expresan bien las necesidades que llevaron a su empleo: “*Gregorio Eguía me ordena que no habiendo comodidad con quien enviarle el dinero recaudado despache un propio, y como la estafeta se fue esta mañana y no hay con quien, envío este propio a las 10 leguas, hoy martes a la una y ha de llegar a Medina del Campo el viernes a la misma hora...*” El coste era directamente proporcional a la velocidad: desde los 2 ½ reales los de a 10, hasta los 4 ducados de los de a 20 leguas. Cfr. E. LORENZO SANZ, *Comercio de España...* p. 30.

⁵⁰¹ Ibidem. Carta de Toledo del criado de Diego Álvarez de 2.5.1575.

los correos en el trayecto ente Laredo y Medina del Campo, teniendo en cuenta que ocasionalmente las cartas no se cerraban en la fecha de la data sino que su contenido se ampliaba con posdatas pasados algunos días .

Se puede afirma que el tiempo empleado por los correos era ciertamente variable. Hemos encontrado cartas que han tardado hasta 15 días en llegar a su destino, e incluso más, y otras cartas, para el mismo trayecto, que en tan sólo 4 días ya estaban en manos de su destinatario. De todas formas, de ordinario el correo solía emplear una media de 7 días entre Laredo y Medina del Campo. No cabe atribuir la celeridad o demora exclusivamente a las circunstancias meteorológicas pues no parece existir una relación entre ellas; cartas que en primavera o verano que tardan en llegar 14 días y, en cambio, otras enviadas en pleno invierno que llegan en 7 días. Sí que se han constatado algunas demoras atribuidas al mal estado de los caminos, pero, insistimos, sin que se pueda establecer una relación causa-efecto⁵⁰².

En un documento de 1583, suscrito por Juan de Tassis, como Correo Mayor de su Majestad, se exponen las razones por las que conviene al servicio del Rey y al beneficio general de los negocios *“que en las dichas villas (las Cuatro Villas de la Costa) ...hubiese oficio de Correo Mayor y Maestro de Postas, como lo hay en otras ciudades, villas y lugares semejantes de estos*

⁵⁰² AHPUV. Archivo Ruiz, J. E. GELABERT ha calculado las velocidades medias entre Medina del Campo y otras localidades, utilizando para ello igualmente las cartas. La información (inédita) puede compararse con la que nosotros hemos obtenido; así ofrece los siguientes plazos temporales:

Bilbao-Medina del Campo.....	9 días
Sevilla- “ “	12 “
Vitoria “ “	8 “
Toledo “ “	5 “
Burgos “ “	6 “
Granada “ “	14 “
Córdoba “ “	15 “

*reinos, para que en los negocios que se pueden ofrecer haya y pueda haber mejor experiencia, policía y servicio y buen recaudo...*⁵⁰³. Tampoco parece que la extensión plena al público del servicio de los correos ordinarios a partir de 1580 tuviese efectos concretos en la correspondencia que salía o era recibida en la villa de Laredo.

En cuanto al correo marítimo, el puerto de Laredo fue utilizado regularmente por los mercaderes castellanos tanto para recibir como para hacer llegar sus cartas a Europa. Sabido es que el transporte a largas distancias era mucho más rápido a través del medio marino, pero sufría el inconveniente de que éste no siempre se comportaba de modo regular, pues eran muchas las circunstancias de la navegación que podían alterar e incluso impedir la llegada a buen puerto. De estas demoras se podían derivar graves perjuicios como cuando en Bilbao el retraso del correo que estaba esperando barco para Nantes puso en peligro en vencimiento de unas letras⁵⁰⁴. Para evitar este gran inconveniente un vecino de Laredo llega a aparejar una pinaza con el propósito de servir como correo habitual entre Nantes y Laredo que llegaba a realizar el trayecto en tan solo dos días: *“De Nantes llegó en 17 deste una pinaça que va y viene a menudo como correo, y vuelve otra vez a Nantes por la mañana. Es de un vecino de aquí que la hizo a posta para el efecto, con una bancada para 18 remadores, y va sin riesgo de los enemigos (...) y el Consulado (de Burgos) despacha a un hombre a Nantes en esta pinaça, con el aviso de cómo su Majestad manda salir al juez de sacas de toda esta costa y*

⁵⁰³ Citado por M^a. C. GONZÁLEZ ECHEGARAY, “Los correos reales del Valle de Carriedo”, en *Revista Altamira*. Tomo XLII (1979-1980) pp. 216-232.

⁵⁰⁴ AHPUV. Carta de Lisboa de 13.4.1577 de Antonio Gómez d'Elvas.

les será la mejor nueva. Y la pinaça atravesará el mar en dos días. Dios la lleve con bien"⁵⁰⁵.. La iniciativa, por otra parte, nos da idea de la intensidad de las relaciones comerciales entre ambas ciudades en estos años, así como de la celeridad con la que las noticias atravesaban los mares. En este sentido manifiesta su sorpresa Lamberto Lamberti, el criado de los Bonvisis de Flandes, cuando desde Amberes dice:"*Espero de sus noticias de lo cargado en Banter Pietres que ha mucho tiempo que llegó a Laredo*"⁵⁰⁶. Y es que, en efecto, un mes antes le había escrito:"*Las holandas blancas (...) las recibirá mucho mejor, (debido a) que Juan de Bayona de Laredo me ha escrito que la nao de Banter Pietres llegó a salvo*"⁵⁰⁷.

⁵⁰⁵ AHPUV. Carta de Laredo de 21.7.1587 de Juan de Bayona.

⁵⁰⁶ Ibidem. Carta de Amberes de Lamberto Lamberti de 11.3.1579.

⁵⁰⁷ Ibidem. Carta de Amberes de Lamberto Lamberti de 12.2.1579.

TABLA 6.1.

**Relación de mercancías desde Laredo a la Meseta
(1563-1595)**

FECHA	MERCADERÍA	CANTIDAD	CONSIGNATARIO	ORIGEN	DESTINO	ARRIERO
31/05/1563	Corneos y lienzos	Sin especificar	Sin especificar	Diego de Bernuy (Amberes)	Simón Ruiz (Medina del Campo)	Sin especificar
30/06/1563	Lienzos y angeos	S.e.	Francisco Cachupín	S.e.	S.R. (M. del C.)	S.e.
04/02/1570	Ropas	2 fardos	Diego Herrera (Santander)	Antonio Quintanadueñas (Ruán)	S.R. (M. del C.)	S.e.
22/03/1570	Ropa	S.e.	Diego Álvarez	Diego del Campo (Flandes)	S.R (M. del C.)	S.e.
24/03/1570	Ruanes	4 fardos en 2 cargas	Inés de Limpias	S.e	S.R. (M. del C.)	Juan Ortiz (Ramales)
27/03/1570	Ruanes	2 fardos	Inés de Limpias	S.e.	S.R. (M. del C.)	Nuño de Baraona
04/04/1570	Ruanes	1 fardo	Inés de Limpias	S.e.	S.R. (M. del C.)	Sancho Diez
20/10/1573	Tapicería	1 fardo	Inés de Limpias	S.e.	S.R. (M. del C.)	Diego Ruiz de Sonsierra
06/01/1574	Tapicería	1 fardo	Inés de Limpias	S.e.	S.R. (M. del C.)	Diego Ruiz de Sonsierra
22/03/1574	Ropas	2 fardos	Inés de Limpias	S.e.	Hernando de Morales (M. del C.)	Juan Diez (Barruelo)

03/06/1574	Ropas	1 fardo	Inés de Limpias	S.e.	Hernando de Morales (M. del C.)	Juan Diez (Barruelo)
18/09/1574	Fustanes	1 fardo	Inés de Limpias	S.e.	Hernando de Morales (M. del C.)	Juan Diez (Barruelo)
09/01/1576	Ropas	7 fardos	Inés de Limpias	Diego Echevarría (Calais)	Diego Quintanadueñas (Burgos)	Juan del Río
08/04/1576	Ropas	2 fardos	Inés de Limpias	S.e.	S.R. (M. del C.)	S.e.
28/05/1576	Ropas	6 fardos	Juan Pérez de Ritrubio (C. Urdiales)	S.e.	S.R. (M. del C.)	Juan de la Sierra
30/08/1576	Ropas	14 fardos	Pedro de Bayona	S.e.	Diego Álvarez (Toledo)	Pedro de Barquilla
18/09/1576	Holandas crudas	4 fardos	S.e.	S.e.	Diego Álvarez (Toledo)	Diego del Prado
03/02/1577	Ropas	5 fardos	Inés de Limpias	Francisco Cruzat (Calais)	Simón Ruiz (M. del C.)	S.e.
06/02/1577	Ropas	2 fardos	Inés de Limpias	S.e.	Orozco y San Miguel (Vall.)	Francisco Montufor
03/03/1577	Ruanes	5 fardos	Inés de Limpias	S.e.	S.R. (M. del C.)	Miguel de Pereda
18/04/1577	Anascotes	5 fardos	Inés de Limpias	S.e.	S.R. (M. del C.)	Diego Ruiz
13/08/1577	Ropas	1 fardo	Pedro de Bayona	S.e.	Diego Álvarez (Toledo)	S.e.
10/10/1577	Agua de azahar	1 barrilito	Pedro de Bayona	Pedro de Bayona (Laredo)	Diego Álvarez (Toledo)	Santiago Portilla
15/12/1577	Ropas	S.e.	Juan de Bayona	S.e.	Alejo de Arreguía (Valladolid)	S.e.
22/12/1577	Ropas	1 fardo	Juan de Bayona	S.e.	Orozco, San Miguel (Vall.)	Se perdió
07/02/1578	Ropas	14 fardos	Juan de Bayona	S.e.	S.R. (M. del C.)	Hernando de San Millán (Moneo)

16/02/1578	Ropas	S.e.	Pedro de Bayona	S.e.	Diego Álvarez (Toledo)	Juan Ochoa
13/03/1578	Ropas	10 fardos	Pedro de Bayona	S.e.	Diego Álvarez (Toledo)	Antonio de Brueña
11/07/1578	Ropas	8 fardos	Juan de Bayona	S.e.	Simón Ruiz (M. del C.)	Sancho Díaz
04/09/1578	Ropas	1 paca	Pedro de Bayona	Andrés Ximenez (Flandes)	S.R. (M. del C.)	S.e.
04/09/1578	Ropas	2 fardos	Pedro de Bayona	Esteban Nuñez	S.R. (M. del C.)	S.e.
21/01/1579	Ropas	5 fardos	Juan de Bayona	S.e.	Alejo Arregui (Valladolid)	S.e.
20/02/1579	Ropas	2 fardos y 1 carpeta	Juan de Bayona	S.e.	Lope de la Cámara (M. del C.)	Juan de la Sierra
24/02/1579	Escabeche	1 barrilito	Juan de Bayona	Juan de Bayona (Laredo)	S.R. (M. del C.)	Juan Ruiz de Casares
17/05/1579	Ropas	4 fardos y dos pacas	Juan de Bayona	S.e.	S.R. (M. del C.)	Agustín Fernández
21/05/1579	Tapicería	2 cajas	Pedro de Bayona	S.e.	Hernando Correa Velasco	S.e.
28/05/1579	Ropas	8 fardos	Juan de Bayona	S.e.	S.R. (M. del C.)	S.e.
28/05/1579	Fustanes, cuero, hilo amarillo	S.e.	Juan de Bayona	Simón Ruiz	S.e (Bilbao)	S.e.
06/06/ 1579	Tapicería	5 fardos	Juan de Bayona	S.e.	S.R. (M. del C.)	Pedro Ruiz Casares, Malabad
26/06/1579	Ropas	1 fardo	Juan de Bayona	S.e.	Lope de la Cámara (M. del C.)	Agustín Fernández
26/06/1579	Hilera	14 libras	Juan de Bayona	Lope de la Cámara (M. del C.)	S.e. (Bilbao)	S.e.
28/09/1579	Tapicería	2 fardos	Juan de Bayona	S.e.	S.R. (M. del C.)	Juan Núñez Fraile

01/03/1580	Holandas crudas	5 fardos	Juan de Bayona	S.e.	Lope de la Cámara (M. del C.)	Juan Núñez Fraile
24/03/1580	Holandas crudas	1 fardo	Juan de Bayona	S.e.	Sebastián Santibáñez (Vall.)	S.e.
25/03/1580	Holandas crudas	1 fardo	Juan de Bayona	S.e.	Sebastián Santibáñez (Vall.)	S.e.
09/01/1581	Tapicería	2 fardos	Juan de Bayona	S.e.	Presidente de Hacienda (Madrid)	S.e.
23/04/1581	Cajeta?	S.e.	Juan de Bayona	S.e.	S.R. (M.del C.)	S.e.
17/11/1581	Tapicería	1 fardo	Juan de Bayona	S.e.	Hernando Correa Velasco (Madrid)	S.e.
17/11/1581	Tapicería	200 arrobas	Juan de Bayona	S.e.	Presidente de Hacienda (Madrid)	S.e.
18/07/1582	Ruanes	4 fardos	Juan de Bayona	S.e.	Lope de la Cámara (Mad.)	S.e.
20/07/1582	Lienzos blancos	6 fardos	Juan de Alvear (Santander)	Pedro Ortiz de Valderrama (Ruán)	Lope de la Cámara (Madrid)	Juan Alcalde (Melgar)
28/07/1582	Ruanes	4 fardos	Juan de Bayona	S.e.	Lope de la Cámara (Madrid)	Agustín (Barruelo)
03/07/1583	Ropa	1 fardo	Juan de Bayona	S.e.	Diego Álvarez (Toledo)	Juan Ruiz
26/09/1583	Ropa	1 fardo	Juan de Bayona	S.e.	S.R. (Valladolid)	Agustín Fernández
11/11/1583	Cera	2 fardo	Pedro de Bayona	Juan Birman (Flandes)	S.R. (M. del Campo)	S.e.
24/01/1584	Anascotes	31 piezas	Juan de Bayona	S.e.	Diego Álvarez (Toledo)	S.e.
22/05/1584	Angeos	2 fardos	Juan de Bayona	S.e.	S.R. (Valladolid)	S.e.
22/05/1584	Ropas	S.e.	Pedro de Bayona	S.e.	Francisco San Juan (M. del Campo)	S.e.

26/08/1584	Umainas	3 fardos	Juan de Bayona	Domingo del Puerto (Flandes)	Francisco San Juan (M. del Campo)	Juan Ruiz de Casares
14/09/1584	Sardinas	6 ollas	Juan de Bayona	Juan de Bayona (Laredo)	S.R. (Valladolid)	Juan Ruiz de Casares
03/10/1584	Holandas	4 baúles	Pedro de Bayona	Manuel Enríquez (Flandes)	Lope de la Cámara (Madrid)	Cristóbal Céspedes
29/07/1585	Ropas	2 fardos	Pedro de Bayona	Francisco Ontaneda, Julio Pascual (Ruán)	S.R. (Valladolid)	S.e.
05/01/1587	fustanes, cera, cobre	20 fardos, 2 barricas	Martín de Bayona y Diego Quintana	Luis Álvarez, Alonso Bárcena (Flandes)	Cosme Ruiz, Lope de la Cámara	S.e.
19/01/1587	Hilo de hierro, trezaderas, fustanes	1 pipa, 2 fardos,	M. de B y D.Q.	L.Alvárez y A. Bárcena. (Flandes)	S.R. (Valladolid)	S.e.
02/02/1587	Melinges, brines, nantesas, Umainas	60 fardos	Juan de Bayona	Andrés Ruiz (Nantes)	S.R. (Valladolid)	S.e.
09/02/1587	Fustanes	280 piezas	M.de B. y D.Q.	S.e.	S.R. (Valladolid)	Juan Velar
09/02/1587	Cera	72 tortas	M. de B y D.Q.	S.e.	S.R. (Valladolid)	Pedro Collado
23/02/1587	Escabeche	1 barrilito	M. de B y D.Q.	M. de Bayona. Y D.Quintana (Laredo)	S.R. (Valladolid)	S.e.
24/02/1587	Fustanes	2 fardos	D.Quintana.	Luis Álvarez, A. Bárcena (Flandes)	S.R. (valladolid)	S.e.
24/02/1587	Garnisuis	14 fardos	Juan de Bayona	S.e.	Cosme Ruiz y L. de la Cámara (M. del C.)	Detenidos en Briviesca
10/03/1587	Escudos	120.000 mrs.	M.de B y D.Q.	M.de Bayona y D.Quintana (Laredo)	S.Ruiz (Valladolid)	Cristóbal Sainz (Céspedes)

13/03/1587	Escudos	120.000 mrs.	M.de B y D.Q.	M.de B. y D.Q. (Laredo)	S.R. (M. del Campo)	Cristóbal Sainz (Céspedes)
13/03/1587	Cera	5 fardos	M. de B y D.Q.	A. Bárcena (Flandes)	S.R. (M. del Campo)	S.e
14/03/1587	Cera	3 panes	M. de B. y D.Q.	A.Bárcena (Flandes)	C. Ruiz y L. de la Cámara (M. del C.)	Alonso Fernández (Trespaderne)
27/07/1587	Agua de azahar	1 barril	M. de B. y D.Q.	M.de B. y D.Q.(Laredo)	S.Ruiz (Valladolid)	S.e.
29/10/1587	Escudos	56.800 mrs	M. de B. y D.Q.	M.de B. y D.Q.(Laredo)	S.Ruiz (Valladolid)	Mateo del Prado
21/01/1588	Escudos	50.000 mrs	M. de B y D.Q.	M. de B. y D.Quintana.(Laredo)	S.Ruiz (Valladolid)	Sebastián Arroyo, Juan López
24/01/1588	Ropas	1 fardo	Juan de Bayona	F.Ontaneda , J.Pascual (Ruán)	S.Ruiz (M. del Campo)	S.e.
25/05/1588	Escudos	30.321 mrs	M.de Bayona y D. Quintana.	M.de Bayona y D.Quintana. (Laredo)	Gregorio de la Encina (Burgos)	S.e.
08/08/1588	Escudos	40.000 mrs	M.de Bayona y D. Quintana.	M. de Bayona y D.Quintana.(Laredo)	G. de la Encina (Burgos)	S.e.
27/10/1588	Cobre	171 arrobas	M.de Bayona. y D. Quintana	Luis Álvarez (Flandes)	Antonio Núñez (Madrid)	S.e.
21/11/1588	Cobre	70 ½ arrobas	M.de Bayona y D.Quintana	Luis Álvarez (Flandes)	Antonio Núñez (Madrid)	S.e.
11/07/1589	Menaje, ropas	265 arrobas	Juan de Bayona	S.e.	S.Ruiz (M. del Campo)	Juan Ruiz Casares
06/10/1589	Ropas	32 piezas	Juan de Bayona	S.e.	C. Ruiz y L. de la Cámara (M. del Campo)	Juan Ruiz Casares
03/04/1590	Escudos y reales	54.400 mrs	M.de Bayona y D.Quintana.	M.de Bayona. Y D.Quintana. (Laredo)	S. Ruiz (M. del Campo)	Hernando Consuertes
17/09/1591	Reales	3.300 mrs	Juan de Bayona	Laredo	Burgos	Francisco Diez (Céspedes)

25/08/1591	Mulos	110 Ds.	Miguel de Pereda	Laredo	Medina de Pomar	Hernando Consuertes (Miranda.de Ebro)
18/03/1591	Mulo	400 reales	Sebastián de Santibáñez	Medina de Pomar	Laredo	H. de Consuertes (M. de Ebro)
12/05/1594	Bacalao-curadillo	3 arrobas, y 10 quintales	Domingo de la Hoz	Laredo	Alcarria?	Arrieros de la Alcarria
12/05/1594	Bacalao-secadillo	8 quintales	Domingo de la Hoz	Laredo	Medina de Pomar	Arrieros de M. de Pomar
12/05/1594	Bacalao curado	15 quintales	Domingo de la Hoz	Laredo	Medina de Pomar	Arrieros de M. de Pomar
18/7/1595	Bacalao curado	6 quintales	Pedro de Rada	Laredo	Villarcayo	Arriero de Villarcayo
3/3/1591	Cartas		Juan de Bayona	Laredo	Valmaseda	Hernando Molinero (Villarcayo)
12/5/1594	Bacalao curadillo	8 quintales	Domingo de la Hoz	Laredo	Alcarria	S.e (Alcarria)
12/5/1594	Pescado secadillo	16 quintales	Domingo de la Hoz	Laredo	Medina de Pomar	Varios arrieros de M. de Pomar
12/5/1594	Bacalao curadillo	15 quintales	Andrés Muñoz	Laredo	Medina de Pomar	S.e. de M. de Pomar
1595	Bacalao	6 quintales	Pedro de Rada	Laredo	Villarcayo	S.e. de Villarcayo

Tabla 6.2.

**COSTES DEL TRANSPORTE POR PARTIDAS DESDE
LAREDO Y SANTANDER Y PARTICIPACIÓN EN EL COSTE
TOTAL**

FLETES

FECHA	COSTE DEL FLETE	COSTE TOTAL	PARTICIPACIÓN
20/10/1573	884 mrs	1.271 mrs.	69'5%
6/1/1574	680 mrs.	1.225 mrs.	55'5%
24/9/1574	680 mrs.	1.302 mrs.	52%
24/9/1574	1122 mrs.	1.964 mrs.	57%
70/2/1578	10.784 mrs.	24.010 mrs.	45%
11/7/1578	6.528 mrs.	9.786 mrs.	66%
20/2/1579	1.768 mrs.	2.941 mrs.	60%
26/6/1579	748 mrs.	1.368 mrs.	54%
20/7/1582	2.652 mrs.	4.916 mrs	54%
17/3/1587	20.706 mrs.	30.113 mrs.	68'7%

AVERÍA ORDINARIA

FECHA	COSTE DE LA AVERÍA	COSTE TOTAL	PARTICIPACIÓN
20/10/1573	172 mrs.	1.271 mrs.	13'5%
6/1/1574	181 mrs.	1.225 mrs.	15%
24/9/1574	191 mrs.	1.302 mrs.	14'6%
24/9/1574	608 mrs.	1.964 mrs.	31%
7/2/1578	6.184 mrs.	24.010 mrs.	26%
11/7/1578	2.108 mrs.	9.786 mrs.	21'5%
20/2/1579	676 mrs.	2.941 mrs.	23%
26/7/1579	318 mrs.	1.368 mrs.	23%
20/7/1582	1.584 mrs	4.916 mrs.	13%
17/3/1587	3.861 mrs.	30.113 mrs.	12'8%

DESCARGA Y CARRETO

FECHA	CARGA Y CARRETO	COSTE TOTAL	PARTICIPACIÓN
20/10/1573	10 mrs	1.271 mrs.	0'78%
6/1/1574	10 mrs.	1.225 mrs.	0'81%
24/9/1574	20 mrs.	1.302 mrs.	1'53%
24/9/1574	20 mrs.	1.964 mrs.	1'01%
7/2/1578	140 mrs.	24.010 mrs.	0'83%
11/7/1578	80 mrs.	9.786 mrs.	0'81%
20/2/1579	25 mrs.	2.941 mrs.	0'85%
26/6/1579	10 mrs.	1.368 mrs.	0'73%
20/7/1582	68 mrs.	4.916 mrs.	1'38%
17/3/1587	696 mrs	30.113 mrs.	2'3%

HILO Y HECHURA

FECHA	HILO Y HECHURA	COSTE TOTAL	PARTICIPACIÓN
20/10/1573	20 mrs.	1.271 mrs.	1'57%
6/1/1574	20 mrs.	1.225 mrs.	1'6%
24/9/1574	30 mrs.	1.302 mrs.	2'3%
24/9/1574	20 mrs.	1.964 mrs.	1%
3/4/1577	80 mrs.	5.808 mrs.	1'37%
7/2/1578	200 mrs.	24.010 mrs	0'83%
11/7/1578	110 mrs.	9.786 mrs.	1'12%
20/2/1579	40 mrs.	2.941 mrs.	1'36%
26/6/1579	20 mrs.	1.368 mrs.	1'46%
1/3/1580	85 mrs.	4.283 mrs.	1'9%
17/3/1587	182 mrs.	30.113 mrs	0'6%

CÁÑAMO

FECHA	CÁÑAMO	COSTE TOTAL	PARTICIPACIÓN
6/1/1574	132 mrs.	1.225 mrs.	10'7%
24/9/1574	132 mrs.	1.302 mrs.	10%
11/7/1578	460 mrs.	9.786 mrs.	4'7%
20/2/1579	250 mrs.	2.941 mrs.	8'5%
26/6/1579	175 mrs.	1.368 mrs.	12'8%
17/3/1587	288 mrs.	30.113 mrs.	0'95%

ALBALÁ

FECHA	ALBALÁ	COSTE TOTAL	PARTICIPACIÓN
20/10/1573	46 mrs.	1.271 mrs	3'6%
6/1/1574	46 mrs.	1.225 mrs.	3'7%
24/9/1574	46 mrs.	1.303 mrs.	3'5%
24/9/1574	92 mrs.	1.964 mrs	3'4%
7/2/1578	184 mrs.	7.898 mrs	2'32%
11/7/1578	92 mrs.	9.786 mrs.	1'6%
20/2/1579	46 mrs.	2.941 mrs	1'56%
26/6/1579	46 mrs.	1.368 mrs.	3'36%
20/7/1582	34 mrs.	20.969 mrs.	0'16%
17/3/1587	368 mrs.	30.113 mrs.	1'22%

ENCOMIENDA

FECHA	ENCOMIENDA	COSTE TOTAL	PARTICIPACIÓN
20/10/1573	51 mrs.	1.271 mrs.	4%
6/1/1574	51 mrs.	1.225 mrs	4%
24/9/1574	102 mrs.	1302 mrs.	7'8%
24/9/1574	68 mrs.	1.964 mrs.	1'3%
7/2/1578	714 mrs.	24.010 mrs.	3%
11/7/1578	408 mrs.	9.786 mrs.	4%
20/2/1579	136 mrs.	2.941 mrs.	4'6%
26/6/1579	46 mrs	1.368 mrs.	3'3%
20/7/1582	408 mrs.	20.969 mrs.	1'9%
17/3/1587	2.668 mrs.	30.113 mrs.	13% ⁵⁰⁸

⁵⁰⁸ Incluye los costes de la "lonja y arrumar"

Tabla 6.3**ALGUNOS DIEZMOS SEÑALADOS EN LA DOCUMENTACIÓN**

FECHA	DIEZMO	CONCEPTO
24/9/1574	4.455 mrs.	2 fardos de telas
3/3/1577	19.221 mrs.	5 fardos de ruanes
18/4/1577	13.829 mrs.	2 fardos de anacostes
25/8/1577	40.674 mrs.	13 fardos de telas
16/9/1577	14.048 mrs.	5 fardos de tapicerías
6/6/1579	23.108 mrs.	5 fardos de telas
6/6/1579	4.590 mrs.	1 fardo de telas
1/3/1580	24.269 mrs.	5 fardos de holandas
24/3/1580	5.755 mrs.	1 fardo de holandas
17/11/1581	4.613 mrs.	1 fardo de tapicerías
20/7/1582	16.052 mrs.	6 fardos de lienzos blancos
27/7/1582	10.458 mrs.	4 fardos de lienzos
28/7/1582	10.495 mrs.	9 fardos de telas
10/12/1584	21.309 mrs.	4 baúles de holandas
11/7/1589	5.452 mrs.	1 fardel de menaje

7. EL COMERCIO.

7.1. El comercio textil.

Castilla padecía una balanza comercial ciertamente negativa para con Europa y, por ello, no es extraño que entre los mercaderes castellanos predominen los importadores como fuera Simón Ruiz. Del conjunto de las mercancías consignadas a esta firma que arribaban a los puertos de “*la Costa*” -tal es la denominación que empleaban los corresponsales para referirse a los puertos del Cantábrico para diferenciarlos de los andaluces de Sanlúcar y Sevilla - la mayor parte del tráfico era absorbido por el puerto de Bilbao y, en menor medida, por Laredo y, menos aún, por el de Santander; mientras que el resto del Cantábrico apenas sí recibía ocasionalmente alguna partida.

Del conjunto de las importaciones atlánticas para la firma Simón Ruiz, sabemos que las telas ocupaban el lugar más destacado, pudiendo llegar al 80% del valor total de las mercancías importadas⁵⁰⁹, mientras que el porcentaje

⁵⁰⁹ Esto fue así hasta los últimos años de la década de los sesenta que es cuando comienza a interesarse por los negocios cambiarios. Actitud que se vería reforzada cuando entre en la órbita de los asientos con la Corona, desde 1575. Vid. Passim. H. LAPEYRE, “Simón Ruiz Embito y su carrera de hombre de negocios”, en E. LORENZO SANZ (Coor.), *Historia de*

restante se repartía entre los cereales, el papel, la cera y otros productos de menor entidad -en Laredo, por ejemplo y coyunturalmente, encontramos el cobre campanil⁵¹⁰ procedente de las minas de Hungría llegando a representar casi la mitad del valor de todo lo importado entre 1587 y 1588-. No obstante, el peso de los tejidos en la forja de este hombre de negocios va más allá de lo que nos podrían indicar los asientos contables de sus libros. Es el trato que mejor conocía, el que le reportó sus primeras ganancias y en el aprendió los rudimentos del oficio. Recela de las otras mercaderías bien por desconocimiento bien por considerarlas azarosas; de hecho, cuando participa de importaciones distintas a la de los tejidos, lo hace asociado y, además, siempre se trata de operaciones de iniciativa ajena. Pasados los años, cuando alcanzara la suficiente preeminencia como para iniciarse en el tráfico financiero y relegase el intercambio de mercancías a manos de su criado y sobrino Diego López de Arziniega y su otro sobrino Cosme Ruiz, mantuvo el de Medina su interés en las cartas por el tráfico de telas durante bastantes años.

Al analizar el conjunto de las telas importadas se hace evidente el dominio de las lencerías y telas de suertes semejantes (mezclas de lino y cáñamo, algodón, etc.) sobre la pañería. En el puerto de Bilbao apenas sí se desembarcaban otros fardos que no fuesen lienzos, ya que los obrajes de lana no llegan al 4%. En Laredo es también evidente el dominio de las lencerías, bien es verdad que los paños llegan al 22'6%, probablemente debido a que la

Medina del Campo, II, Valladolid, 1986, p.380. Del mismo, *Simón Ruiz y los asientos de Felipe II*, París, 1953. pp. 17 y ss. Y a F. RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, 1990, (1965), pp. 91 y 92.

⁵¹⁰ Este episodio acaecido entre 1587 y 1588 tiene como protagonistas al portugués Luís Álvarez Caldera, sobrino y factor del importante mercader Rodrigo Álvarez establecido por entonces en Colonia. El cobre descargado en Laredo se vendió en Cantabria, Bilbao y Burgos. AHPUV. Cartas de los años 1587 y 1588.

villa montañesa mantuvo estrechos lazos con el mercado flamenco –mientras las circunstancias así se lo permitieron- más especializado en la elaboración de tejidos de lana; en tanto que Bilbao siempre estuvo más ligada a los mercados franceses, más orientados a la industria lencera –especialmente Bretaña y Normandía-.

Conviene destacar la escasa importancia que, en términos relativos y comparados con tiempos pretéritos, tuvo la importación de paños en los años de la monarquía filipina. Los datos que nos ofrecen las estadísticas se compadecen difícilmente con la teoría tradicional de una Castilla cuya economía había quedado relegada a un papel periférico o semiperiférico respecto de un centro en el que se fraguan los orígenes de la industrialización⁵¹¹; es decir, una Península exportadora de materias primas, como los vellones de la oveja merina, e importadora de las manufacturas textiles confeccionadas en los talleres flamencos e ingleses. Y es que una industria textil castellana caracterizada por su atraso, inmovilismo, incapaz de adaptarse a las nuevas exigencias, limitada por los ciclos agrarios, escasamente competitiva y falta de calidad⁵¹² no hubiese tenido la capacidad de satisfacer la demanda del conjunto de la población castellana hasta el punto

⁵¹¹ I. WALLERSTEIN, *El moderno sistema mundial, La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Madrid, 1979. Este autor nos expone su teoría de un sistema económico feudal, celular, que es sustituido progresivamente por un nuevo sistema debido a la expansión demográfica, comercial y geográfica. (pp.59 y ss.). Los imperios español y portugués servirían de intermediarios de materias primas transferidas a los centros manufactureros europeos. En esta línea se inscribe una larga tradición historiográfica que ha perdurado hasta nuestros días.

⁵¹² Paulino Iradiel reconoce la expansión de las manufacturas textiles castellanas en el siglo XV, sin embargo, para este periodo que analizamos, segunda mitad del XVI, habla de una tendencia hacia la “*aristocratización de la producción*” que se orientaría hacia los paños de calidad superiores. En tanto que la menor disponibilidad de rentas de los campesinos de la Meseta, debida a la “*fuerte pervivencia del régimen señorial*” explicaría la menor demanda y el menor desarrollo de la pañería urbana. Vid. P. IRADIEL MURUGARREN, *Evolución de la industria textil castellana en los siglos XIII-XVI*, Salamanca, 1974, pp. 246-249.

de abastecer el mercado de paños en prácticamente un 80% de su demanda potencial⁵¹³.

En los últimos años se han presentado numerosos trabajos de investigación básica y de síntesis⁵¹⁴ que obligan a revisar las teorías tradicionales, en el sentido de presentarnos una economía peninsular no tan dependiente del sector exterior, capaz de desarrollar fuerzas endógenas nada despreciables y cuya evolución merece una explicación que atienda a otro tipo de factores hasta ahora no considerados en su auténtica magnitud⁵¹⁵.

⁵¹³ Deducimos este porcentaje a partir de los cálculos de que disponemos sobre el volumen total de tejidos importados desde los puertos cantábricos. Hemos de añadir que la mayor parte de la demanda correspondía a un segmento de consumidores de manufacturas de escasa calidad y bajo precio lo que abundaría en la conjetura propuesta. H. CASADO también destaca la neta superioridad de las importaciones de este tipo de tejidos, tanto desde los puertos cantábricos como andaluces: "Le commerce des marchandises de Bretagne avec l'Espagne au XVIe siècle", en *Annales de Bretagne et des Pays d l'Ouest*, 107-2, 2000, pp. 29-50. Véase también "El comercio internacional castellano en los siglos XV y XVI", en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994.

⁵¹⁴ Aunque se reconozca el apoyo prestado por Carlos V a la industria flamenca frente a la castellana Vid. Passim. R. CARANDE, *Siete estudios de historia de España*. , Barcelona, 1977, p. 11. Otros autores han defendido la especialización de la industria pañera castellana en tiempos de Felipe II, sobre todo la segoviana, cordobesa o toledana e incluso su capacidad competitiva en el mercado europeo en el tramo de calidades medias, veintenos, veintidosenos y telas de suertes semejantes. J.I. FORTEA PÉREZ, *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1981; J. MONTEMAYOR, *Toledo entre la fortune et le déclin*, Limoges, 1996; R. RÓDENAS VILLAR, *Vida cotidiana y negocio en la Segovia del Siglo de Oro. El mercader Juan de Cuellar*, Salamanca, 1990; GONZÁLEZ ENCISO, A.: "Las manufacturas textiles en el entorno de la monarquía hispana", en AA. VV.: *Las sociedades ibéricas y el mar en el siglo XVI*. Madrid, 1998. p.19-37. En el mismo sentido, es decir señalando que España no tuvo importantes competidores, se expresaba ISRAEL, J.: "The decline of Spain: a historical myth?", en *Pas and Present*, nº 91, 1981. pp. 170-180; J.A. NIETO SÁNCHEZ, *La protoindustrialización en Castilla, 1350-1580*, Tesis Doctoral, Madrid, 1999.

⁵¹⁵ B. YUN CASALILLA, *Marte contra Minerva*, Barcelona, 2004. Este autor presenta un trabajo de síntesis bien documentado en el que replica a las teorías tradicionales sobre el atraso secular de la España de quinientos, pp. 195 y ss.

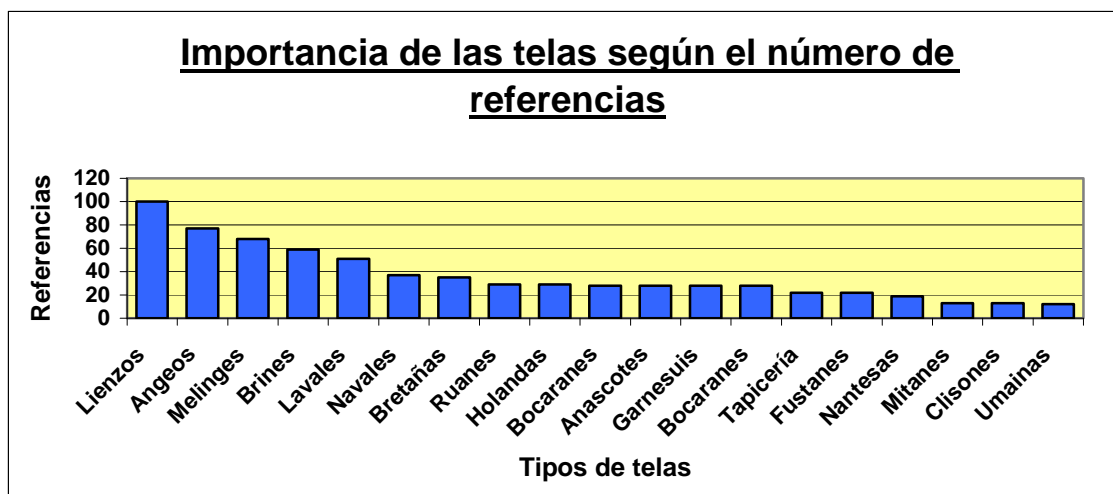


Figura. 7.1. Telas referenciadas en la documentación

Fuente: Elaboración propia a partir del Archivo Ruiz de AHPUV.

Las manufacturas textiles se caracterizan por una elaboración muy variada y compleja. Hay que tener en cuenta que el proceso se iniciaba con la selección de la fibra, según géneros, tipos y calidades; se proseguía con el hilado y tejido, con las diferentes tramas y urdimbres; a continuación las distintas técnicas de abatanado, enfurtido, apresto y teñido según con qué tipos de tinturas y mordientes. En un sistema de producción preindustrial ello daba como resultado una amplia diversidad de tipos y calidades para la que era preciso buscar denominaciones que identificasen con la mayor precisión los distintos tipos de tejidos y, de ese modo, facilitar las transacciones. La variedad de los términos es, en consecuencia, muy amplia. Hemos recogido casi ochenta términos en conjunto, de los cuales la mitad corresponden al variado mundo de la lencería, y la otra mitad para la pañería y otros obrajes (Figura.5.1.). Como ya se ha señalado el predominio de la lencería es notorio y se debe a que para nuestros protagonistas era el principal objeto de importación, pero antes de proseguir con él, apuntemos alguna explicación a la

aparente contradicción entre la imagen de atraso de la industria textil pañera y la bajo nivel de importaciones de estos géneros⁵¹⁶.

Empecemos por considerar un hecho, que hemos podido constatar en la documentación, como es el de la disminución progresiva de las embarcaciones españolas en el tráfico que desde el Cantábrico se mantuvo con el norte. Este estaba sin duda ligado a la crisis de las exportaciones laneras⁵¹⁷; que habían capitaneado hasta ese momento los mercaderes burgaleses. La relación entre ambos hechos ha sido expuesta por la historiografía. No obstante, también parecen haber influido otros factores relacionados con la inseguridad y la desigual respuesta que ante tuvieron las embarcaciones según fuese su nacionalidad.

Es claro que, Castilla durante parte del quinientos, había carecido de una industria textil lo suficientemente desarrollada como para satisfacer las crecientes necesidades de su demanda interna⁵¹⁸ y menos aún cuando ésta se fortalece con las exigencias de los territorios de ultramar⁵¹⁹. Es un mal ya

⁵¹⁶ H. CASADO ALONSO, "El comercio internacional castellano en los siglos XV y XVI", en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994. Según este autor la importación castellana de tejidos de lana suponía un 27'5% del total, mientras que los tejidos de lino llegaban al 43'6%.

⁵¹⁷ El que los vellones merinos fuesen destinados al abastecimiento de la industria textil española tuvo unas consecuencias de gran importancia. Para el caso segoviano, Rafael Ródenas habla de una auténtica explosión industrial, hasta convertirse en uno de los grandes centros industriales europeos, comparables incluso a los italianos. Este episodio se sitúa con unos contornos difusos entre 1570 y 1590. R. RÓDENAS VILLAR, *Vida cotidiana y negocio en la Segovia del siglo de oro. El mercader Juan de Cuéllar.*, Salamanca, 1999. pp.13 y 14.

⁵¹⁸ No se puede generalizar pues Córdoba gozaba de un reconocido prestigio a fines del siglo XV y la calidad de sus obrajes era muy superior a la desarrollada por la industria textil de la Castilla septentrional. Vid. J.I. FORTEA PÉREZ, *Córdoba en el siglo XVI: Las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*. Córdoba, 1981. p.289 y ss.

⁵¹⁹ . El incremento de la demanda está no sólo relacionado con el incremento demográfico total sino que también lo está con el incremento de la población urbana, cuyas actividades ajenas a las prácticas de la autosuficiencia que caracterizaban en mundo rural, así como el desarrollo

percibido desde antiguo, y que posiblemente tenga su explicación en el efecto combinado de varios factores como el apoyo prestado tradicionalmente por la corona castellana a las exportaciones de lana, las operaciones comerciales a que obligaba la prohibición de exportar numerario y que incidieron especialmente en prácticas exportadoras, así como los propios déficit estructurales de la producción manufacturera de los reinos peninsulares. Sea como fuere, la reiteración en las disposiciones legales en el sentido de mejorar la calidad de los obrajes (1511, 1528, 1529, 1549, 1552) es el mejor indicativo tanto de esas deficiencias como de la permanente necesidad de adaptar la legislación a las nuevas exigencias así como la resistencia de los gremios a aceptar las novedades.

Sobre el alcance de la repercusión que la demanda americana ejerció sobre las manufacturas nacionales parece claro que evidenció de forma palmaria las deficiencias de la industria local. Baste decir que las Cortes de Valladolid, en tiempos de Carlos V, pidieron que los súbditos de las colonias se elaborasen sus propios tejidos; más tarde, en 1552, se prohíbe "*la saca de paños, frisas, sayales, jergas, y de las cosas de lana hiladas, cardadas, peinadas y teñidas...*"⁵²⁰. Como medida complementaria también se favoreció la entrada de manufacturas textiles foráneas. Tal y como se ve en el origen de estas decisiones estaba la incapacidad peninsular para hacer frente a la demanda, y en la obsesión de las autoridades por limitar el alza imparable de precios, cuestión sobre la que todo el mundo estaba de acuerdo. Como así

por el gusto por las modas les convierten en potenciales consumidores. Vid. F. BRAUDEL, *Civilización material, economía y capitalismo*, I. Madrid, 1984 (1979), p. 269 y ss.

⁵²⁰ Citado por E. LORENZO SANZ, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid, 1980, p. 433.

mismo también era evidente el perjuicio causado a los fabricantes españoles. En 1565 se prohíbe, esta vez, la importación de rajás, para desdeirse un año después. Esta política errabunda no es sino el corolario de la incapacidad para asumir el reto americano, así como la impotencia ante la tarea de proteger la industria nacional.

Sabemos que se elaboraban sobre todo estameñas, cordellates y fusas, dentro de los paños ordinarios, y entre los finos destacan los famosos velartes, las granas, refinós y aquellos paños de urdimbre tupida como los veintenós, veintidosenós, veinticuatenós⁵²¹,...Pero siempre en número insuficiente como para cubrir las necesidades de la demanda, sobre todo de la demanda de los consumidores de tipo medio⁵²². Los fabricantes habían conseguido progresivamente que las autoridades redujesen el nivel de exigencia, permitiéndoles hacer paños más sencillos⁵²³, pese a lo cual son precisamente estos géneros de paños corrientes los que son objeto de mayor importación al menos hasta la década de los setenta. De poco sirvieron las prohibiciones para que este tipo de tejidos entrasen en estos reinos, aunque éstas sólo alcanzasen a aquellos que no se ajustasen a las características de producción o de venta reglamentadas. La consecuencia inmediata de estas medidas

521 J.I. FORTEA, Córdoba en el siglo XVI...p. 292 y ss.

522 Las Cortes de Valladolid en 1548 se ocuparon del gran daño causado al no ofrecérseles paños de calidad ordinaria en cantidad suficiente, sino aquellos que les resultaban excesivamente caros. R. CARANDE. *Carlos V sus banqueros*, Barcelona. 1987 (1965), p.171.

523 Ya en tiempos de Felipe II, la ciudad de Segovia solicitó que se derogaran las leyes que mandaban hacer paños 36enos, 38enos.Vid. A. GARCÍA SANZ, *Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla la Vieja. Economía y sociedad en tierras de Segovia, 1500-1814*, Madrid, 1977, p. 214.

proteccionistas⁵²⁴ no fue sino un alza aún mayor de los precios sin que la industria mostrase signos de superación alguna. Haciendo de la contradicción la norma, los consejeros del emperador, impotentes ante la desmedida alza de los precios, hacen que se autorice la entrada de manufacturas extranjeras, e incluso estimulan la misma mediante la exigencia de que por cada diez sacas de lana exportada se habría de importar un fardel de lienzos de media carga y dos de paños enteros. Incluso contempla la posibilidad de que los tejidos dejen de salir para las colonias y se piensa en la posibilidad de conminar a los indios a que elaborasen sus propios tejidos. En este estado de cosas estaba la industria pañera castellana hasta los años sesenta⁵²⁵, fecha en que comenzaron los problemas para el tráfico de nuestros correspondientes. Lo que para unos significó la ruina, véase sino el caso de los otrora grandes mercaderes burgaleses, atribulados ahora por las deudas y los “alçados”, para otros, como los industriales segovianos, sería el comienzo de una auténtica “Edad de oro”⁵²⁶.

Sabemos pues, cómo se activa la industria de los tejidos de lana, pero nos queda por abordar la insuficiencia de la industria textil lencera. El lino es una planta textil especialmente apta para su cultivo sobre terrenos húmedos,

⁵²⁴ Esta política es patente desde el inicio del reinado de los Reyes Católicos y que se sustentan ya con las Ordenanzas Generales de Sevilla de 1511. Vid. P. IRADIEL MURUGARREN, *Evolución de la industria textil castellana en los siglos XIII-XVI*, Salamanca, 1974. pp.135 a 143.

⁵²⁵ A. MARCOS MARTÍN, *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Barcelona, 2000, p.376. No ahorra calificativos para ilustrar el penoso estado en que se debieron de hallar los telares castellanos.

⁵²⁶ La producción anual segoviana pasaría en estos años de las 16.197 piezas, cantidad que resiste la comparación con los grandes centros de producción textil europeos. Vid. F. RUIZ MARTÍN, “Un testimonio literario sobre las manufacturas de paños en Segovia”, en *Homenaje al prof. Alarcos García*, Valladolid, 1965-1967, t.II, pp. 787-807. Oc. Cit. Por A. GARCÍA SANZ, *Desarrollo y crisis...*p. 214

característicos de la Europa oceánica, pero también en el interior de Castilla aprovechando las zonas montañosas o en el Pirineo aragonés y navarro. Su transformación en fibra, si bien laboriosa y que precisa de mucha mano de obra, no resulta compleja por lo que muchas familias campesinas en los meses de invierno, cuando cesaba su principal actividad productiva, empleaban su tiempo en las labores de cardado, hilado y confección de tejidos de lienzo que bien formaban parte de su normalmente escaso ajuar, bien eran vendidos para obtener un complemento a sus rentas; se trataba pues de una actividad asociada normalmente al ámbito rural. Inicialmente presumimos que en España se daban las condiciones para el desarrollo de cierta industria rural lencera simplemente al constatar la abundancia de topónimos o incluso de apellidos relacionados con el lino. En efecto, el análisis de las averiguaciones de alcabalas han demostrado el peso que el comercio de esta fibra textil tenía en el campo, así como nos refieren la existencia de un elevado número de tejedores y sastres que confeccionaban las lencerías⁵²⁷.

Pese a la incuestionable importancia de este tipo de manufacturas en la Península, lo cierto es que no encontramos referencias de su comercialización aquí, en la zona más oriental del Cantábrico; tampoco hemos hallado en los protocolos de las escribanías indicios de compra-venta de estos géneros

⁵²⁷ J. RODRÍGUEZ AZAÑA, "Paisaje agrario y estudio socioeconómico en Linares de Riofrío. Sierra de Francia", en VV .AA.: *El medio rural español, cultura, paisaje y naturaleza*. Universidad de Salamanca, 1992. pp. 507-514. Este investigador destaca la importancia de la extensión dedicada al cultivo que da nombre al lugar (840 fanegas), así como el elevado número de tejedores y sastres de la localidad, 22 y 7 respectivamente. B. BARREIRO MALLÓN, "Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica", en M. LOBO CARRERA, et alii, *El comercio en el Antiguo Régimen*. Las Palmas de Gran Canaria, 1995, p.171 En esta obra nos habla de la importancia de la producción lencera en Galicia, en su opinión la zona más especializada en este tipo de manufacturas de toda la Península, que llegaba a exportar parte de su producción a Castilla, aunque su desarrollo se viese obstaculizado, al parecer, por el sistema del foro que impidió la penetración del capital mercantil que hubiese alimentado el desarrollo industrial.

procedentes de la producción local. Sólo nos cabe concluir que las deficientes condiciones de producción y la baja calidad de los tejidos los condenaban a un estrecho circuito de intercambio que probablemente no trascendía del valle o la comarca. Una producción, en definitiva, destinada a los segmentos de consumo inferiores, poco exigentes, que adquieren las telas en pequeñas cantidades o a trueque, ajenos a los medios de financiación protocolarizados.

Hemos ocuparnos pues de aquellos lienzos, los angeos, brines, nantesas, holandas, etc., de calidad media y alta que satisficieron la demanda de los sectores sociales, preferentemente urbanos, con un poder adquisitivo medio o alto y que hubieron de ser importados desde sus áreas de producción en Flandes, Bretaña o la Normandía. El desarrollo del consumo había dado origen a estas áreas productoras especializadas, bien conectadas a las grandes corrientes de intercambio internacionales a las que abastecían de unas telas cada vez mejor elaboradas, de urdimbre más fina y ligera, con ella se elaboraban las camisas, la ropa interior, los jubones, servilletas y mantelerías, lencerías,... Manteniendo esa naturaleza rural, se trataba de zonas con una alta densidad de artesanos de la lencería, cuyos productos resultaban de unas características y calidad homogéneas de tal modo que eran conocidos según su origen y procedencia: así los arabines de Haarlem, las holandas de Holanda, bocaranes de Brujas, y ya en tierras francesas: angeos de Anjou, ruanes de Ruán, nantesas, sanbriques, quintines, olonas, lavales, clisones, dinanes, (Tabla 6.1).

Era evidente que, además del aumento de la población que experimentó el continente europeo, la apertura del mercado americano acabaría por afectar favorablemente a esta producción, no sólo por el aumento cuantitativo de los

consumidores sino también por tratarse de un tejido fresco y ligero, muy adecuado, por ejemplo, para sobrellevar las altas temperaturas y humedad de los trópicos antillanos. Este estímulo es perceptible en los grandes mercados de Flandes y Brabante (Ekloo, Courtai, Audenarde y Bois-Le Duc), al menos hasta que la inseguridad provocada por los conflictos político-religiosos les hiciera perder la supremacía a favor de los productores franceses de Bretaña y Normandía, ya en la segunda mitad del siglo XVI. Los puertos de Ruán (Le Havre) y Nantes son los encargados de fletar, entre otras mercancías, los envíos de los ruanes y angeos (ambos tejidos de calidad, que a su vez agrupaban distintas categorías según el ancho de las piezas: anchos, entreanchos y cofres, los mejores⁵²⁸) hacia Sevilla, desde donde eran reexportados hacia América.

Las cartas comerciales nos ponen en contacto con los principales centros europeos de intercambio de mercancías en el Atlántico septentrional (mapa 3.3). Se ha cuantificado estadísticamente la presencia de los distintos lugares a partir de los puertos de referencia para las Importaciones atlánticas, esto es Bilbao y Laredo. De la lectura de estos datos parece clara la posición de intermediarios que mantenían los puertos cantábricos entre Castilla y los centros productores europeos; sin embargo, ambos puertos difieren sustancialmente en sus respectivas áreas de abastecimiento ya que Laredo presenta una preeminencia de Flandes y Normandía, en tanto que Bilbao, desde posiciones mucho más sólidas que las de los restantes puertos cantábricos y aún peninsulares, aparece claramente vinculado a los puertos

⁵²⁸E. LORENZO SANZ, Op. Cit. pp.445-447.

galos de Bretaña - especialmente Nantes -. La singularidad del caso de Laredo deriva de las tradicionales exportaciones laneras fletadas por los "señores de la lana" castellanos que con destino a Flandes se embarcaban en los puertos de Santander y Laredo, trayendo en sus retornos mercancías de esta procedencia. Estas actividades generan una estructura comercial que favorecería los tráficos en ambas direcciones, así como la consolidación de una red de sociedades mercantiles "montañesas", algunas de cierta entidad, que sostendrían los tráficos más allá de lo que las difíciles condiciones sobrevenidas en los años ochenta parecían aconsejar. Hablamos los Cachupín, los Bárcena, los Bayona, y sobre todos ellos, los de la Maza, que llegaron a asumir operaciones financieras y aún de representación gremial ciertamente importantes, tal es el caso de Andrés de la Maza.

Destaca la intensidad de las relaciones mercantiles con otros puertos del Cantábrico, lo que se explica tanto por las ventajas que en este periodo presenta el tráfico marítimo sobre el terrestre como por las especiales dificultades que padece esta cornisa de relieve enérgico y cortada transversalmente por abundantes ríos. La mayor entidad que el comercio marítimo de cabotaje alcanza en Laredo es necesario inscribirla en los términos relativos del análisis.

Por último, señalar las singularidades de la presencia del Valle del Ebro y de Madrid-Alcalá para Bilbao y Laredo respectivamente. El que el puerto vizcaíno se utilizase como centro de intercambio entre el área atlántica y la depresión del Ebro no necesita de más comentarios; sin embargo, el que en apariencia Laredo mantuviese más estrechos contactos con Madrid que Bilbao no deja de ser mera apariencia derivada del colapso de las ferias castellanas y

a la mayor importancia adquirida por Madrid en el último tercio de siglo, no sólo como plaza financiera sino también como plaza de contratación de seguros. Precisamente en estas fechas se concretan ciertas operaciones comerciales con Flandes de Lope de la Cámara Arziniega, residente en la llamada a ser capital del reino, con la intermediación de Laredo. Para comprobar esta hipótesis hemos acudido a las cartas comerciales emitidas desde Madrid y la presencia de Bilbao y Laredo son similares (3'27%).

7.1.1 Los cambios en la demanda.

Los grupos sociales privilegiados han utilizado la vestimenta como un medio para manifestar su preeminencia social, tanto como grupo como individualmente: el Renacimiento europeo contempla la revalorización de la obra personal, los méritos propios... y el vestir es una forma de manifestación exterior de este éxito⁵²⁹. Para ilustrar este cambio de actitud ante la apariencia, el testimonio de Sebastián Carrinoga, estante en aquel entonces en Nantes, que le solicita a Simón Ruiz “... *la compra de un par de guantes de flores y dos pares de cabrito y un anillo de diamante o esmeralda que cueste 40 o 50 rs. y que **parezca más caro de lo que vale**...*”⁵³⁰. Paralelamente, la decoración de los interiores de los domicilios con lujosos tapices, alfombras y mantelerías también entra en la relevancia que adquiere el prestigio individual y el celo por la privacidad⁵³¹. No son ajenos a estas novedades la generalización de nuevas técnicas y combinación de fibras que diversifican enormemente la oferta con la

⁵²⁹ D. ROCHE, *La culture des apparences*, Paris, 1989. p. 38. El vestido es signo de apariencia, de solidaridad, de jerarquía, de exclusión y es un código de lectura de la sociedad.

⁵³⁰ AHPUV. Carta de Nantes de S. Carrinoga de 8.7.1575.

⁵³¹ J. A. MARAVALL, *Estado moderno y mentalidad social*, 2. Madrid, 1986 (1972), p. 159.

que poder satisfacer los nuevos gustos⁵³²; así como, el que, repudiada el agua para la higiene corporal desde el siglo XVI, se extendiese la costumbre del uso de la ropa interior⁵³³. Son relativamente abundantes en la documentación epistolar mercantil, testimonios a cerca de las demandas que Simón Ruiz hace a sus corresponsales en Europa o España de determinados paños o complementos para el adorno personal o el de sus sucesivas esposas⁵³⁴. La diversidad de la oferta, ahora ampliada con la llegada de los tráficos indianos, también servía de estímulo a los compradores.

Pero no sólo los privilegiados impulsarían este aumento de la demanda y ello por una mera razón cuantitativa, pues el reducido número de efectivos de este grupo no podía por sí mismo generar tan notables incrementos. Por otra parte, y a diferencia de lo que señala Lorenzo Sanz para el caso las exportaciones de lienzos franceses a Indias⁵³⁵, la mayor parte de los fardos que arribaban a los puertos cantábricos se trataban de tejidos de calidad media (angeos, brines, etc.), en tanto que ralean las más selectas y costosas, las llamadas telas de cofre, ruanes, etc. No creemos que la población campesina ni los grupos populares urbanos se viesen afectados por este fenómeno, habituados como estaban al uso de ropas de trabajo de gran durabilidad y elaboradas en su mayoría por la producción artesanal o doméstica, tal era la escasa disponibilidad de recursos que les era posible destinar a otros gastos

⁵³² F. BRAUDEL, *Civilización material y capitalismo, I*, Madrid, 1984 (1979), pp.265-285.

⁵³³ R. SARTI, *Vida en familia. Casa, comida y vestido en la Europa Moderna*, Barcelona, 2002 (1999), pp.250-252.

⁵³⁴ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvas de 29.9.1576, en la que se compromete a enviarle el aljofre (perlas) que solicitó.

⁵³⁵ LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Vol. 1. Valladolid, 1979, p.445.

que no fuesen los estrictamente necesarios e imprescindibles. Parece claro que Simón Ruiz importaba telas para satisfacer sobre todo las necesidades de las clases medias urbanas, y que éstas fueron las auténticas protagonistas del incremento de la demanda.

Es el espacio urbano, siempre más dinámico que el rural, el que primero refleja la necesidad de satisfacer los gustos de una demanda cambiante a través de variaciones en las técnicas de tejido, tintado y aderezado de las tejidas. En el siglo XVI son varios los fenómenos relacionados con la moda de gran interés por su trascendencia ulterior: el primero de ellos es el desarrollo en personas distinguidas del gusto por el vestido ligero, de talle ajustado⁵³⁶, que nada tenía que ver con aquellas vestimentas largas, de amplios pliegues que tanto agradaban a las personas principales en el siglo anterior. El segundo está ligado al desarrollo demográfico del periodo. No sólo aumenta la población sino que también varía su distribución en el espacio. El incremento de la población urbana favorece que se aceleren los cambios en las formas de vestir, al multiplicarse el efecto de ostentación e imitación entre el común⁵³⁷. En cuanto a los efectos que la demanda indiana tuvo para el mercado castellano parece

⁵³⁶ El lino hasta el siglo XIII era una fibra raramente utilizada para la confección de vestidos, y ya en los siglos XV y XVI adquiere el valor simbólico en el juego social de las apariencias. Vid. D. ROCHE, *La culture des apparences*, Paris, 1989, pp.150 y ss; J. HEERS.: "La mode et les marchés des draps de laine: Genes et la montagne a la fin du Moyen Age", en *Annales, ESC*, XXVI, 1971, pp. 1093-1117.

⁵³⁷ En efecto, son las mismas condenas de los moralista!; escolásticos las que evidencian la generalización de este fenómeno, de naturaleza preferentemente urbana. J. A. MARAVALL, Op. cit.: *A pesar de las condenaciones morales y hasta objeciones económicas (...) hay un proceso irreversible -el del gusto por el lujo- que tal vez no encontrará freno sino en ciertas protestas contra la sociedad consumista de nuestro tiempo que empuja al enriquecimiento*. Por su parte W. MINCHINTON, , señala la importancia de las recién adquiridas funciones sociales "metropolitanas" de las ciudades como las actividades sociales en los salones, los teatros, y el efecto que las mismas generaban en la población urbana.: "Tipos y estructura de la demanda (1500-1700)", en C. M. CIPOLLA, *Historia Económica de Europa. 2. Siglos XVI y XVII*. Barcelona, 1987 (1974).

evidente que las condiciones climáticas de las colonias tropicales o subtropicales eran, por su parte, propicias para tejidos ligeros y frescos de lienzo o mixtos, con lo que la demanda de los mismos se verá incrementada considerablemente.

Parece que en la Castilla de principios del siglo XVI y en ambientes urbanos se desarrolló el gusto por ciertos colores, preferentemente oscuros: negros, azules fuertes, carmesíes, morados y, sobre todo, rojos⁵³⁸. De hecho, los precios finales de los productos textiles acabarán quedando más determinados por el empleo de ciertas tinturas o procesos de tintado que por el empleo de una u otra calidad de materia prima⁵³⁹. La corte filipina ejerció durante este periodo la tutela de los gustos en el vestir de los europeos, por lo que los centros productores europeos más ágiles se aprestaron a adaptarse a las nuevas tendencias. Ello certifica la sensibilidad de los mercados urbanos a los cambios en los gustos, y la existencia de un espacio europeo ciertamente homogéneo en el ámbito de la moda y para ciertos grupos sociales⁵⁴⁰. Todo ello sin que ello afectase a la industria rural, que, salvo excepciones, era mucho menos receptiva a introducir modificaciones en su sistema de producción.

Pasemos a analizar las áreas de procedencia de las telas comercializadas y que figuran en nuestra correspondencia.

⁵³⁸ P. IRADIEL MURUGARREN, *Evolución de la industria textil castellana en los siglos XIII-XVI. Factores de desarrollo, organización y costes de la producción manufacturera en Cuenca*. Salamanca, 1974, p.120.

⁵³⁹ R. CARANDE, *Otros siete estudios*...p. 281.

⁵⁴⁰ B. YUN CASALILLA, "Valladolid en Castilla. Economía y consumo", en VV. AA, *Valladolid. Historia de una ciudad*, II, Valladolid, 1999, pp. 457-490. También trata este tema en "Pautas de consumo, estilos de vida y cambio político en las ciudades castellanas a fines del Antiguo Régimen", en FORTEA PÉREZ, J. I. (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s.XVI-XVIII)*, Santander, 1997, pp. 245-282.

7.1.2. Las zonas de producción.

Ya se ha señalado la neta prevalencia en la documentación de los tejidos sobre los paños. La cultura del lino era tradicional en el **noroeste de Francia**, y en el siglo XVI se desarrolla enormemente, impulsada por el incremento de la demanda⁵⁴¹. Como ya se ha señalado, los nuevos gustos y la diversificación del consumo fue asumida por aquellos que secularmente se habían apropiado del excedente agrario, una minoría que podía practicar el "sobreconsumo", que además serviría de referencia a grupos sociales emergentes al amparo del desarrollo económico del seiscientos y que aspiran emular los gustos y las modas de aquellos. También la apertura del mercado colonial incentiva el desarrollo industrial no sólo en aquellos países directamente afectados como potencias metropolitanas, sino también y principalmente en los centros manufactureros tradicionales de Flandes y Francia. Más dinámicas y flexibles a las exigencias del mercado, las industrias de estos países acaban por ahogar no sólo a la industria castellana, sino también a la propia alemana o a la italiana⁵⁴². En efecto, la industria textil italiana, sobre todo la Florentina, había dominado tradicionalmente el mercado europeo; la calidad de sus trabajos y una estructura productiva que competía con sus rivales flamencos basada en el control que ciertos mercaderes tenía sobre la producción: hilados; tejidos y tinturas⁵⁴³. Pero con el desplazamiento

⁵⁴¹ David Roche revela que el uso del lino no se generaliza hasta el siglo XIII y que no será hasta los siglos XV y XVI cuando adquiera el valor social del código de las apariencias. Vid. ROCHE, D.: *La culture des apparences*, Paris, 1989, p.150.

⁵⁴² P. MALANIMA, "An exemple of industrial reconversion: Tuscany in the sixteenth and seventeenth centuries", en H. van der WEE (ed.), *The Rise and Decline of Urban Industries in Italy and in the Low Countries*, Leuven (Bélgica), 1988, pp. 63-74

⁵⁴³ No hay acuerdo a la hora de considerar a los Médicis como precursores del "factory

del eje económico del Mediterráneo al Atlántico, los artesanos ingleses y de los Países Bajos impusieron sus nuevas técnicas.

La industria textil europea entre 1550 y 1650 se encuentra inmersa en una serie de cambios que le afectarán profundamente: la población europea crece, aumenta la demanda y se multiplican el número de centros manufactureros. Este crecimiento se vio acompañado de un desplazamiento de la distribución regional. Si durante la baja Edad Media el norte y centro de Italia, sur de los Países Bajos y el sur de Alemania -sobre todo Nüremberg y Augsburgo- habían sido las áreas de mayor desarrollo manufacturero, en el curso de los primeros decenios del quinientos el relevo será tomado por el norte de los Países Bajos, Inglaterra y Francia⁵⁴⁴.

La industria textil francesa era eminentemente rural⁵⁴⁵, y, en conjunto, de menor importancia que la flamenca o inglesa. Dos son las regiones en las que se concentraba la mayor parte de la producción: Normandía y Bretaña⁵⁴⁶. La primera de ellas se había especializado en los famosos “ruanes”, telas de

system”. Y si estos llegaron a tener en sus talleres operarios que acababan la manufactura del tejido, reemplazando al “domestic system”, junto con el ejemplo del empresario inglés John Winchcombe y su taller con más de 1.000 empleados, como sostiene H. KELLENBENZ, “The Organization of Industrial Production”, en *The Cambridge Economic History of Europe*, Cambridge, 1977, p. 462. MAURO, *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*. Barcelona, 1976. Por su parte, otros limitan las dimensiones y la capacidad de iniciativa de estos talleres. Vid. R. de ROOVER, *Il banco Medici delle origini al declino (1397-1494)*, Florencia, 1988. pp.248-249.

⁵⁴⁴ H. KELLENBENZ, “Industries rurales...” pp. 823-882.

⁵⁴⁵ Esta especialización se relaciona con la materia prima utilizada en sus confecciones textiles, el lino y el cáñamo, plantas que requieren de suelos húmedos. Este es el rasgo común a otras regiones europeas también productoras de estos tejidos: Bretaña, Normandía, Borgoña, Escocia, Irlanda, Westfalia, Frisia, baja Sajonia,... Vid. H. KELLENBENZ, “Industries rurales en Occident de la fin du Moyen Âge au XVIII siècle”, en *Annales, E.S.C.*, 18, 1963, pp. 823-882.

⁵⁴⁶ A. GIRARD, *Le commerce français à Seville et Cádiz au temps des Habsburgs: Contribution à l'étude du comerce étranger en Éspagne aux XVIe et XVIIe siècles*, Paris, 1932, pp. 340.

grosor medio que servían para hacer las camisas que, por ejemplo, vestían en las colonias de América. Las localidades de Saint-George de Vièvre, Louviers y Everaux eran las más afamadas en la confección de las “telas de cofre” y “floretes”, de tanta calidad como elevado precio. En Bretaña y zonas aledañas se producían tejidos de menor calidad pero muy superior volumen de comercialización, con cuatro zonas de producción⁵⁴⁷: Morlaix, cerca de Brest; el obispado de Quimper, Faou, Locronan (de allí eran las olonas); Pontiby, Quintín y Loudeac y, por último, la zonas de Rennes, Laval y La Ferte.

Aunque fiscalmente, al menos en Nantes, únicamente se diferenciaban tres tipos de telas -telas blancas, telas crudas y corneos o cutíes- comercialmente encontramos una enorme variedad de tipos dependiendo de la materia prima, tipo de confección, aderezo, etc. Las denominaciones identifican a unas características muy concretas de cada tejido y tienen su origen en su zona de procedencia; así lavales de Laval, Nantesas de Nantes, bretañas de Bretaña, angeos de Anjou, quintines de Quintín, etc... hasta los cuarenta tipos diferentes de tejidos de que tenemos noticias en el mercado español⁵⁴⁸, que, a su vez, se dividían en subtipos dependiendo de su calidad (ordinarias, $\frac{3}{4}$ y $\frac{2}{3}$).

Ya durante la Edad Media, **Flandes** se había convertido en una de las regiones más prósperas de Europa. Las regiones de Brabante, Flandes, Hainaut y el valle del Mosa eran protagonistas de una actividad industrial textil

⁵⁴⁷ A. GIRARD Ob. cit p. 344.

⁵⁴⁸Vid. E. LORENZO SANZ, *El comercio de España con América en la época de Felipe II*,. Valladolid, 1979 y V. VÁZQUEZ DE PRADA, Op.cit. Ambos autores hacen una amplia relación de las características de los principales géneros de tejidos importados por España desde los centros de producción flamencos o franceses.

muy importante⁵⁴⁹, sobre todo en el ámbito urbano, pero que -al igual que ocurrirá en Inglaterra- la actividad se irá viendo desplazada a las zonas rurales⁵⁵⁰. El campesinado, tradicionalmente, durante aquellas temporadas en que el trabajo ordinario se lo permitía, dedicaba su tiempo a tareas artesanales como la elaboración de hilados que luego entregaba al telar, complementando de ese modo sus menguadas rentas. Tan sólo era preciso que alguien sacara provecho de esa potencialidad, organizando y distribuyendo tareas, lejos del control que el sistema gremial imponía a toda suerte de producción manufacturera urbana⁵⁵¹. Como se sabe la producción rural nunca se caracterizó por su gran calidad, pero sus precios sí que resultaban competitivos. En la documentación se adivina la existencia de áreas especializadas en la producción textil, "*constelaciones o de nebulosas*" talleres, próximas a un centro urbano que organiza el proceso en su "hinterland"⁵⁵². La homogeneidad de la producción era condición indispensable, pues de otro modo no hubiera sido posible designar bajo una misma denominación a los tejidos elaborados en una determinada zona. Las economías de espacio generadas eran implementadas con la "marca de origen" que identificaba a las

⁵⁴⁹ Para una orientación general se ha consultado a VAN der WEE, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth-Sixteenth centuries)*, La Haya, 1963.

⁵⁵⁰ J. A. van HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries 800-1800*, Nueva York, 1977, pp.77-90.

⁵⁵¹ Sobre el *verlagssystem* en esta región y la extensión de este modelo preexistente ya desde la Edad Media. Vid. H. KELLENBENZ, "La industria en la Europa Moderna (1500-1750)", en VV.AA., *La industrialización europea*, Barcelona, 1981 (Paris, 1972), pp. 10-82.

⁵⁵² V. DER WEE, explica este desplazamiento de la industria urbana a las zonas rurales próximas o a las pequeñas ciudades. Véase "Industrial Dynamics and the Process of Urbanization and De-Urbanization in the Low Countries from the Late Middle Ages to the Eighteenth Century. A Síntesis", en *The rise and decline of urban industries in Italy and the Low Countries*, Lovaina (Bélgica), 1988, pp. 329-336. Este es papel desempeñado por ejemplo por Haarlem o Leyden en este periodo. Vid. J. de VRIES y A. van der WOUDE, *The First Modern Economy. Success, failure, and perserverance of the Duch economy, 1500-1815*, Cambridge, 1997. p.290.

piezas allí elaboradas, gracias a ésta el comprador ocasional podía saber del género, la calidad, la anchura o el tipo de urdimbre.

Por su parte, Castilla mantuvo desde antiguo una fructífera relación recíproca con estos territorios. Ya desde el siglo XIII la lana española era tejida en esta región europea. Pero sería sobre todo a partir del s. XIV cuando aumentasen las exportaciones castellanas, al verse privados los talleres flamencos de la lana inglesa ahora utilizada como materia prima por su propia industria⁵⁵³. La producción de los rebaños merinos, habitualmente contratada mediante el sistema del "*señalamiento*", era recogida en los centros laneros de Burgos, Medina, Segovia, Belorado o Nájera para luego ser exportada a través de los puertos cantábricos de Bilbao, San Sebastián, Santander o Laredo si su destino final era Flandes⁵⁵⁴. De este activo comercio se benefició la Corona que percibía un impuesto, fijado en 1558, de un ducado por cada saca enviada a Flandes - dos si era para otro país- Brujas era la ciudad a la que se había concedido el derecho de estapla para toda la lana castellana. El hecho de que los envíos se hiciesen siguiendo el sistema de flotas, una o dos al año con 10 ó 20 navíos que podían arquear de 1500 a 2000 sacas cada uno⁵⁵⁵, nos indica que este tráfico, por su importancia, gozaba de una autonomía excepcional: el mismo Consulado de Burgos era el encargado de fletar estos envíos, de

⁵⁵³ Se explica la medida por la rivalidad de la industria inglesa y la flamenca, la Guerra de los Cien Años y la inclinación política de los duques de Borgoña a favorecer un acercamiento a Francia y a Castilla en contra de Inglaterra. Vid. M. BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963. pp. 30-31.

⁵⁵⁴ A. GARCÍA SANZ, "Competitivos en lanas pero no en paños: lana para la exportación y lana para los telares nacionales en la España del Antiguo Régimen", en *Revista de Historia Económica*, 2, 1994, pp. 337-434.

⁵⁵⁵ V. VÁZQUEZ DE PRADA. Nos recuerda que cada saca lleva unas ocho arrobas v media (unos 180 Kgrs.) lo que nos da idea del porte de estas naos. Op. Cit. p. 105.

acuerdo con los grandes mercaderes de la lana, normalmente burgaleses; otros tráficos, en cambio, se tenían que acomodar a la presencia en el puerto de barcos suficientes, por no hablar de los problemas en la contratación de los transportes terrestres hasta alcanzar la costa.

En sus retornos los barcos cargaban, entre otras mercancías, los lienzos de que tan ayuna estaba Castilla, desembarcándolos preferentemente en los puertos cantábricos. Ello explica la fortaleza de los vínculos que mantuvieron los puertos como Laredo con Flandes a lo largo de los siglos XV y XVI, así como que su suerte estuviese ligada a las desventuras y penalidades por las que pasaron los flamencos.

Como se sabe la región va a ser escenario de un largo conflicto en cuya naturaleza no vamos a entrar, pero cuyas consecuencias son evidentemente negativas para las formas de producción tradicionales, así como la comercialización y financiación de las mismas.

Un efecto indeseado sin duda para los naturales pero del que se beneficiaron Inglaterra y el Norte de los Países Bajos fue el desplazamiento obligado de tejedores hacia aquellos territorios de acogida, es de suponer que a despecho de los artesanos y gremios locales; pero sabiamente apoyados por las autoridades locales que vieron en ellos la posibilidad de vivificar y expandir sus industrias textiles, como ciertamente ocurrió⁵⁵⁶.

La producción de lencerías se desarrolló de modo muy importante. Los mercados tradicionales del Flandes central (Tielt, Roselaare, Itzegem, Eeklo)

⁵⁵⁶ J. de VRIES y A. van der WOUDE, *The first modern economy. Success, failure, and perseverance of the Dutch economy, 1500-1815*, Cambridge, 1997.p. 282

fueron sustituidos por la demanda procedente de la península ibérica - Castilla sobre todo -. Se trataba de una producción típicamente rural⁵⁵⁷, los campesinos abastecían de hilazas y de lienzos ya elaborados a los mercados centrales de Brujas, Gante, Oudenaarde o Kortrijk. Una parte del proceso, el blanqueo, no era realizado en estas zonas meridionales y tenían que ser las blanquerías de Haarlem las que asumiesen esta labor; solo más tarde se empezarían a abrir las primeras *blanquerías* en las proximidades de Amberes⁵⁵⁸.

La variedad de tejidos de lana es amplia. Amberes sería, hasta su caída, el mercado que centralizaba la mayor parte del comercio de esta manufactura, a pesar de la superioridad que para estas fechas había alcanzado la industria textil inglesa. Desde la isla británica se exportaron primero las "viejas pañerías" que eran acabadas y tintadas en Flandes y Brabante; y más tarde, las "nuevas pañerías" que golpearon duramente a las manufacturas flamencas. Se trataba de productos de novedosos diseños, variados colores y, sobre todo, más baratos que se hacían atractivos para unos consumidores cada vez más interesados en la moda y menos en la reciedumbre y durabilidad de los antiguos⁵⁵⁹. Este cambio se venía produciendo desde el siglo XV, sustituyéndose los tejidos apretados y pesados por otros más ligeros y variados. Los más mencionados en la documentación son las "sargas" o sayettes en sus distintas variedades: los anascostes de Brujas, Y prés, Arras o Leyden, tejidos de lana gruesa, de calidades variables, que eran utilizados para

⁵⁵⁷ Véase a H. KELLENBENZ, "Rural industries in the best from end of the middle ages to the eighteenth century", en P. EARLE (ed.), *Essays in European economic history, 1500-1800*, Oxford, 1974.

⁵⁵⁸ V. der WEE. *The Growth of the Antwerp...* Capítulo 6.

⁵⁵⁹ H. KELLENBENZ, "The Organization of Industrial Production", en *The Cambridge Economic History of Europe*, V, Cambridge, 1977, pp. 610 y ss.

la ropa de uso ordinario o como forros (pantalones, hábitos, tapices, etc.). También se mencionan las bayetas de lana más grosera, pero más ligeros elaborados tanto en Inglaterra como en Flandes. Los cariseos y santantonios ingleses también eran ocasionalmente importados desde Flandes, donde eran teñidos⁵⁶⁰, o bien por que las circunstancias políticas así lo hacían necesario.

A mediados del siglo XVI, la industria textil de esta región presentaba un vigoroso aspecto; sin embargo, a partir de entonces su empuje decae, aun antes de que se iniciasen la sublevación⁵⁶¹.

Amberes, a las orillas de río Escalda, vivió su apogeo en el tercer cuarto del siglo, favorecida por el desarrollo comercial de la fachada atlántica, pero si hay un rasgo que se mantiene constante en la historia de esta ciudad en el siglo XVI es el de lo azaroso de su existencia: ya entre 1557 y 1562 se produjo alguna quiebra de consideración motivada, además de por la suspensión de pagos de Felipe II, por las acciones cada vez más frecuentes de los piratas y las tensiones con Inglaterra; nuevos problemas cuando los barcos enemigos de Felipe de España cierran el canal que da acceso a la ciudad entre 1568 y 1573. Además nunca contó con una flota propia por lo que dependió de barcos extranjeros⁵⁶², más "sensibles" a los problemas de inseguridad pues nada

⁵⁶⁰VÁZQUEZ DE PRADA, V. Op. Cit. pp. 75-77

⁵⁶¹ Hilario Casado atribuye la génesis de esta decadencia a la disminución de la demanda hanseática a la crisis de la industria pañera en su conjunto al desarrollarse nuevas técnicas y tejidos, incorporando nuevas fibras como el algodón o el lino mezcladas con la lana: también las guerras con Francia (ataques y robos de piratas) Y la posibilidad de utilizar las "licencias de saca", con lo que los mercaderes no tenían la obligación de adquirir mercancías locales. H. CASADO ALONSO, "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI ", en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994. pp. 225 y ss.

⁵⁶² J. M. PARRY, "Transport and trade routes", en *The Cambridge Economic History of Europe*, IV. Cambridge. 1977. p.245.

tenían que defender y ante el desarrollo de la violencia cambiaron sus derrotas hacia puertos más tranquilos. Los alemanes hanseáticos, dueños de una parte importante del mercado flamenco de cereales, cuero, acero, salitre y madera, también atravesaron momentos difíciles por la competencia inglesa y holandesa. Otro tanto cabría decir de los alemanes del interior que traían a la ciudad del Escalda el cobre, la plata o el mercurio. Sus pesares -los de casi todos- se verían culminados con el saqueo de la ciudad por las tropas de los Tercios en 1576, para luego caer en manos del Príncipe de Orange. Y en poder de los rebeldes se mantuvo hasta que en 1585 el duque Farnesio entre en la ciudad. Pese a todas las tribulaciones, la actividad se mantuvo, irregularmente, a lo largo de todo el periodo, hasta que la crisis que afectó a la economía española en los años ochenta acabe por despojarla de su papel de intermediario en el comercio internacional⁵⁶³.

En otras regiones flamencas los conflictos no desembocaron en una destrucción completa sino que más bien determinaron una reorientación en el sistema de producción de modo que cuando las revueltas fueron pasadas nos encontramos con una producción de calidad, los "*lakens*", asentada sobre todo en los pueblos que rodean a Lille, Yprés, Brujas, etc. Se trataba ahora de tejidos distintos, en lo que se mezclaban distintas fibras. La pujanza de esta actividad económica era tal que supero la destrucción de uno de sus centros más importantes, Hondschoote, en 1582⁵⁶⁴.

⁵⁶³ VÁZQUEZ DE PRADA, V. *Lettres marchandes d'Anvers*. París, 1960, pp. 25-33

⁵⁶⁴ La excepcional especialización de esta ciudad en la producción de "sayettes", así como los acontecimientos políticos ahogaron su brillante pero corta trayectoria. Su producción en 1577 alcanzaba las 84.172 piezas. Vid. E. COORNAERTH, *La draperie-sayetterie d' Hondschoote (XIVe-XVIIIe siècles)*, Paris, 1930.

Los acontecimientos políticos y el incremento de la inseguridad para la navegación y para las comunicaciones en general entran en el ámbito de lo coyuntural, pero pueden ser tan determinantes en la evolución de los acontecimientos como los factores estructurales de evolución más lenta. Los límites de este crecimiento y posterior caída no concitan el grado de acuerdo que parece existir en torno a las causas, pero convengamos que el impulso económico que se evidencia en el siglo XVI, a fines de siglo, en la mayor parte de Europa, se percibe no ya una desaceleración sino un decrecimiento de la producción manufacturera. Sin duda, el carácter elástico de esta demanda hace que cuando disminuyan las rentas, éstas se orienten preferentemente hacia la adquisición de productos alimenticios. El mercado colonial, aunque significativo, no podía mantener por sí solo el nivel de la demanda.

En Zelanda y Holanda la producción textil pañera también había crecido de modo considerable. Utilizaba tradicionalmente la materia prima procedente sobre todo de Inglaterra, Escocia y España, y también importaba las materias tintóreas implicadas en el proceso de manufactura, por lo que se trataba de una actividad muy dependiente del comercio internacional. Al igual que sucediese con Inglaterra, la inmigración de maestros tejedores procedentes de Flandes renovó las técnicas y propició el desarrollo de centros textiles como los de Haarlem y, sobre todo, de Leyden que a fines del siglo XVI era capaz de producir la cantidad de 50.000 piezas anuales y que llegaría a las 144.000 a mediados del seiscientos⁵⁶⁵.

Inglaterra había desarrollado una industria pañera propia de importancia

⁵⁶⁵ J.van HOUTTE, Ob.cit. p. 163.

ya en la Edad Media. Un rasgo de modernidad se percibe en la industria textil británica y es el de la ruralización de las manufacturas, lejos del control de los gremios y sus normas y restricciones. La propia monarquía había favorecido esta liberalización empresarial. Su producción estaba bastante diversificada a partir del desarrollo de la "new draperie"⁵⁶⁶, aunque inicialmente dominase la exportación los paños propiamente dichos, los "cloths" de lana cardada ("old draperie"). Estos eran tejidos de extraordinaria calidad, que implicaban numerosas labores a partir de una materia prima de gran calidad como era la lana inglesa. Hay que considerar que antes de alcanzar el producto final la lana era lavada, desengrasada, cardada, hilada, tejida, abatanada (tundida), estirada, secada, teñida y carmenada -desmotada-. Todo ello daba como resultado un tejido de lujo, duradero e impermeable, pero pesado y, sobre todo, caro. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XVI se desarrollaron los estambrados, elaborados a partir de una lana más basta de fibra larga, que se ahorraba el abatanado y con resultado de tejidos más ligeros: los broadcloths, kerseys y otras manufacturas de bajo precio. Se desarrollaron estos tejidos, "new draperie", que combinaban distintos tipos de fibras: lana y seda o algodón, lana y lino,... con gran variedad en diseños, estampados y colores, novedades en fin para un mercado cada vez más amplio. Pero, sin duda, son los cambios en la organización productiva los que proporcionan las condiciones para la expansión industrial.

Son estos tejidos a los que nos acabamos de referir los que constituían el capítulo más importante en las exportaciones textiles inglesas a la Península ibérica. Los paños tradicionales fueron progresivamente sustituidos por estos

⁵⁶⁶ La evolución tecnológica y los cambios en la geografía de la industria textil inglesa son analizados por G. D. RAMSAY, *The English woollen industry, 1500-1750*, Londres, 1982, p.13.

"kerseys" (*cariseos* en la documentación) y los *santantonios* procedentes de Southampton.

A favor de estos cambios en la producción jugaron factores como la ya mencionada dispersión de las labores manufactureras por el campo, sobre todo en el West Country, Norte y East Anglia; y la inmigración de maestros tejedores procedentes del sur de Flandes que huían de los conflictos religiosos y políticos, y que encontraron una magnífica acogida, al menos por parte las autoridades, conscientes de las ventajas que las aportaciones de estos técnicos, conocedores de las nuevas técnicas de estambrados, podían reportar a la industria textil inglesa. Se asentaron en torno a los centros productivos tradicionales (Essex, Hampshire, etc), pero libres de la sujeción de las corrientes de agua que moviesen los molinos bataneros, pues sus estambrados no precisaban de esta labor⁵⁶⁷.

7.1.3. Las formas de compra.

Los corresponsales de Simón Ruiz se habían establecido en los centros urbanos de Amberes, Ruán y Nantes, que concentran la mayor parte de la oferta de telas. Se trata de núcleos urbanos que ocupan una posición de vértice en una composición imaginaria en forma de pirámide que pudiéramos hacer de la organización comercial de las manufacturas textiles de sus respectivas áreas de influencia. Sabemos que por debajo de ellas estaban los distintos centros de menor rango que concentraban a su vez la producción de "células" rurales que organizaban el tejido productivo. Bien es cierto que la importancia e influencia de la ciudad del Escalda sea muy superior, por ejemplo, a Ruán; sin embargo,

⁵⁶⁷ G.D. RAMSAY, Ob. Cit. p. 19.

creemos que su posición relativa respecto al mercado era similar, como similar era el funcionamiento de las distintas lonjas.

Estos mercados centralizaban la venta de las manufacturas, organizadas y distribuidas según tipos y calidades. Aunque las distintas denominaciones de las telas amparasen productos bastante homogéneos (urdimbre, fibras empleadas, proceso de elaboración, etc.) era inevitable cierta variabilidad que, al igual que las distintas formas de pago, daban pie al trato directo entre los contratantes. Las telas no eran subastadas como se ha sugerido, sino concertadas en el "*patio*" en presencia de las muestras de los distintos lotes, de la calidad del conjunto del lote respondía el prestigio del vendedor. El fraude o engaño no parecen ser habituales, aunque tampoco excepcionales, y cuando aparentemente se produce se deben más a errores o a alguna circunstancia inhabitual que a la intención dolosa. El prestigio de factor y corredor garantizaba la solvencia de la operación. No obstante, las quejas elevadas a Simón Ruiz son numerosas, muchas sin duda justificadas y otras, tal vez, con la intención de obtener de éste mejores condiciones de pago⁵⁶⁸. Pocas veces se reconoce el error⁵⁶⁹.

Decimos que las telas no se vendían por adjudicación al mejor postor con la intermediación de una autoridad o juez; pero ello no impide que se perciba cierto ordenamiento de las transacciones. Los precios no siempre variaban al compás marcado por el libre juego de la oferta y la demanda, sino

⁵⁶⁸ AHPUV. Carta de Córdoba de Juan Núñez de 20.3.1579 en la que se quejan." *Vera Vm. las faltas que hubo en unos fardos que me cobró Vm en contra de la letra que yo cobré y también estamos disconformes con unos crisoles en un maravedí por vara.*"

⁵⁶⁹ Ibidem Carta de Julián Ruiz de Nantes de 30.1.1575 en la que se acepta que la longitud de algunas de las piezas enviadas es inferior a la que correspondía.

que aquellos que gozaban de cierto control sobre el mercado imponían umbrales interiores a los precios. En efecto, los vendedores de las regiones de producción más copiosa (por ejemplo los de La Ferte), en ocasiones, ejercían un dominio sobre el resto de los oferentes en la lonja de tal suerte que los precios se regían según su voluntad a despecho de los compradores que podían ver como sus opciones de compra se desvanecían al exceder los precios de los límites impuestos desde Castilla. Se lamenta Julián Ruiz: *“Han venido los de la Ferte con sus mercancías, pero piden mucho por sus mercancías por haber mucha demanda, y quieren ser pagados en Lyón, y Vm. me dijo que no comprase si no se pagase aquí”*⁵⁷⁰. Nunca se trata de situaciones permanentes pues en un mercado de naturaleza tan inestable es impensable que tales situaciones se mantuviesen más allá de una campaña.

De los que intervienen en los tratos conocemos mejor a los comisionistas compradores o corredores. Tales personajes son aludidos repetidamente en la correspondencia tanto para alabar su pericia en el trato y gran conocimiento de los géneros como para quejarse de su codicia al pretender comisiones más elevadas. Estas solían estar entre el 1 y el 2%, aunque algunos parecen cobrar el 3%. Así lo afirma uno de ellos, Diego de Osma: *“La encomienda que se me da es poca, que a otros les dan el 3%. Esta se puede cargar (en) la mercadería, y el que la compra será aventajado porque importa más saber comprar, sobre todo en holandas y lencerías, mantelerías y tapicerías”*⁵⁷¹ Estos profesionales eran los encargados de adquirir en las condiciones preestablecidas las mercancías, desplazándose ocasionalmente a

⁵⁷⁰ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 27.4.1575.

⁵⁷¹. Ibidem. Carta de Amberes de Diego de Osma de 30.11.1578.

los lugares de producción para alcanzar su objetivo. Trabajaban simultáneamente para varios clientes y, por ejemplo, no dejan pasar la ocasión de ofrecerse para ampliar su red de clientes e intervenir en la compra de telas para los amigos o socios de Simón Ruiz.

Por encima de ellos estaban los corresponsales, factores normalmente - no lo eran Andrés Ruiz o su hijo Julián, aunque actuaran como tales -, que, además de trasladar a la plaza en cuestión las condiciones de la transacción, organizaba los transportes, fletes y en su caso los seguros, así como las operaciones financieras oportunas para verificar la operación. Además llevaban a cabo operaciones por su cuenta y riesgo, siempre con la previa autorización del gran mercader y beneficiándose de la red comercial que éste ponía a su disposición. En esta especie de relación simbiótica, el factor podía almacenar mercancía que adquiriría en condiciones favorables, aunque para ello precisaba de un capital del que no siempre podía disponer, para lo cual requería a la "casa matriz". En algún caso eran subordinados de dos grandes mercaderes o sociedades simultáneamente como era el caso de Lamberto Lamberti, el cual, al servicio como estaba de los Bonvisis, también ejercía las labores de factor para el mercader medinense.

No eran ajenas estas relaciones al abuso de confianza y al fraude, más aún teniendo en cuenta la distancia que les separaba así como las muchas posibilidades de engaño que se podían presentar. Hemos leído de muchos desencuentros y malentendidos, por otra parte naturales dada la relación epistolar mantenida, pero no conflictos serios con la excepción de un ocasión en la que Simón Ruiz parece sorprender a Julián Ruiz encareciendo artificialmente los precios de las mercancías para engrosar sus comisiones. Se

defiende el acusado con el argumento que la calidad que él consigue es también la más alta⁵⁷². No parece que las cosas fuesen más lejos en este caso.

Una práctica común entre los compradores es el *señalamiento*. Aquí, en la Península, sabemos que esta práctica comercial era frecuentemente utilizada en la adquisición de los vellones de merinos para asegurarse el abastecimiento de esta materia prima. Se puede establecer un cierto paralelismo entre las dificultades que encontraban los grandes "señores de la lana" castellanos para dar satisfacción a la demanda del mercado con la exigencia de manufacturas textiles en los mercados europeos y los problemas del sistema productivo para atender tales necesidades. Estos compradores se desplazaban a las villas que eran centro de comarcas productoras y allí "*escogen y aseguran las mejores piezas avanzando algún dinero*"⁵⁷³, que no hemos podido llegar a cuantificar, pero que en cualquier caso "cerraba" el trato. De manera que llegado la tiempo en el que las telas llegaban al mercado, completadas las distintas fases de su elaboración, parte de ellas tenían ya un destino preasignado. Otra modalidad observada en la documentación era la "interrumpir" el curso habitual de la manufactura, para ello se hacía que los propios hacedores llevasen a la casa del comprador mayorista con una frecuencia semanal el producto de su trabajo, de este modo se controlaba la calidad del trabajo, pudiendo rechazar aquello que le satisfacía "*yo (Antonio de Quintanadueñas) aunque les doy más por su trabajo, se lo hago traer aquí cada semana y lo que no me gusta se lo devuelvo*"⁵⁷⁴. Ello suponía cierto

⁵⁷² AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 18-12-1575

⁵⁷³ Ibidem. Carta de Ruán de Antonio de Quintanadueñas de 15.10.1564.

⁵⁷⁴ Ibidem. Carta de Ruán de Antonio de Quintanadueñas de 28.11.1564.

encarecimiento de las compras, pero reportaba grandes ventajas al garantizar una calidad más homogénea. Una vez reunidos los lotes, el comprador había de organizar él mismo la fase postrera de la manufacturación que consistía en el blanqueo de las piezas.

La mayor parte de las telas compradas lo eran en estado previo al tintado y aún antes del blanqueo, con el fin de controlar la mayor parte del proceso productivo y ahorrar costes de intermediación. Esta estrategia no siempre era rentable, al concentrarse mucha demanda y elevarse los precios. Dado lo cambiante del mercado, a veces era preferible la espera. Ya se sabe que en las variadas formas de coloración de las telas se empleaba buena parte de la inversión y que la calidad del tejido estaba normalmente en consonancia con la calidad de las técnicas de coloración de las telas. Castilla gozaba de una merecida fama en este capítulo y tanto sus tintes como mordientes fueron objeto de exportación, tanto más cuando la Península se convirtiese en la receptora de los tintes coloniales. Por ello las telas se adquirían siempre en crudo o en blanco para que luego se completasen aquí las últimas fases del proceso⁵⁷⁵.

Mercados como el de Amberes, bien organizados e insertos en amplios circuitos comerciales tenían garantizado el suministro de una gran variedad de mercancías. No era lo habitual. En los mercados de menor entidad y alcance, como Ruán, se percibe una mayor especialización, por lo que ciertos géneros no se negociaban. Los correspondientes advierten de estas carencias para a

⁵⁷⁵ Ramón Carande nos habla de lo activo del tráfico de colorantes y mordientes en el territorio peninsular. Vid R. CARANDE,; "La navegación y el comercio en el Mediterráneo durante el siglo XVI", en *Otros siete estudios de la historia de España*, Barcelona , 1978, pp. 269-274.

renglón seguido apresurarse a garantizar el cumplimiento del encargo, proveyéndose allí donde fuese necesario.

Nos es más difusa la imagen de los comerciantes locales en telas. Sabemos de la existencia de un grupo más o menos "estable" en lonja, almacenistas, que garantizaban la continuidad de los tratos a lo largo del año. Parece que algunos tenían con cierto grado de especialización en ciertos tejidos (tapices y lencerías de lujo, tal vez por la mayor dificultad para dar salida a estos productos, compensada eso si con el mayor valor añadido de los mismos). Luego estaban los otros, los que acudían cada campaña con sus telas, procedentes de las áreas de producción más importantes. Les sabemos controlando la mayor parte de las manufacturas negociadas en la plaza, pues de su llegada dependía en buena medida el nivel de los precios en la lonja. Como grupo organizado podían presionar para imponer las condiciones de pago que les resultasen más rentables, difiriendo la amortización de sus créditos a las ferias de pagos en situaciones de largueza; pero también ellos dependían de estos grandes mercados urbanos no sólo para vender sus mercancías sino también a la hora de negociar sus propias letras.

7.1.4.La estacionalidad en las compras.

La evolución del mercado se hallaba determinada por unas relaciones de oferta y demanda pocas veces equilibradas y siempre bastante complejas; aunque es evidente que existe interdependencia entre ambas, no lo es menos que también están sujetas a ciertos condicionantes propios que les impiden ser flexibles a los cambios que se producen en uno u otro platillo de la balanza. Y ello sin contar con las contingencias bélicas, climáticas o epidémicas capaces

de desbaratar la más firmemente fundada de las relaciones comerciales. Una de las consecuencias inmediatas de los frecuentes desencuentros entre la oferta y la demanda es una fuerte oscilación de precios que al no responder a situaciones siempre previsibles causa auténticos quebraderos de cabeza a los compradores. Esta inestabilidad, propia de un mercado todavía inmaduro, es una preocupación constante para todos, y algo contra lo que se desarrollan estrategias que se encuentran en el origen de las nuevas relaciones comerciales emergentes.

Al observar la distribución temporal de las compras se comprueba que en mayor o menor medida las compras se realizaban con cierto grado de continuidad a lo largo de todo el año, lo que nos lleva a pensar que aquellas ferias que, con carácter temporal y periodicidad regular, se organizaban desde la Edad Media y que habían organizado los intercambios hasta esta época habían dejado de satisfacer adecuadamente las necesidades del mercado. Su decadencia era irreversible⁵⁷⁶. Por otra parte, es también notoria la presencia habitual en la documentación de referencias a ciertos factores relacionados normalmente con la producción que indican que tales intercambios mantienen tendencias a regirse por ritmos que bien podríamos calificar de estacionales (aunque las delimitaciones temporales son siempre bastante imprecisas y hasta contradictorias). Vemos, por ejemplo, como los meses primaverales son los que habitualmente concentran mayor número de compras, que culminan en el mes de junio. A lo largo del verano la actividad decrece, hasta prácticamente paralizarse en el mes de agosto, cuando parece

⁵⁷⁶ F. RUIZ MARTÍN, "Las ferias de Medina del Campo", en E. LORENZO SANZ (Coor.): *La Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986, pp. 267-288.

que los productores "*hacen el agosto*" (sic). Se reanudan las compras, aunque a menor ritmo, a partir de septiembre hasta reducirse a mínimos anuales durante los meses de invierno⁵⁷⁷.

La oferta de telas depende inicialmente de la capacidad productiva de los artesanos o talleres. En condiciones normales y dado que en estas regiones parece dominar el *verlagssystem* es el invierno el periodo dedicado a la confección, cuando las tareas en el campo exigen una menor dedicación. Allá por el mes de marzo o abril, cuando comienza la primavera, - "*de Pascua en adelante*" - los compradores ansiosos advierten de la pronta llegada a las distintas lonjas de Amberes, Ruán o Nantes de los brines, melinges, lavales, y demás suerte de tejidos, con el consiguiente alza de precios⁵⁷⁸. El mes de junio se considera el de mayor vitalidad en las compraventas, y cuando se retrasan más allá las cartas nos trasladan la inquietud de los corredores ante la previsible alza de precios y el menor volumen de negado, lo que va en detrimento de sus comisiones. Los ardores de agosto parecía trasladarse a las compras: "*Los de La Ferte y Bofort (sic. Beaufay¿?) imponen los precios. Hay mucha demanda de Vitoria y de Zaragoza y han encarecido y los lavales no bajarán*"⁵⁷⁹. No todas las manufacturas se llevan a la venta en las mismas fechas, como ocurre con las tapicerías que son negociadas durante los meses de invierno es debido a la complejidad de su elaboración. Así dice Diego de Osma desde Amberes: "*La compra de tapicerías es en invierno y en cuaresma,*

⁵⁷⁷ AHPUV. Carta de Julian Ruiz de 22.1.1575.

⁵⁷⁸ Ibidem. Carta de Julián Ruiz de 11.3.1575: "*Las telas están caras (...) a causa de los muchos compradores, pero para que Vm. no riña las compro. También las telas crudas son caras. He pedido bretañas, brines, melinges y angeos, pero no tengo (aún) respuesta*".

⁵⁷⁹ Ibidem. Carta de Julián Ruiz a Arziniega de Nantes de 1.8.1575.

y los lienços para jubones de Pascua en adelante. Si Vm quiere algo, avise con tiempo para aventajar en precio calidad”⁵⁸⁰. De cualquier modo su repercusión en el mercado es muy inferior al volumen de negocio generado por las lencerías.

Pero para desgracia de unos o de otros -obviamente casi nunca coinciden los pesares en el mundo de los negocios-, diversos factores (súbitas alzas de la demanda, guerras, inviernos fríos⁵⁸¹, y un largo etcétera de contingencias varias) podían alterar las previsiones de tal modo que se hizo preciso recurrir a prácticas que aminorasen los perjuicios causados por los imprevistos. Como primera medida los compradores recurren al acopio de mercancías en épocas de precios "*razonables*", almacenándolas en sus bodegas o "*torres*" a la espera de que éstas se reclamen desde la Península.. Ello suponía una importante inmovilización de capital que pocos podían asumir⁵⁸², por lo que desde los distintos mercados, los correspondientes coinciden en solicitar de Simón Ruiz que éste les ordene adquirir la mercancía con tiempo suficiente para poder conseguir las mejores telas a los precios más aventajados. El medinense sabía corresponderá a tanta insistencia con iguales dosis de empeño a la hora de hacer caso omiso de tales sugerencias, prefería atender a la demanda castellana conforme ésta se producía, reduciendo en lo posible el capital movilizado y los riesgos que ello conllevaba. Tal vez otros

⁵⁸⁰AHPUV. Carta de Amberes de Diego de Osma de 30.11.1578.

⁵⁸¹ Ibidem . Carta de Amberes de Bonvisis (Benedito y Bernardino) de 22.4.1578, "*Se acerca el tiempo de las holandas nuevas, aunque este año no bajarán por el frío que hace*".

⁵⁸² Téngase en cuenta que se consideraba normal un almacenaje de dos años no siendo excepcional el depósito de telas por más de diez años, normalmente se trataba de telas de calidad superior. En una carta se menciona un episodio de tan acusada demanda que todas las telas fueron vendidas "*hasta los lienços blancos v cofres represados aquí hace diez años se han vendido*". AHPUV. Carta desde Ruán de Antonio de Quintanadueñas de 16.1.1565.

mercaderes no fuesen tan prudentes como él o bien porque luciesen un espíritu más empresarial, el caso es que las lonjas estaban lo suficientemente abastecidas como para que encontremos operaciones de compra en cualquier mes del año. Otra posibilidad bien documentada en Nantes para alcanzar acuerdos más ventajosos es la comunicación directa cuando no el desplazamiento personal del corresponsal comprador - ocasional y forzado por la necesidad de atender algún encargo de urgencia- a las villas capitales comarcales de las distintas regiones productivas (Pontivy, Laval, La Ferte,...)⁵⁸³. Por último y como presupuesto a lo dicho, hay que señalar que las tres plazas comerciales consultadas (Amberes, Nantes y Ruán), y de ellas sobre todo las dos primeras, muestran en este periodo un importante desarrollo en las técnicas comerciales lo que no deja de ser sino corroborado por los datos manejados. Es claro que en ellas la continuidad en el mercado se comienza a sobreponer a la estacionalidad, tradicionalmente impuesta por los ritmos agrarios, y es precisamente esta relativa independencia la que pone de manifiesto la indudable modernidad de los hábitos comerciales que allí se practicaban.

La demanda tampoco se comporta de modo regular y son muchas las circunstancias que afectan a su evolución y desarrollo (esta cuestión ya se estudiará en otro apartado del trabajo). Hay que considerar que desde que el comerciante local da aviso para la adquisición de tal o cual manufactura transcurre a veces un largo plazo de espera hasta que su demanda es definitivamente satisfecha; ello podía suponer que las necesidades del

⁵⁸³ Esta tarea parece que estaba encomendada a Saligot, quien es el responsable de la compras no sólo de las telas sino también de vender la sal y otras mercaderías enviadas a Francia. AHPUV. Carta de Julián Ruiz de 18.12.1575.

mercado cambiasen y diesen al traste con las perspectivas de beneficios.

Las oficinas de Simón Ruiz en Medina del Campo o Madrid recogían y registraban las solicitudes de los corresponsales repartidos en los distintos mercados peninsulares (Córdoba, Sevilla, Burgos, Toledo,...), para trasladarlas a los mercados europeos. Por ejemplo, en condiciones normales, un encargo de lienzos de Flandes fechado en Córdoba el 16 de febrero⁵⁸⁴ había de llegar a las oficinas de Simón Ruiz en Medina o Madrid si era atendido por su subordinado López de Arziniega, desde donde se daba aviso al corresponsal en el mercado donde se habían de comprar las telas. Encontrar las más adecuadas - si es que las había -, aderezarlas y en su caso blanquearlas o tintadas, encontrar transporte adecuado y el 11 de diciembre, finalmente, es la fecha en que se da aviso del desembarco en Sanlúcar de Barrameda. Inútilmente se quejan los cordobeses de las demoras y las oportunidades de ventas perdidas. Pero hay que reconocer que las operaciones dependen de una infinitud de factores imposibles de controlar.

El que asistamos al declinar de las ferias castellanas⁵⁸⁵ no impide que todavía mantuvieran un fuerte atractivo para el comercio de mercancías. Apremia el mercader medinense cuando se acercan la convocatoria ferial, se reclama al corresponsal máxima celeridad en los tratos de las partidas y éste se ve impelido a negociar a la baja, a recurrir a los pagos al contado, a lotes mayores o se contenta con telas de calidad dudosa.

⁵⁸⁴ AHPUV. Cartas de Córdoba de Juan Núñez de 16.2.1575 y 11.12.1575.

⁵⁸⁵ Además del clásico de J. PAZ y C. ESPEJO, *Las antiguas ferias de Medina del Campo, su origen, su importancia y causa de su de cadencia y extinción*, Valladolid, 1912; de su origen Vid. M. A. LADERO QUESADA, *Las ferias de Castilla: siglos XII al XV*, Madrid, 1994, y para su evolución, F. RUIZ MARTÍN, "Las ferias de Castilla", en E. LORENZO SANZ (ed.), *Historia de Medina del Campo y su tierra*, II, Valladolid, 1986, pp.277 y ss.

Los corresponsales, bien por participar en el negocio, bien por trabajar a comisión, siempre muestran el máximo interés en mover el ánimo de los compradores castellanos hacia la adquisición de telas. Por ello, son abundantes las referencias a aquellas circunstancias favorables a las compras:

- La inseguridad en los tipos de cambio es causa de que el dinero *remansado* en la plaza no encuentre un destino cierto; el acopio de telas era una buena alternativa a la espera de tiempos más ciertos.
- Los periodos feriales, como se sabe, quedan francos de derechos, lo que reduce los precios.
- Las épocas de "estrechez" hacen que el dinero sea más valorado y para aquellos que dispongan de liquidez se presentan buenas ocasiones para la compra.
- Las situaciones de largueza favorecen al conjunto de los compradores.
- Las distintas manufacturas al entrar en "sazón" presentan los precios más razonables: tapicerías en el invierno, lienzos de Pascua en adelante, etc.

La demanda castellana de lienzos se revela en la documentación como fundamental para los mercados europeos noroccidentales. La llegada de las naos desde la Península alteraba de tal modo el valore de las mercancías que los corresponsales del mercader castellano avisaban de los precios con la

salvedad de la "*llegada de las naos de Sevilla*",⁵⁸⁶ tal era el impacto en la plaza de la demanda hispana.

Cuando la realidad se toma negativa también se informa Medina de las nuevas circunstancias:

- La conflictividad bélica, tanto la provocada por la rebelión de los Países Bajos, como las llamadas Guerras de religión en el reino de Francia constituye la dificultad más grave para el desarrollo comercial: la propia inseguridad hacía difícil el transporte de las manufacturas tanto por mar como por tierra como por vía fluvial; encarecía los fletes y seguros, cuando no afectaba a los propios productores. Se buscaban alternativas, desplazando las mercancías a lugares de embarque más seguros o se utilizaban rutas alternativas⁵⁸⁷.
- En ocasiones, sin aclaramos el origen del problema, se informa de la poca oferta de telas que acude a los mercados. La presión de la demanda y la falta de capacidad de adaptación del sistema productivo a las exigencias de la demanda son tales que los efectos de una compra masiva se

⁵⁸⁶ AHPUV. Carta de Ruán de Antonio de Quintanadueñas de 22.7.1564.

⁵⁸⁷ Las acciones de guerra cuando no los de simple piratería llegaron a hacer imposible el tránsito por el Canal de la Mancha por lo que las telas adquiridas en Amberes hubieron de optar por el transporte por tierra, vía Orleans, hasta Nantes donde embarcaban hacia la Península. Cuando esta alternativa quedase también obstaculizada, como con ocasión de la llamada "Guerra de los tres Enriques" (1585-1589), no queda otra posibilidad que la de desviar las mercancías hacia Hamburgo, desde donde podían partir algunos transportes bajo la protección de la flota de Lisboa y Sevilla, que, sin aventurarse por el Paso de Calais, buscaba la derrota meridional hacia la península ibérica pasando por detrás de Inglaterra. AHUPV. Carta de Laredo de Diego de Quintana y Martín de Bayona de 22.11.1587.

arrastran durante toda la temporada siguiente.

En condiciones de largueza, los vendedores trataban de imponer formas de pago diferido a los periodos feriados. Intenciones que siempre chocaban con los intereses de los compradores. Hay que contar que en estas condiciones los precios también aumentaban.

Cuando ocasionalmente la demanda se concentraba en la lonja debido a la súbita llegada de los barcos procedentes de la Península -y no sólo de Sevilla, aunque sí de manera principal, también de la "Costa", con compradores vascos y aragoneses- los precios se disparaban y los tratos se dificultaban. Esta circunstancia se solía dar en los meses estivales, agravada en agosto cuando los productores acudían en escaso número al mercado. La sensibilidad del mercado lencero europeo respecto a la demanda castellana es recurrentemente advertida en las cartas, lo que evidencia la dependencia mutua de ambos mercados: Sevilla, de hecho, podía por sí sola completar tal número de encargos que agotase momentáneamente las existencias de la lonja.

7.1.5.La comercialización de las telas.

Los fardos que alcanzan los muelles de los puertos cantábricos abastecen un mercado sorprendentemente amplio, que no se limita, como sería de esperar, a la Castilla septentrional, sino que sin dificultad llega hasta Toledo, uno de los principales centros distribuidores para el mediodía peninsular y que incluso lo hace hasta Córdoba, otro gran centro de producción

y comercialización textil⁵⁸⁸, muy próximo ya a Sevilla, vértice del comercio trasatlántico. Hacia el levante peninsular encontramos referencias al Valle del Ebro, Cuenca, Murcia o Valencia y de reenvíos por vía marítima a otros centros de primer orden como Lisboa o la misma Sevilla. La entidad de este espacio no sólo ha de relacionarse con la amplitud de relaciones de un mercader sin duda sobresaliente como Simón Ruiz sino también a las ventajas comparativas de todo un sistema comercial, que, en este periodo, comienza a manifestar síntomas de agotamiento como lo expresa la correspondencia.

La adquisición de las mercancías en origen parte de las exigencias de la demanda peninsular. Los corresponsales utilizan la correspondencia para advertir de la necesidad de tal o cual producto, señalando las condiciones de precio que consideran aceptables. Desde las oficinas de la compañía del mercader se hace saber a los factores destacados en los centros de producción y venta de estas necesidades y de las condiciones de compra y transporte que son convenientes. El resto de las operaciones tenían como única y primordial orientación la de procurar las mejores condiciones de seguridad y precio hasta el destino. La sencillez de los propósitos empero se enfrentaba a una amplísima variedad de circunstancias que complicaban sobre manera las operaciones de comercialización y venta, alterando las expectativas hasta el punto de que, como sabemos, Simón Ruiz busque otras alternativas al negocio que sin duda le era más conocido.

La adquisición en nuestro caso también podía ser concertada ya aquí, en los muelles cantábricos, a la vista —y sólo a la vista— de los géneros recién

⁵⁸⁸ J. I. FORTEA PÉREZ, *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1980.

desembarcados. Con este propósito, los mercaderes de tejidos, tanto los compradores potenciales como el vendedor se anticipaba unas fechas a la llegada de los fardos y trataban de los precios y calidades de los mismos hasta alcanzar un preacuerdo, para el que incluso ofrecían alguna cantidad a modo de señal o anticipo, que pudiera ser confirmado a la llegada de los navíos⁵⁸⁹.

El destino inicial de los fardos era ciertamente el abastecimiento de los mercaderes de cierta entidad, mayoristas, quienes a su vez revendían las telas a otros comerciantes más modestos de la propia ciudad o procedentes de las amplias áreas de influencia o *hinterlands* que cada uno de estos centros tenía⁵⁹⁰. Sabemos que entre estos comerciantes menores, intermediarios con el destinatario final, los había con “*tienda abierta*”, es decir que tenían un comercio (*botica*) donde exponían su mercancía; otro nivel de comercialización estaría compuesto por los vendedores “*a la vara*”, es decir mercaderes itinerantes de pequeña entidad, que se trasladaban con sus mercancías de una feria a otra, de un mercado a otro. El problema de estos es que, normalmente, carecían de *dita*, es decir de crédito, por lo que el peligro de impago o morosidad era mayor y la desconfianza hacía que en ocasiones se les negase

⁵⁸⁹ AHPUV. Carta de Martín Bizeul de 29.12.1564. En esta carta se nos habla de una nao de Landernau (Bretaña) cargado de ganesuis que esperan cada día. “*El mercader de ellos está aquí hace días, tras el que andan muchos castellanos y encomenderos para comprárselos y se le han ofrecido a 43 y 1 ducado adelantado. El me dijo que yo les vería primero que nadie y Bartolomé del Barco tiene comisión y dinero para comprarlos*”.

⁵⁹⁰ En una ciudad como Medina del Campo, a la que se dirigen la mayor parte de las importaciones desembarcadas en Laredo, Alberto Marcos Martín, a propósito de la demanda señala la importancia del sector terciario, lo que relaciona con la especialización propia de una economía urbana en relación con el espacio circundante. Vid. A. MARCOS MARTÍN, *Auge y declive de un núcleo mercantil y financiero de Castilla la Vieja*, Valladolid, 1978, pp. 321-323.

la venta⁵⁹¹. Juan Martínez, corresponsal en Córdoba, en un interesante párrafo hace un recorrido por todas estas formas de venta⁵⁹²:

“Ya le dije que esta casa no acostumbra a vender lienzos y que si vendí los anteriores fue porque se los vendí a uno que vende por las calles. Se venden a 69 (mrs.) por vara, a pagar a fin de febrero. Otros vendí a Solís, que tiene tienda de lienzos a (70 mrs.), y otro par a un lencero que vende por las calles a pagar en ocho días y el resto en tres meses(...) Vm. desea que se vendan a buena dita, si fuese a crédito yo procuraré jugar a seguro, que en mi tienda no está hija a vender a forasteros”⁵⁹³.

Las condiciones de venta eran básicamente dos: al contado y a plazos. Cuando el comprador contaba con dineros *de contado* se utilizaba esta forma de pago que le permitía obtener mejores precios por ser la opción más ventajosa para el vendedor. Cuanta mayor era la oferta en la plaza, más exigentes eran las condiciones de los compradores que claro está rechazaban las compras al contado y podían solicitar plazos más dilatados, con menores penalizaciones.

En esta última las variedades son múltiples:

- Se paga la mitad al contado y el resto a un plazo que va de los 15 ó 20 días hasta los dos años.

⁵⁹¹ AHPUV. Carta de Córdoba de 10-11-1574. El corresponsal le asegura a Simón Ruiz: “Vm. Me pide que venda a buena dita y yo procuraré vender sobre seguro que en mi tienda no se vende a forasteros”.

⁵⁹² P. MOLAS, *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Salamanca, 1985, pp. 67-81.

⁵⁹³ AHPUV. Carta de Córdoba de Juan Martínez de 11.10.1574.

- Se paga la mitad a un plazo corto o medio (de unos días a un año) y la otra mitad a un plazo más largo (unos meses hasta uno o dos años).
- El pago se hace en su totalidad a un plazo medio o largo (de seis meses a dos años).

Los vencimientos normalmente se hacían coincidir con las fechas de ferias locales o de los pagos de feria cuando se trataba de compensar cantidades importantes, al menos mientras el sistema ferial estuvo vigente⁵⁹⁴. De cualquier manera, el buen mercader solvente, el de buena dita, presumía de no tomar mercaderías fiadas, pues las operaciones a crédito seguían siendo consideradas de manera negativa, producto más de la necesidad que de la oportunidad⁵⁹⁵.

Se constatan también numerosos ejemplos de las ventas a trueque. Es una opción deseada por el oferente aunque no parece que así sucediera para el intermediario, en este caso Simón Ruiz o sus agentes⁵⁹⁶. En estos casos la operación solía dilatarse más de lo habitual y los corresponsales insisten en la conveniencia de llevarla a cabo aún moderando sus exigencias iniciales. En

⁵⁹⁴ AHPUV. Carta de Toledo de Diego Álvarez 16.2.1575.

⁵⁹⁵ Ibid. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 21.10.1588.

⁵⁹⁶ En el tráfico de especias y tintes que los portugueses desarrollaron con Castilla también ellos se afanaban en encontrar mercancías a trueque como los paños. Véase O. LUCAS VILLANUEVA, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*, Trabajo de Tesina inédito. Universidad de Cantabria, 1994.

Segovia, dice el corresponsal: *“Espero la carga de añil (añil) para trocarla por paños por sacar más provecho que si se comprasen antes de llegado el añil”*⁵⁹⁷

Son habituales las quejas de los corresponsales. Uno de los problemas más habituales era el de las faltas en los fardes; es decir, que no se correspondían las medidas que figuraban en el documento de *cargaçón* con lo que realmente llegaba al destino. Advierte Lope de Arziniega: *“Los garnesuis han venido y es razonable mercadería, pero son pequeños, que no tienen más de 240 (anas) o poco más y debieran tener 280. Las faltas se ponen a su cuenta (la de Andrés Ruiz, el joven), para que le sirva de aviso”*⁵⁹⁸. Normalmente se trataba de 3 ó 4 varas de tejido, que con toda probabilidad se debía más al hurto o fraude que al descuido en las labores de traslado. También había errores: *“La pieza de nardo que Vm. avisa que faltó, y el yerro estuvo en el que hizo la cuenta para acá, que sólo eran 109 piezas”*⁵⁹⁹. No era fácil determinar la responsabilidad, sobre todo cuando el fardel no aparentaba haber sido manipulado y no se le podía echar la culpa al mulatero⁶⁰⁰, habitual objeto de todas las críticas. Otros problemas comunes se relacionan con el estado en que llegaban los fardos (sucios, apolillados, maltrechos), ahora sí, culpa de los acemileros⁶⁰¹ o la mala calidad de los mismos que hacía difícil su venta. En otro orden de cosas, los desacuerdos en los precios concertados y lo

⁵⁹⁷ AHPUV. Carta de Segovia de Amarita de 22.11.1575.

⁵⁹⁸ Ibidem. Carta de Medina del Campo de Lope de Arziniega de 5.5.1586 a Andrés Ruiz.

⁵⁹⁹ Ibidem. Carta de Toledo de 1.3.1575 de Diego Álvarez .

⁶⁰⁰ Ibidem. Carta de Toledo de 2.3.1575 de Diego Álvarez: *“En la falta de la bretaña, venían bien empaquetada y no se podía presumir daño del arriero”*.

⁶⁰¹ Ibidem. Carta de Toledo de 22.12.1575 de Diego Álvarez: *“Un fardel parece que los arrieros lo abrieron por el camino”*.

que figuraba en las cuentas se reiteran, bien por los malos entendidos o por pequeñas licencias que se arrogaba el comprador de acuerdo con las condiciones del mercado.

La morosidad, los impagos y los alzados o quiebras están presentes en toda la documentación como algo muy habitual. Para evitarlos lo más conveniente era vender siempre que fuese posible a mercaderes conocidos y de probidad. Estos problemas hacen que en ocasiones los mercaderes prefieran vender barato que arriesgarse a unos beneficios más elevados pero de mayor riesgo. Una alternativa es la de ceder la obligación a un tercero que con mejor oportunidad u ocasión se hiciese cargo de la cobranza, aunque en las cartas no se especifique como se compensaba a ese por la operación, bien mediante una especie de descuento o bien con otro tipo de ventajas derivadas de la relación mercantil. Lamberti, factor de los Bonvisis, a propósito de una “cobranza” dice: “*envío con esta (carta) poder nuestro para Arziniega para que, si Vm. quiere lo cobre él y le daré alguna responsión*”⁶⁰². El mismo Lamberti a propósito de las deudas de los Jorge, otrora poderosos mercaderes⁶⁰³, afirma que “*han dado a un acreedor juros de contratación*”⁶⁰⁴, mire lo que se puede hacer”.

⁶⁰² AHPUV. Carta de Valladolid de Lamberto Lamberti de 9.9.1575.

⁶⁰³ Sabemos sobre todo de Felipe Jorge, asociado a los Caldera. Estos se vieron arrastrados por las quiebras en Sevilla y con ellos su factor en la ciudad bética, Francisco de Mariaca (Carta de Lisboa de Antonio Gómez d’Elvas de 30.8.1576).

⁶⁰⁴ Estos juros no difieren sustancialmente de otros establecidos sobre otro tipo de rentas. La originalidad estriba en que son los únicos que hemos encontrado sobre la Casa de Contratación. Dos meses más tarde, el mismo Lamberti nos dice que salieron del paso y comenzaron a “tratar el negocio del concierto”. AHPUV. Carta de Valladolid de 7.12.1575 de L. Lamberte.

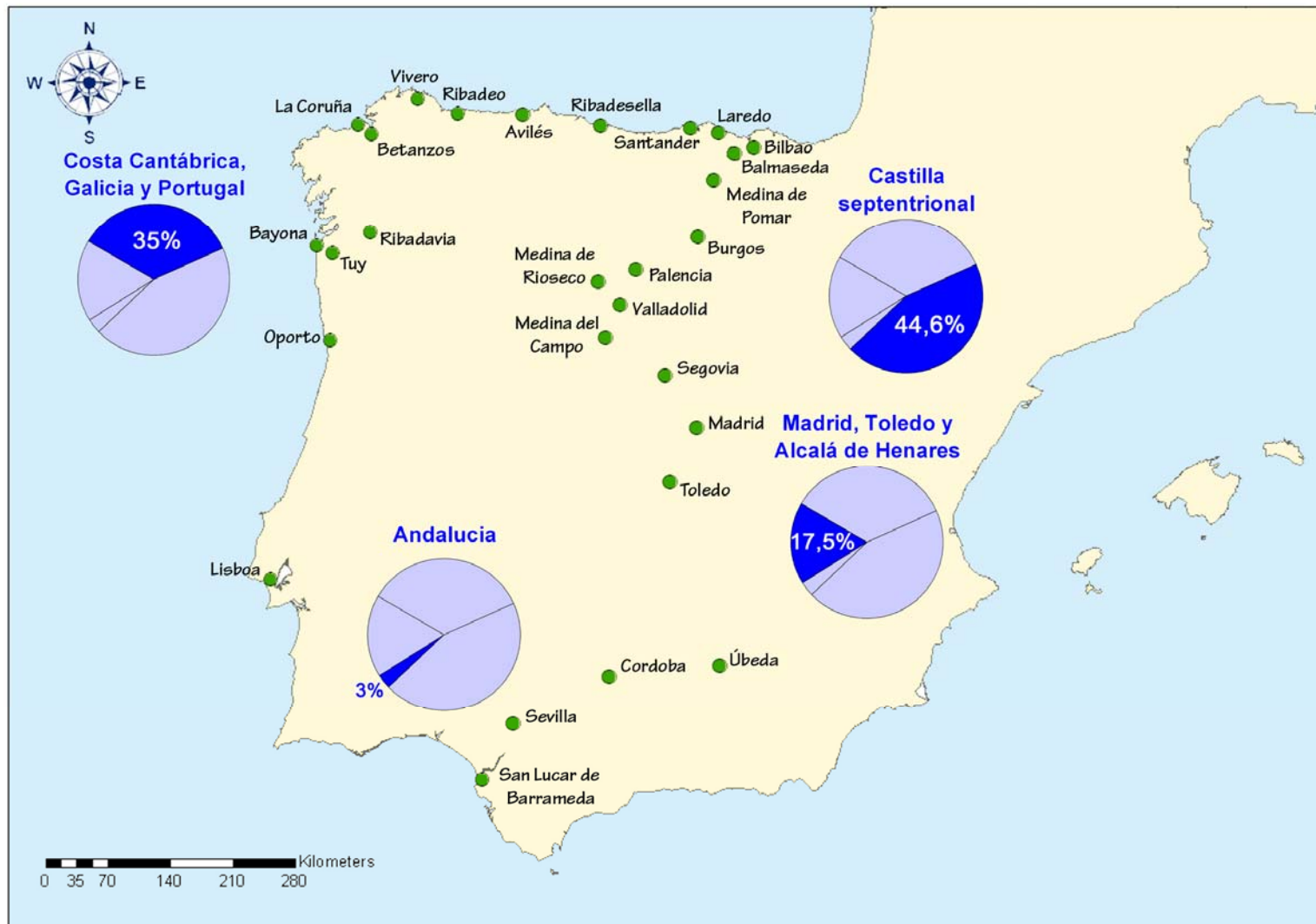
Cuando la deuda se evidenciaba como incobrable se planteaba el problema del recurso a los tribunales, pues aunque la razón asistiese al demandante la demora en la resolución del caso desaconsejaba el inicio del procedimiento⁶⁰⁵, cuando se ofreciese una mínima alternativa. En caso contrario, para el deudor la cárcel, la huída –por ejemplo, a las Alpujarras en el caso de los morosos cordobeses⁶⁰⁶- o acogerse al amparo de un lugar sagrado hasta ver si las cosas se solucionaban.

Todos estos sucesos entonces como ahora estaban directamente relacionados con la coyuntura económica y, entonces más que ahora, con el área económica. Sin poder establecer una interpretación general sí que se puede comprobar en la documentación como la referencia a las quiebras y los alzados son anteriores en la Castilla septentrional⁶⁰⁷ y más tardía en Andalucía que aparecen casi veinte años después.

⁶⁰⁵ Carta de Córdoba de Juan de Zamudio de 25-1-1587. Dice “ (...) otro deudor importante es Pedro Sánchez al que no apreté no por temor a que se alzase pues su hacienda es de más de 10.000 Ds. Sino que el juicio se prolongase más de tres años. Me enseñó la mercadería que tiene en su casa: holandas crudas, tornasoles y no cuantas cosas más que me ofreció a menos de lo que le habían costado para saldar su deuda”.

⁶⁰⁶ Sobre los riesgos y la prudencia necesaria para cobrar las deudas he aquí un elocuente testimonio que nos ofrece Pedro Somoza: “En lo que dice que tendría que haber venido Sebastián Pérez a la cobranza, yo le doy mi palabra de cristiano que si les apretara habría de correr daño de más de 4.000 ds., que todos irían a la cárcel, pero no huirían. A mí me han dejado de pagar más de 1.000 ds. Y vigilo mi hacienda tanto como la de Vm. Alguno huyó a la Alpujarra. Me espanto de lo que ha ocurrido desde hace dos años”. AHPUV. Carta de Córdoba de 25.1.1578 de Pedro Somoza.

⁶⁰⁷ AHPUV .En las Cartas de Burgos de los años 1575 y 1576 resulta especialmente emotiva la lectura de la caída de uno de los mercaderes más importantes de las Llanas burgalesas, Juan Ortega de la Torre. Contrasta la diligencia del corresponsal Antonio de Heredia a la hora de tratar las importantes deudas contraídas con la Compañía de Simón Ruiz, con el deseo de un trato benevolente mostrado por Francisco de la Presa. Todo ello en un contexto plagado de referencias a un comercio agonizante, deudas, padecimientos y hambrunas. Resultan especialmente elocuentes las cartas desde Belorado de este año de 1575.



Mapa 7.1. Laredo en el comercio peninsular.

Fuente: Elaboración propia

TABLA 7.1

Relación de los distintos tipos de tejidos que aparecen en la documentación.

Tejidos de lana	
Fustanes	Sargas
Abantales	Bayetas
Anascotes	Santantonios
Paños veintenos, veintidosenos, etc.	Picotes
Segorves	Serguillas
Granas	Rajas
Fariseos	Frisas (llevan algodón)
Tejidos de seda	
Rasos	Sedas
Terciopelos	Cinturas/Cintas
Tafetanes	Saetines
Sináfabos	
Tejidos de algodón	
Colonias	Calicudes
Fustanes (llevan algodón)	Osburques
Tejidos de lino	
Ruanes	Malobrines (llevan cáñamo)
Lavales	Lienzos blancos, crudos, etc.
Lencería	Holandas
Melinges	Amainas
Angeos (llevan cáñamo)	Nantesas
Sanbritos/Sanbriques	Nardos
Bocaranes (llevan cáñamo)	Clisones
Arentales	Lenisoles
Menaje (mantales, sábanas, servilletas, sobremesas,...)	
Otros tejidos y obrajes	
Tapices	Cordobanes (cuero)
Trenzas/Trenzaderas	Guadamecís
Pasamanos	

7.2. Los beneficios del comercio textil.

Simón Ruiz erigió un poderoso imperio económico gracias, en buena medida, al comercio de telas. Este hecho por sí mismo nos invita pensar que durante cierto periodo de tiempo los beneficios obtenidos en el tráfico de este tipo de mercancía resultaron considerables⁶⁰⁸. Las cartas ofrecen una amplia y variada información sobre los costes que acompañaban a la compleja operación de comercialización de estos géneros textiles que van desde la adquisición de las partidas, su transporte y finalmente la venta en los lugares de destino. Ya se ha advertido que si toda medalla tiene su reverso para el caso de la documentación epistolar es la dispersión de los datos y su carácter fragmentario e incompleto. Tampoco los libros de contabilidad ofrecen posibilidades concluyentes debido a que los mercaderes eran descuidados a la hora de reflejar con nitidez los beneficios obtenidos en las transacciones. En esta opacidad no parece existir una intención de ocultar la información, sino más bien que sería una consecuencia antes atribuible a la ignorancia o a la falta de interés por su conocimiento; de hecho, son relativamente frecuentes los pequeños mercaderes que confiesan a Simón Ruiz que no llevan libros de cuentas y confían en los asientos que sobre sus negocios hace el medinense⁶⁰⁹. En el caso de las ferias, tampoco figuran ciertos datos debido a

⁶⁰⁸ Ricardo Rodríguez ha estudiado los libros de contabilidad y calcula que entre 1559 y 1560 Simón Ruiz vende telas por valor de más de 80.667.205 mrs., aunque estima que la cifra de negocios debió de ser sensiblemente superior. R. RODRÍGUEZ GONZALEZ, *Mercaderes castellanos del siglo de oro*. Valladolid, 1995; p. 37.

⁶⁰⁹ AHUPV. Carta de Córdoba de Juan Núñez de 16.2.1575: "Guarda Vm. todas mins cuentas que el día que se aclare la cuenta se me ha de hacer merced de volvermelas a enviar que yo no tengo libros...".

que en tan corto espacio de tiempo no era factible concluir toda la operación de venta⁶¹⁰.

Nuestro objetivo desde el primer momento fue el de homogeneizar los datos para poder establecer unos cálculos que sirvieran al objetivo de conocer no sólo la tasa de beneficio, sino también valorar los costes de las transacciones por partidas.

No es tarea sencilla el unificar las partidas, dada la variedad de las propias materias objeto de transacción, las permanentes oscilaciones del mercado y los diferentes tipos de cambio para las monedas, tanto reales como de cuenta, que se emplean en este tipo de negocio.

Los factores, comisionistas y corresponsales, en general, tienen puntualmente informada a la compañía de Simón Ruiz acerca de las condiciones de compra y precios de los distintos géneros, gracias a ello disponemos de una valiosa información que nos permite hacernos una idea de los beneficios netos que se podían lograr en la operación. También hay que tener presente uno de los problemas a los que nos enfrentamos cuando pretendemos contabilizar los gastos que generaba el transporte de las mercancías hasta su lugar de venta es de la forma de medir y pesar las telas. De modo que, con carácter previo, es preciso que veamos cómo se organizaban las compras.

Las telas cuando llegan a los mercados lo hacen medidas en piezas, que es como salían de los talleres. Estas piezas difieren en longitud y peso no sólo dependiendo del género de que se tratase sino que también, y dentro de cada

⁶¹⁰ R.: RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Op.cit. p. 301.

género, oscilaban de unos telares a otros y de unas ciudades a otras; las denominaciones se multiplican precisamente por este motivo, al tratar de identificar los distintos tipos de urdimbres, aderezo, etc. Por todo ello se hacía preciso establecer una medida, el ana si se hablaba de longitud o la arroba para el peso, que permitiera hacer posible los tratos, a la vez que se diese idea de la calidad de los tejidos, pues dentro de una misma categoría normalmente se prefieren los más pesados, los que presentan una urdimbre más compacta. La arroba es una medida de peso que equivale a nuestros 11'5 kilogramos⁶¹¹ y que les permitía hacerse entender sin dificultad en la documentación.

Los corredores negociaban con los asentadores y mayoristas los precios a partir de esta unidad de medida y a ella están referidas las informaciones sobre los precios de venta que figuran en la documentación. En cualquier caso ni las piezas ni las arrobas permitían determinar con precisión la longitud de las telas, para ello era necesario utilizar las anas, medida de longitud cuya equivalencia con la vara, medida castellana, a razón de 150 anas por cada 100 varas⁶¹². Concluamos pues que básicamente, las calidades se indicaban con la extensa nomenclatura, y que el tamaño de las telas se señalaba mediante la longitud y también con el peso.

Una vez fijado el precio de compra y la cantidad demandada se hace preciso organizar el transporte y posterior estiba en los barcos y para ello no se podían utilizar las unidades citadas y por ello se recurre a una medida de

⁶¹¹ P. SANTOS MARTÍNEZ, "Las medidas y pesos antiguos y su relación con el Sistema Métrico Decimal", en *Revista de la Junta de Estudios Históricos*, 4, 1967, pp. 335-340.

⁶¹² Sobre la equivalencia de las anas en varas, hay un desacuerdo entre los valores ofrecidos por V. VÁZQUEZ DE PRADA, en *Letres marchandes...*p.238, que señala 100 anas por cada 81 varas. En cambio, E. LORENZO SANZ, en *Comercio de España...*p.446., establece una equivalencia variable, según los géneros, pero que está en torno a las 140-150 varas por cada 100 anas. Nuestros cálculos están más próximos a Eufemio Lorenzo.

volumen y de peso -fundamentalmente, el fardo-. Por su propia naturaleza uniforme, lo que variaba en su preparación era el número de piezas, mayor número cuanto menor fuese su peso por pieza: los nabales llevaban 65 piezas por fardo, los bocaranes tenían 90 piezas⁶¹³, uno de mitanes 30 piezas⁶¹⁴, un fardo del holandas de Brujas necesitaba 18 piezas⁶¹⁵, mientras que uno de anascotes formaba un fardo con tan sólo 16 piezas⁶¹⁶. Con todo ello, desde Castilla se podía saber el número de piezas que tenía cada fardo, conociendo el género de que se tratase.

Para resolver la cuestión del peso de los fardes hemos hecho un recuento de todos los precios indicados en arrobas para este periodo. Por otra parte, ocasionalmente, se habla de los precios por piezas y gracias a este dato podemos calcular el peso en arrobas de cada pieza, así como el peso de un fardo sabiendo el número de piezas que lo formaba. De este modo se ha operado con todas las telas que ha sido posible: por ejemplo, hemos podido determinar que una pieza de angeos pesaba 1'8 arrobas y un fardel del mismo tejido 38 arrobas⁶¹⁷. De todos modos, hay que insistir en el hecho de que un sistema de producción básicamente artesanal, por su naturaleza, no podía elaborar piezas exactamente iguales, por lo que siempre ha de considerarse un margen de variabilidad.

⁶¹³ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 10.1.1575.

⁶¹⁴ Ibidem. Carta de Laredo de Pedro de Bayona de 30.8.1576.

⁶¹⁵ Ibidem. Carta de Amberes de loa Bonvisis de 19.12.1577.

⁶¹⁶ Ibidem. Carta de Amberes de los Bonvisis de 23.11.1577.

⁶¹⁷ Ibidem. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 27.4.1575

Desde los puertos cantábricos se envían ocasionalmente un registro de todos los gastos generados por los envíos. El detalle con el que se reflejan tales datos varía mucho de unos consignatarios a otros, así como de unos puertos a otros, ya que desde Bilbao tales informaciones son muy escuetas, mientras que desde Santander o Laredo se hacen mucho más prolijas. Es probable que ello tenga explicación en la mayor o menor frecuencia de los envíos y, en consecuencia, el que un mayor grado de confianza hiciese innecesarias explicaciones que sí fuesen necesarias para otros envíos.

Nosotros hemos optado por recoger todas las posibles partidas de gastos, con independencia de la frecuencia o excepcionalidad con que aparecen en la documentación. Para valorar su repercusión en la suma total de los gastos se han utilizado medias aritméticas, eliminando aquellos valores extremos que por su excepcionalidad pudiesen desviar significativamente los datos.

7.2.1.Las partidas de los gastos de transporte.

a) Los Fletes.

En origen, el factor asumía todos los gastos y tasas hasta que los fardos eran convenientemente embarcados; también a él le correspondía acomodar las cargas en las mejores condiciones posibles: bien estibada y bajo cubierta para que no se mojase, salvo que se hubiese pactado otras condiciones. Hay que tener presente que el daño que sufriese la mercancía antes del desembarco era responsabilidad del maestro; pero que desde el momento en que eran depositadas en el cay, la responsabilidad pasaba al consignatario, quien además se hacía cargo de todos los gastos que se habían derivado del

transporte por mar. Lo que no hemos advertido en las cartas son penalizaciones que pudiesen estar relacionadas con los plazos de entrega, que sí son habituales en los transportes terrestres. La propia naturaleza de los tráficos marítimos y las dificultades inherentes a la misma harían inasumibles este tipo de cláusulas, al menos en esta parte de la “mar oceana”.

Para poder identificar los fardos de telas sabemos por las cartas que cada uno era señalado con una marca y un número, con lo que podía ser reconocido en todo momento. En la documentación los números de los fardos suelen ser correlativos. Sabemos de las marcas por estar representadas en los márgenes de las cartas para hacer saber al destinatario la procedencia del porte.

A su llegada a puerto y, una vez fuese desembarcada la mercancía, el patrón recibía el importe del flete contratado. La cantidad menor pagada por el flete de un fardo corresponde a un porte en el que se cargaron 14 fardos⁶¹⁸, lo que probablemente se relacione el elevado número de fardos cargados en un mismo barco, hecho que, por otra parte, es bastante extraordinario pues como se sabe lo habitual era que las telas se repartiesen en distintos barcos para aminorar los riesgos; sin embargo, en el resto de fletes que hemos recogido no parece que la desviación de la media fuese importante por lo que se puede afirmar que se trataba de un gasto que no alteraba grandemente la previsión de beneficio.

En cuanto a las diferencias entre los fletes de los barcos procedentes de Normandía y Bretaña, tomamos como referencia a los puertos de Calais y

⁶¹⁸ AHPUV. Carta de Santander de Juan de Alvear de 20.7.1582.

Nantes, que pueden ser tomados perfectamente como representantes de estas dos áreas de embarque⁶¹⁹. Las diferencias estaban en un 25%, incremento que se justificaba sobre todo por que la distancia hasta los puertos cantábricos era mayor y por lo tanto el tiempo empleado en la navegación.

b) Los Seguros.

El montante de las pólizas tiene un carácter fluctuante debido a su propia naturaleza ya que estaba directamente relacionado con los riesgos que se pretendían cubrir. A los hechos accidentales o estrictamente fortuitos, como eran los propios de la navegación y que causaban ya suficiente zozobra en nuestros corresponsales, hay que añadir los peligros originados por los actos de piratería. Y son estos últimos los que van a condicionar de una manera definitiva el tráfico marítimo de los barcos españoles hacia el Atlántico norte.

Sabemos que los seguros se conciertan de dos maneras: bien se comunican las condiciones del barco y de la carga por correo para que en Burgos se lleve a efecto la contratación como plaza aseguradora por excelencia -aunque en estos momentos en claro retroceso- o bien se contratan directamente en origen, Nantes o Amberes⁶²⁰. Aunque esta última fórmula inicialmente no es habitual, la decadencia de la capital del Arlanzón condujo a buscar otras plazas aseguradoras.

⁶¹⁹ AHPUV. Cartas de Laredo de Juan de Bayona. Hemos tomado como ejemplo el navío de Juan de Irube Escalante, venido de Calais (6.1.1574), y otro navío de Sabat de Iturbide venido de Nantes (17.3.1587).

⁶²⁰ Así, en los años sesenta y principios de los setenta los portes desde Calais, Dunkerque o Ruán se aseguran en Burgos. Dice A. de Quintanadueñas: "*Según su orden, yo cometo el seguro de esto a Burgos a Juan de Vitoria*" (Carta de Ruán de 11.28.1564); mientras que Diego de Echávarri, desde Amberes de 21.2.1576, ya habla del coste del seguro (21.2.1576).

Como se ha visto en otro apartado el seguro no siempre se deja de contratar por voluntad o por descuido de quien debiera de hacerlo; tampoco se concerta necesariamente para la totalidad de la carga. Nosotros hemos optado por aplicar la tasa más alta de la póliza y a todos los envíos con la intención de ajustar mejor los márgenes de beneficios.

En este periodo, entre Nantes y la costa cantábrica se pagaba habitualmente una prima de riesgo del 5'5%. Excepcionalmente los buenos oficios de Andrés conseguían una reducción de medio punto en la concertación⁶²¹.

c) Las averías.

Otra partida, cuya asunción correspondía al consignatario a la llegada de los barcos, era la de las averías. Como se sabe, los factores y cónsules de las distintas Naciones de mercaderes, en este caso el Consulado de Burgos para los puertos de las Cuatro Villas de la Costa, y el Consulado de Bilbao para los barcos que arribasen a los puertos vizcaínos y guipuzcoanos, tenían establecidas unas tarifas según las distintas mercancías⁶²². Las averías comunes, también llamadas ordinarias en la documentación, cobradas como se ha dicho por aranceles fijos, por lo que la variabilidad dependía sobre todo del tipo de mercancía, nunca llegaron a superar el 25% del total de los gastos, siendo lo más habitual que rondase el 17%-18%.

⁶²¹ AHPUV. Carta de Nantes de Andrés Ruiz de 20-5-1575

⁶²² M., BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1963. p. 133 y H., CASADO ALONSO, "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI", en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994. p.190.

En esta partida estaban incluidos los costes derivados de las tasas que se percibían con relación a las maniobras de atraque o aproximación a los muelles, así como del uso del mismo: “cayaje⁶²³” o “mollaje”. En este periodo se habla de 1 real por fardo⁶²⁴.

En cuanto a las llamadas averías gruesas; esto es, aquellas generadas por los gastos extraordinarios derivados de las contingencias del viaje, por su propia naturaleza inhabitual, es más difícil evaluar su impacto a largo plazo en los gastos finales. La circunstancia que parece más común, al menos de las que se hace eco la documentación, era el deterioro o pérdida de alguno de los fardos hasta el momento en que estos fuesen desembarcados, pues los daños que pudiera sufrir la mercancía en las tareas previas a la descarga, estando el barco abarloado en el cay o muelle del puerto, también se sumaban a la avería gruesa. No se desglosa este gasto, por lo que no sabemos si se incluyen las averías de seguros a las que alude Basas⁶²⁵, pero si hay una partida consignada al llamado “*testimonio de averías*”, que bien pudiera corresponder al trámite que los aseguradores exigiesen a los Consulados a fin de hacer frente a las compensaciones pactadas con los asegurados⁶²⁶.

⁶²³ Este impuesto fue concedido para Laredo ante una solicitud cursada por Gracia de Escalante Salazar, procurador mayor de la villa de Laredo, quien en un relación expone al Rey los gastos que generaba el mantenimiento del cay y contracay del puerto. El derecho de cayaje fue concedido el 5 de febrero de 1524, de 2 mrs. por quintal. Cit. por T. MAZA SOLANO, “Diezmos de mercaderías en los puertos de mar de Castilla arancel de cayaje en la villa de Laredo y capitulaciones de ésta con el condestable de Castilla”, en VV.AA.: *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña*, Santander, 1957, p. 234.

⁶²⁴ AHPUV. Carta de Bilbao de 24/4/1576.

⁶²⁵ M. BASAS FERNÁNDEZ, Ob.cit. pág. 131.

⁶²⁶ AHPUV. Carta de Laredo de 7-2-1578. Juan de Bayona refiere cuatro envíos en otros tantos barcos, todos ellos cargados con averías gruesas muy importantes, cuyo gasto es de 68 mrs. en el Testimonio de averías. No contamos con otros ejemplos.

d) Los costes de carga y carreto.

Las tareas de descarga de las mercancías en la práctica debían de estar muy reguladas por la costumbre por lo que su coste es fijo, 10 mrs. por fardo. Al tratarse de barcos de calado regular no precisaban del concurso de embarcaciones más pequeñas para descargar, al menos en el puerto de Laredo, de modo que los gastos hacen referencia a los estibadores y carreteros que trasladan los bultos hasta los almacenes o lonjas, “torres” es el término utilizado en las villas cantábricas. A lo largo de los años estudiados este coste no varía hasta 1582, cuando se incrementa hasta los 12 mrs.⁶²⁷, por fardo, pese a lo cual su repercusión en el coste final fue muy escasa.

En un caso, la persona a la que iban consignadas las mercancías, el santanderino Juan de Alvear, no contaba al parecer con torre propia por lo que le fue preciso añadir a los gastos 68 mrs. por “*enlonjar*” los seis fardos hasta que estos pudieron ser despachados para Burgos⁶²⁸.

e) El hilo y la hechura.

Los fardos quedaban almacenados en las torres a la espera de órdenes, pero antes de que fuesen reexpedidos era necesario comprobar si su contenido y marcas se correspondían con lo consignado en los documentos de *cargaçón*. Para afrontar el viaje por tierra, los fardos eran reacondicionados siempre, bien para adaptarlos a las cargas y pesos habituales en los animales, bien para asegurar su protección. Al igual que en otras labores, el coste de esta operación era fijo -al menos hasta 1587-, cada fardel rehecho suponía 20 mrs. De ellos, 19

⁶²⁷ AHUPV. Carta Santander de Juan de Alvear de 20.7.1982.

⁶²⁸ Ibidem.

mrs correspondían a la hechura, mientras que el hilo era del maravedí restante. Estas costas suponen un promedio del 1'38% del coste total de la operación de traslado.

f) El cáñamo.

En otro capítulo se ha hablado de la importancia de estas telas como cobertura necesaria en los transportes de las más delicadas mercancías. Su coste, entre los 44 mrs. y los 50 mrs. por vara para este periodo, contando con que cada fardo precisaba entre 3 y 4 varas y media como término medio, llegaban a suponer hasta un nada desdeñable 9% del total de los gastos, no son de extrañar pues las quejas del mercader medinense tan celoso como constante en el control de sus negocios.

g) De traer del peso.

Esta operación no es muy frecuente pero tiene interés pues indica la existencia de un sistema de arbitraje de pesas y medidas. Se pagaba una cantidad variable dependiente del número y peso de los fardos implicados, entre 30 y 40 mrs.; es decir que no llegaba al 0'7% de la operación.

h) El albalá.

A la hora de abordar la naturaleza de esta tasa conviene recordar que la costa cantábrica era zona de frontera, expuesta a los ataques enemigos y que por ello había merecido ciertos privilegios entre los que estaba la exención del pago de los diezmos sobre todas aquellas mercancías que llegaban por mar o tierra para ser consumidas en este ámbito territorial costero. Cuando se sacaban hacia Castilla u otras partes sí que tenían que hacer frente a este impuesto, que en el caso de las Cuatro Villas se satisfacía en las aduanas de

los propios puertos de mar. Para justificar haber satisfecho dicha tasa se expedía la llamada *albalá aduanera* o el *albalá dezmera*⁶²⁹. Su monto es consignado separadamente del importe de lo dezmado, y siempre aparece ligado a las cuentas de los arrieros, tal vez por cumplir una misión similar a las *cargaçones* de los transportes marítimos; esto es, la consigna de lo transportado y el reconocimiento de haber satisfecho el pago correspondiente. Esta tasa se imponía a los mercaderes para abandonar la plaza según su destino y correspondía una cantidad por cada fardel, y otra por cada caja o barril. En nuestro caso, se establecía una cantidad fija de 46 mrs., por fardel⁶³⁰. En conjunto, la media nos indica que era superior al 2% del total de los costes de transporte. De Santander tan sólo tenemos constancia de un porte y en este caso tan solo se abonaron 34 mrs. en concepto de albalá de salida, a pesar de que se trataba un porte de 6 fardos de lienzos⁶³¹.

Sabemos que esta tasa podía ser asumida en la salida o bien al llegar a Medina, destino de gran parte de las mercancías enviadas. En muchas cartas se repite como una letanía, antes de la fórmula de despedida, la frase... *mande Vm pagar a los portadores la cantidad de (.....) y su albalá de Medina y no otra cosa...* Lo que por otra parte nos permite asegurar las restantes tasas (portazgos, etc.) o eran inexistentes en este tránsito⁶³²; es decir que estaban

⁶²⁹ Tanto H. LAPEYRE, *El comercio ...*, como M. BASAS FERNÁNDEZ, *El consulado ..* .p.192 nos informan de este documento en el que figura el monto total de lo diezclado, a lo que se añadían los derechos del escribano, encomendero y del propio oficial dezmero.

⁶³⁰ AHPUV. Carta de Laredo de Inés de Limpas de 20.10.1573.

⁶³¹ Ibidem. Carta de Santander de Hernando de Huerta de 25.9.1579.

⁶³² AHPC. Secc. Laredo. Leg.1, p.25. El privilegio de portazgo fue concedido por Alfonso X y se encuentra recogido en distintos documentos del siglo XV, bajo la forma de confirmación del mismo por mar y tierra salvo Sevilla y Murcia, y pescar y salgar en todos los puertos de Castilla, con la condición de que compren la sal en los alfoliés reales.

francos de peajes, o bien -lo que resulta más improbable- que el propio arriero asumía aquellas tasas que de existir, a la fuerza habrían de ser muy pequeñas. Nosotros sólo hemos encontrado alguna referencia al albalá pagado para Medina del Campo y era de 60 mrs. por 5 fardos que pesaban 46 arrobas⁶³³. Es decir, más que tratarse de una tasa distinta, se trata de la misma y que como la mayor parte de las costas podía ser satisfecha bien en origen, bien en destino.

i) La encomienda.

La encomienda o comisión era el beneficio directo que el factor o consignatario percibía por su trabajo. En Laredo, todos los fardeles llevaban una encomienda de 51 mrs. lo que repercutía de forma variable en el coste de los transportes, en torno a un 4%. En Santander, Juan de Alvear cobró 2 reales por seis fardeles, sin que justifique esta diferencia⁶³⁴. En cualquier caso, estas comisiones percibidas por los consignatarios son mucho más elevadas que las percibidas por los factores que organizaban los envíos allá en los puertos de embarque que estaban entre el 1% y el 3%. Las cartas, de cuando en cuando, ponen de manifiesto las quejas de los que aquí recibían las telas y las preparaban para el viaje. En efecto, eran muchas las operaciones de las que estaban encargados, siempre expuestos a que las demandas de unos y otros incrementasen el total de gastos que no siempre era posible repercutir en las cuentas, conscientes de la dureza con que negociaba el medinense. Por otra parte, lo habitual era que se adelantasen la mayor parte de las partidas, lo que siempre entrañaba la pérdida derivada de la inmovilización del capital.

⁶³³ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 6-6-1579.

⁶³⁴ Ibidem. Carta de Santander de Juan de Alvear Santiago de 20-7-1582.

j) La alcabala.

Una de las razones por las que optamos por el año 1575 fue por que en él se conjugan una serie de cambios que resultarán de gran importancia en el devenir de los acontecimientos. Uno de estos cambios fue el incremento en el impuesto de las alcabalas y tercias, que, no lo olvidemos, se trataba de una de las mayores fuentes de ingresos de la corona castellana⁶³⁵. Afecta directamente a nuestros protagonistas puesto que al tratarse de un impuesto sobre el consumo, cualquier modificación podía repercutir negativamente en la demanda, haciendo disminuir los beneficios esperados⁶³⁶.

Las Cortes castellanas otorgan al Rey un nuevo encabezamiento de los ingresos obtenidos por las alcabalas el 22 de febrero de 1575 de casi 1.160 millones de mrs. el primer año y a partir de esa fecha una cifra superior que rondaba los 1.400 millones de mrs. hasta 1584. Tales acuerdos suscitaron una viva reacción en todos los mercaderes y todos ellos se hacen eco, sin excepción, de su sentir acerca de la dureza de la medida⁶³⁷. De hecho la actitud de las ciudades acabará por obligar al Rey a reconsiderar sus planes⁶³⁸.

⁶³⁵ Sobre el incremento de las alcabalas, véase a M. ULLOA, *La Hacienda Real en Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977 y J. I. FORTEA, *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla. Las ciudades ante la política fiscal de Felipe II*, Salamanca, 1990.

⁶³⁶ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575: “*Veo como se ha echado sobre las mercaderías el 10%, además de los que estaban antes, para desempeñar al Rey. Hará mucho daño. Aquí no se hubiera consentido*”.

⁶³⁷ Toledo es una de las ciudades en que más parecen sentirse afectadas hasta el punto de paralizar los tráficos previstos desde Medina del Campo hasta aclarar la situación. El aumento de las alcabalas y tercias supuso triplicar lo repartido en Toledo. AHPUV. Carta de Toledo de Diego Álvarez de 2-3-1577.

⁶³⁸ La imposición de nuevas rentas siempre suponía la contestación de los súbditos, sin embargo parece que las Cortes celebradas en los años 1573, 1575 y 1577 fueron especialmente acerbadas para el Monarca. Vid. P. ZABALA AGUIRRE, *Las alcabalas y la Hacienda Real en Castilla. Siglo XVI*. Santander, 2000. p. 56 y ss.

Para comprender el alcance de la iniciativa impulsada por la Hacienda de Felipe II en el comercio de telas, hay que tener presente que hasta entonces las alcabalas y tercias se cobraron por encabezamiento en la mayor parte del reino⁶³⁹. Además, cada localidad gozaba de autonomía para decidir no sólo la distribución de las alcabalas, sino también se daba una circunstancia de gran trascendencia, y es la de que también era gestionado el impuesto por las propias autoridades locales, pudiendo otorgar franquicias a determinadas actividades⁶⁴⁰. Pues bien, al considerable incremento de este impuesto se le añade un Real Decreto de 15 de marzo de 1575 que endurece aún más las condiciones de pago y por añadidura que los encargados del control fiscal en la primera instancia fuesen funcionarios reales, y que fuesen ellos quienes a partir de 1575 se ocuparían de arrendar el impuesto y cobrarlo en los fielatos de las localidades⁶⁴¹. Esta última circunstancia genera un gran desconcierto entre los mercaderes y por extensión la oligarquía urbana, pues escapa a su control la administración del impuesto. Se muestran dubitativos sobre lo que les sería más beneficioso si el encabezamiento o el arrendamiento del impuesto. A partir de los casos de Córdoba y de Toledo podemos afirmar que dado lo gravoso del impuesto, inicialmente se opta por no encabezarse y asumir el arrendamiento sobre la base de 1/10 de imposición de las mercaderías vendidas “de primera venta”.

⁶³⁹ M. ULLOA, *La Hacienda real en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977. pp. 171 y ss.

⁶⁴⁰ Sabida es la colusión de intereses entre los regidores concejiles y los mercaderes en perjuicio de los grupos populares, dado que la cantidad encabezada era fija y cuando se concedían franquicias ello repercutía en las restantes operaciones. Hay un ejemplo en el caso de Laredo, cuando esta villa negocia con la intención de atraerse el tráfico marítimo y decide asumir las alcabalas cargadas sobre las importaciones que serían satisfechas a costa de los propios de la villa. AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 23-12-1578.

⁶⁴¹ Sobre el alcance del conflicto generado, véase J. I. FORTEA PÉREZ, *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla. Las ciudades ante la política fiscal de Felipe II*, Valladolid, 1990.

Mas no pasa mucho tiempo cuando las cosas parecen recuperar cierta normalidad. A pesar de que la alcabala se ha convertido en gravosa y menudean las quejas al respecto, también se alude a las negociaciones que relajan la dureza de las condiciones iniciales. La suspensión de pagos impulsada por el Rey tuvo unos efectos indeseados más allá de lo esperado, que dificultaron enormemente la situación de la Corona; de hecho los encabezamientos que se negociaron a partir de esta fecha serían más bajos. El monarca hubo de aceptar los límites de su autoridad. En la documentación vemos como la alcabala se reduce, al menos temporalmente, a un 15 al millar al poco tiempo de haber entrado en vigor la medida real⁶⁴².

En Medina del Campo no conocemos reacciones especialmente adversas de los mercaderes, pero es probable que ello tenga explicación en que las cartas no reflejan los acontecimientos de la ciudad en que moraba Simón Ruiz. En los cálculos también le hemos aplicado el 10% de alcabala.

Además de los gastos de los que hemos hablado, tan sólo en una ocasión y en el puerto de Santander nos hemos encontrado con una **Licencia de descarga** de 34 mrs., para el conjunto de seis fardeles, que tan sólo representa un 0'16% del montante total⁶⁴³.

⁶⁴² AHPUV. Carta de Toledo de Diego Álvarez de 10 de marzo de 1575.

⁶⁴³ Ibidem. Carta de Santander de Juan de Alvear Santiago de 20-7-1582.

k) La visita de la Inquisición

Por otra parte, en Santander encontramos una referencia excepcional la Visita del comisario de la Inquisición y secretario⁶⁴⁴ que suponía 4 reales. En Laredo no tenemos referencia alguna sobre la vigilancia de la institución, y en Bilbao tan sólo un confuso episodio en el que el maestro de una embarcación arroja por la borda todos los papeles que había abordo, temeroso -no sabemos si justificadamente- de que le encontrasen textos prohibidos. Lo que sí parece seguro es que o no sabía leer o que con la urgencia no le dio tiempo a percatarse que junto con sus temores también iban al agua los documentos de *carga*, que tan necesarios eran para los mercaderes. Otro suceso aconteció con ocasión de la llegada de unos impresores contratados por Francisco de la Presa que fueron desembarcados en Bilbao en compañía de sus familias. Al parecer sufrieron maltrato por parte de los miembros de la Inquisición⁶⁴⁵, siempre pendientes de que los forasteros pudiesen extender las ideas luteranas. De hecho, las persecuciones y maltratos a los extranjeros eran justamente temidos por las autoridades civiles y sobre todo por los comerciantes de Bilbao. Habían conseguido en 1571 que la Suprema

⁶⁴⁴ Las "Visitas de navíos" eran tareas desempeñadas por los comisarios de la inquisición, acompañados del secretario y el alguacil. Como carecían de salario fijo, percibían unas tasas que se justificaban en el tiempo empleado, gastos de carruaje y lancha. Como vemos la tasa no era satisfecha por el maestro como afirmaba erróneamente Lea, sino por el mercader. La visita incluía la inspección de todos los bultos, tripulantes y pasajeros; mostrando especial cuidado en la censura de los libros. Esta tarea suponían un incremento de las tasas y una demora, pues los libros tenían que ser cotejados con el Índice. HENRY C. LEA, *Historia de la Inquisición española*. Madrid, 1983 (1909), p. 321.

⁶⁴⁵ AHUPV. Carta de Burgos de Francisco de la Presa de 28.5.1575: "El maestro impresor con treinta oficiales, acompañados todos de sus mujeres e hijos....fueron arrestados con gran escándalo y ruido por los vizcaínos..."

aconsejase a los inquisidores una intervención más cautelosa para no estorbar las normales actividades del puerto⁶⁴⁶.

Sabemos que por Carta de la Suprema de 25 de Febrero de 1539 se faculta al Inquisidor de Navarra –Cantabria pertenecía al Tribunal de Calahorra- Logroño- para visitar y ejercer como Inquisidor en el Condado de Vizcaya y Obispado de Burgos y que entre sus funciones se contemplaba la vigilancia de los puertos cantábricos, frontera marítima que no era atendida desde Valladolid⁶⁴⁷. No parece, sin embargo, que la vigilancia efectiva diese comienzo antes de 1557-1558 cuando “la Suprema” hiciese saber al emperador Carlos V su intención de extender su vigilancia a lo largo de las costas y en los lugares de mayor movimiento comercial⁶⁴⁸. Era mucho el interés de la Inquisición por la vigilancia de los puertos de mar mediante el control de los barcos que entraban procedentes de Europa, para evitar la entrada de los libros prohibidos y, a buen seguro, que semejante interés se viese estimulado con la percepción de tasas como las de nuestro ejemplo. Lo que no deja de ser sorprendente es no haber encontrado más referencias que ésta y no en Laredo, puerto con una actividad importadora muy superior a la de los otros puertos de las Cuatro Villas.

⁶⁴⁶ La obsesiva actitud de estos inquisidores llegó al extremo de exigir que se metiesen en una lonja todas las mercancías procedentes del exterior con el fin de poderlas visitar de manera más exhaustiva. Además de los abusos en la cobranza de las visitas, por cuyo motivo fueron juzgados y condenados algunos comisarios. Vid. I. REGUERA: “La Inquisición en los puertos vascos y sus mecanismos de control”, en VV.AA. *Congreso Mundial Vasco*, III, Vitoria, 1988, pp. 477-483.

⁶⁴⁷ E. De MIER PÉREZ, , *Sobre la Inquisición en Cantabria*. Santander, 1999, p. 49

⁶⁴⁸ Las inspecciones de la Inquisición acabaron por generar serios conflictos con los mercaderes y, por ende, con sus instituciones representativas, tanto por el incremento que suponía en los gastos de intermediación como por las demoras e incomodidades que se derivaban de la acción de los comisarios. Bilbao, con mucho más movimiento que Laredo, fue escenario de estas disputas que finalmente se dirimían en la sede de Calahorra. Vid. Passim. A. BOMBÍN PÉREZ, *La Inquisición en el País Vasco, 1570-1610*. Bilbao, 1997; M. TORRES ARCE, *Un tribunal de la fe en el reinado de Felipe V: reos, delitos y procesos en el Santo Oficio de Logroño (1700-1760)*, Logroño, 2002.

7.2.2. Los diezmos.

Una de las partidas más importantes a las que había de hacer frente todo producto importado que pretendiese llegar a Castilla era el diezmo de la mar. Este impuesto aduanero de origen medieval gravaba todas las importaciones que se hacían por los puertos del mar Cantábrico hacia Castilla –salvo aquellas que servían para el abastecimiento de los naturales de la costa que no lo pagaban⁶⁴⁹-; sin embargo, mientras que las aduanas de las Cuatro Villas estaban sitas en los mismos puertos de mar, en las Provincias Vascas se trasladaban a los puertos de montaña que separaban estos territorios de Castilla: Valmaseda y Orduña para Vizcaya, y Salvatierra para Álava⁶⁵⁰.

En el periodo que analizamos, la Monarquía Hispana, representada por Felipe II, había retomado el control directo de los Diezmos de la mar a la muerte de Pedro Fernández de Velasco⁶⁵¹, Condestable de Castilla, representante de la familia que había detentado su provecho desde el siglo XV. Cuando, en 1562, Juan de Peñalosa asume la administración del impuesto la situación de las aduanas era bastante deficiente. Inicia su ejecutoria elaborando un interesante

⁶⁴⁹ Trasmiera y las Cuatro Villas de la Costa gozaban de un privilegio concedido por Fernando IV en 1.300, confirmado sucesivamente por Juan II, Felipe II y Felipe III, por el que quedaban libres de diezmos de las “*mercaderías y provisiones y mantenimientos que se llevaban de unas villas a otras, ni de las que se llevan de las dichas villas al Señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, por que los dichos derechos se solían y acostumbraban a pagar quando las dichas mercaderías salían para nuestros reinos de Castilla y para fuera de nuestros reinos*” AHPC, Laredo, 10, fol. 3.

⁶⁵⁰ H. LAPEYRE, *El comercio exterior...*p.77 y ss.

⁶⁵¹ Los derechos aduaneros de los diezmos de la mar fueron cedidos por Enrique IV a Pedro de Velasco, condestable de Castilla. El 9 de julio de 1523 se firmaron en Medina de Pomar, solar de los Velasco, ciertas capitulaciones entre el Condestable Iñigo Fernández de Velasco y la villa de Laredo, determinando los derechos que, en concepto de diezmos marítimos, debían de pagar las mercancías comercializadas a través del puerto de Laredo, procedentes del exterior y viceversa. Vid. T. MAZA SOLANO, *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*. Santander, 1957. pp. 236-242.

informe⁶⁵² elevado a Francisco de Garnica, en el que explica que para establecer una justa cuantía en la tasa impositiva le era imposible recurrir a los testimonios de los mercaderes de Burgos o de Bilbao porque no “dicen verdad” al ser parte implicada. Peñalosa, pese a todo, hace un cálculo de beneficios brutos de entre un 20 a un 25%, pendiente de confirmación, pero que a nosotros nos parece elevado. Se habla de la levedad del 5% aplicado en ese momento, y de la posibilidad de elevar la tasa hasta un 10%.

Además de solicitar más fondos para sus necesidades de gestión, gracias a la cual sabemos que se hacía acompañar de 8 hombres armados de arcabuces, con sus cabalgaduras, evalúa de forma positiva el estado de los diezmos. Hace notar que a pesar la pasada guerra con Francia y el “*desasosiego presente*” calcula que el rendimiento que se podría obtener sería de consideración, sobre todo teniendo en cuenta el nivel de fraude existente que los comerciantes “*meten las mercaderías en sus casas y aguardan coyunturas para sacarlas por la noche y a tiempo que no los pueden coger (los diezmeros) y se saca dinero, pan y todas las cosas prohibidas que se pierden hasta la mitad de los derechos*”⁶⁵³.

Por último se advierte de la protesta que los vecinos de esas tierras elevarían a la autoridad y advierte que sus argumentos serán que la vigilancia de los tránsitos habría de corresponder a la justicia ordinaria y no a los jueces de sacas, pero ya anticipa el argumento en contrario al señalar que ello nunca fue así y que además los ordinarios carecen de formación jurídica y que eran

⁶⁵² A.G.S. CJH, 45 (280) 12.6.1563. Agradezco a J. E. GELABERT su generosidad al permitirme la consulta de este documento.

⁶⁵³ Ibidem.

elegidos al azar, incluso entre los propios mercaderes, lo que hace dudar de su imparcialidad.

La lectura del informe y el conocimiento que tenemos de los acontecimientos posteriores a su data no hacen sino confirmar la impresión de hallarnos ante un hombre de gran valía no sólo como organizador, cosa que los hechos demostraron, sino también como analista de gran capacidad y sutil juicio. Los sucesivos incrementos obtenidos por los rendimientos del impuesto evidencian la mejora en el control del tráfico, con independencia de que Felipe II ordenase un notable aumento de las tarifas, desde un 5% en que había quedado tras la negociación con los Consulados de Burgos y de Bilbao, hasta un 7'5% *ad valorem*. Esta tarifa se percibía de acuerdo con unos baremos pactados, que se expresaban en el valor de la tasa por unidad de producto; la única excepción eran los vestidos que pagaban de acuerdo con el precio de la prenda⁶⁵⁴.

A propósito de las cantidades dezmadas por las mercancías, nosotros tomamos como referencia inicial la información que Lapeyre nos proporciona en su estudio sobre el comercio exterior castellano en el periodo⁶⁵⁵. Los datos que nos ofrece pertenecen a la aduana de Vitoria y son anteriores a la reforma de Juan de Peñalosa de 1563⁶⁵⁶. En cualquier caso son tasas considerablemente menores a las que nos ofrece la documentación, sobre todo

⁶⁵⁴ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 8.5.1578.

⁶⁵⁵ H. LAPEYRE, *El comercio exterior...*p.331 y ss.

⁶⁵⁶ M. ULLOA, *La Hacienda Real en Castilla en tiempos de Felipe II*. Madrid, 1977. p.311. Pese a que Felipe II tenía la intención de ordena un aumento general de tarifas del 150%, ello no fue posible y finalmente se aplicaría un 7'5% del valor de la mercancía (hasta entonces se percibía un 5%).

en lo tocante a las telas más caras como las holandas y los ruanes. Creemos que ello se debe a la gran variedad de categorías que incluso dentro de un mismo género se daba y en el escaso cuidado de los oficiales por consignar tales diferencias, priorizando el cálculo total de lo que habría de ser satisfecho. Nosotros hemos optado por fiarnos de lo señalado en la liquidación de las cuentas que nos ofrecen las cartas.

Los intentos del “rey prudente” por mejorar los ingresos, siempre se toparon con el interés por garantizar un tráfico activo, la oposición de los mercaderes y los privilegios de las Provincias Vascas⁶⁵⁷. Pese a lo cual es evidente que la evolución del rendimiento de las aduanas mejoró ostensiblemente, al menos hasta los primeros años de la década de los setenta. Posteriormente, los avatares de la política y el cambio de coyuntura económica afectarán a la recaudación. Nuestra documentación participa pues directamente de estos acontecimientos.

En las cartas no siempre aparece la cantidad diezmada ya que normalmente los mercaderes consignatarios contaban con un poder concedido por el mercader medinense ante un fedatario público para poder suscribir la obligación con que se asumía el importe de lo dezmado⁶⁵⁸, difiriendo los pagos a los los periodos feriales⁶⁵⁹. En este poder figuraba el nombre de los

⁶⁵⁷ M. ULLOA, Ob.cit. En esta obra se exponen las vicisitudes de tales intentos que fueron respondidos por los mercaderes, así como la pretensión de aumentar el diezmo viejo que se cobraba en San Sebastián. Finalmente, sí que se aumentaron las tarifas y ello derivó en la huída del tráfico hacia el oeste del Cantábrico. p.312 y ss.

⁶⁵⁸ AGS. C.M., Leg. 161. Hemos tomado las cifras que ofrece Juan de Peñalosa y de los totales que figuran en la Contaduría Mayor tan sólo el 10% de lo recaudado lo era al contado, el resto se compensaba mediante obligaciones en las ferias..

⁶⁵⁹ AHPUV. Carta de Juan de Peñalosa de 31.5.1563: “Envié las obligaciones que se debían de estos diezmos y hará que Vm. me la hiciese de hacerlas cobrar en Feria de Villalón...”

beneficiarios y normalmente estaba limitado a una cierta cantidad (podía ser de 200.000 mrs.), por lo que si la suma total de las mercancías dezmadas excedía de tal cantidad, no quedaba más opción que la de asumir el coste y reclamar a Simón Ruiz el envío con prontitud de un nuevo poder, o en algún caso lo que se le solicitaba era un poder general, que, dada la extrema prudencia del mercader medinense, era tanto como pedir un imposible. Otra fórmula, más excepcional, fue la de utilizar el poder de otro mercader para acomodar la obligación, y compensar las cuentas en la feria correspondiente. Ello, probablemente sólo fuese posible entre comerciantes de la solvencia o dita de Simón Ruiz. Finalmente, en todo caso, sus obligaciones eran negociadas en las ferias de Medina o Villalón, aunque Felipe II intentase infructuosamente que las obligaciones se pagasen a la fecha de vencimiento, es decir quince días desde su fecha de emisión. No parece que los oficiales de aduanas admitiesen de buen grado estas obligaciones y exigían la presentación de la cédula en la que de manera expresa figurase la autorización que el propio administrador del impuesto concedía al mercader⁶⁶⁰. Hechos que fuesen los pagos en la feria correspondiente, en ocasiones, se hacía un testimonio de dicho pago que se remitía a Medina del Campo⁶⁶¹. Afortunadamente entre las cartas hemos encontrado un ejemplo de este tipo de documento que por su interés transcribo:

“En la ciudad de Orduña a veynte y siete días del mes de henero de mil quinientos setenta y nueve años dezme yo Nuño de Aguinaga escribo en nombre del Señor Simón Ruiz Embito, vecino y regidor de Medina del Campo

⁶⁶⁰ AHPUV. Carta de 23-2-1587. En este caso y aunque el corresponsal culpase al oficial dezmero se paraliza el envío de 14 fardos en Briviesca, hasta que el propio Simón Ruiz resolviese la situación pues desde Laredo nada se podía hacer.

⁶⁶¹ *Suplicamos que se nos envíe testimonio (desde Medina de Rioseco), por ser el juez de sacas muy riguroso y lo pide.* AHUPV. Carta de Laredo de Martín de Bayona de 19.11.1587.

quinientas y noventa y tres anas de lienço de Ruán y seiscientas y treynta y quatro anas de cañamaça y montó el diezmo por todo ello sietemil y seysçientos y ochenta mrs. lo firme de mi nombre (firma y rúbrica)”. (Figura 7.1)

Era habitual la lucha entre los comerciantes y las autoridades por lograr mejores recaudaciones o menores imposiciones según los casos⁶⁶². Además, no era infrecuente que Juan de Peñalosa estuviese visitando las aduanas por lo que no podía confirmar personalmente el acuerdo. En algún caso, el propio administrador podía exonerar del pago del impuesto a ciertos personajes principales⁶⁶³. Cuando ni los mercaderes ni el valor de las mercancías diezmadas eran tan importantes satisfacían las tasas a los propios oficiales, y para ello se les concedía un plazo que normalmente era de 15 días contados a partir de la fecha en que se suscribía la obligación⁶⁶⁴.

Los conflictos entre los oficiales aduaneros y los mercaderes fueron constantes. Estaba en su naturaleza. En unos primaba la voluntad recaudatoria –ellos percibían una comisión por lo cobrado- y en el lado opuesto los mercaderes, cuyos argumentos eran hechos suyos por las instituciones representativas locales, que pretendían liberarse de tales cargas. De modo que tanto en la documentación de la Junta de las Cuatro Villas, como en la del

⁶⁶² M. ULLOA, *La Hacienda real...*pág. 311. Por nuestra parte hemos recogido numerosos testimonios sobre la cuestión, pues son constantes las quejas dirigidas al Consejo de Hacienda a propósito de los excesos de los oficiales, administrador, *jueces de descaminos* o juez de sacas ya a fines del siglo y principios del siglo XVII.

⁶⁶³ Cartas de Laredo de 9-1-1581 y de 23-4-1581. En ellas se refieren las conversaciones de Juan de Bayona con el Administrador de las aduanas para que el envío de ciertas tapicerías destinadas al presidente (no sabemos si del Consulado de Burgos), fuesen libres de diezmos. Además parece que tal deferencia no era la primera vez que se había hecho.

⁶⁶⁴ AHPC. En esta obligación un vecino de Medina del Campo se obliga a pagar 9.188 mrs. por unas mercancías, asumiendo una penalización de 400 mrs. por día en caso de demora. Leg.1.122 p.126.

propio regimiento de Laredo y en las propias cartas se evidencian estas tensiones de manera casi ininterrumpida. Episodios especialmente tensos se generan cuando el administrador pide la aplicación del diezmo a las mercancías intercambiadas entre las villas cántabras o con las de Vizcaya y Guipúzcoa. Las villas se movilizan y piden derogar la nueva norma y no hacer mudanza, apoyándose en privilegios reales anteriores además de su condición de territorio fronterizo, la falta de artillería para defenderse por su pobreza y la escasez de efectivos demográficos derivada de las pestes y guerras⁶⁶⁵. Otras acciones contra las que protestan airados los laredanos son las que se producen cuando los jueces de sacas o descaminos se aplican con excesivo celo obstaculizando el tránsito habitual de las mercancías o incluso disuadiendo a los mercaderes que optan por “las tierras libres”, es decir las provincias exentas. En este sentido, el documento más contundente sobre los efectos que causaba en el comercio de la villa la presencia del Juez de Sacas es un poder concedido al procurador Juan de Saribai: “

(...) fue visitada por el juez de sacas hace dos años y desde entonces han salido dos navíos de guerra contra los enemigos de la fe en Francia y por esta causa no ha habido trato ni comercio en esta villa, ni han venido barcos forasteros con pan ni mantenimientos en especial este presente año, que aunque esta villa ha tenido cédula real para sacar los forasteros el dinero que procediese del trigo que trujiesen y demás mantenimientos no ha venido ningún navío ni ha sido de provecho la cédula (...) por haber venido a esta villa y a sustituir en ella al licenciado

⁶⁶⁵ AHPC, Diversos, Leg.16,7. Acta de la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de 21 julio de 1580 transcrita por J. BARÓ PAZOS, Ob. Cit. pp.133-138

*Luís de Contreras, juez de sacas, y los dichos navíos no vendrán y que esta villa recibirá mucho daño (...) Se pide al Rey que el juez de sacas no visite la villa, salga de ella y no moleste a sus vecinos*⁶⁶⁶.

El Licenciado Escobar en una carta enviada al Presidente del Consejo de Hacienda en 11 de febrero de 1581 le manifiesta con claridad meridiana y con argumentos similares las negativas consecuencias que se derivaban de *“las estorsiones y malos tratamientos que los mercaderes pasajeros y dueños de los navíos reciben por parte del alcalde de sacas y de sus ministros.....que por librarse de ellos se van a San Sebastián....y otros que solían cargar para aquí cargan ya para Sevilla...”*⁶⁶⁷.

Las quejas sobre su presencia se reiteran en 1587 y 1591 lo que indica que sirvieron de poco y que la voluntad recaudadora se impone sobre los perjuicios que supuestamente se derivaban de su ejercicio.

Habitualmente, sobre las rentas recaudadas en los diezmos se situaban juros. Los tenedores de dichos juros presionaban a los sufridos mercaderes para poder así percibir lo que les correspondía⁶⁶⁸. Este acicate es trasladado en la documentación como un argumento más para que las cantidades adeudadas por los mercaderes castellanos fuesen rápidamente satisfechas a los consignatarios. Aunque se haya afirmado que los pagos al contado dependiesen del montante de la cantidad que hubiese que satisfacer, lo cierto es que podían concurrir otras circunstancias tales como la necesidad de

⁶⁶⁶ AHPC. Laredo, Leg. 1.123, fol. 188. Poder del Regimiento de Laredo.

⁶⁶⁷ AGS. CJH, Leg. 192.

⁶⁶⁸ M. ULLOA, *La Hacienda real...* Sobre el déficit de la Hacienda y la insuficiencia de los diezmos para enjugar los juros situados sobre esta renta de la Corona. p. 316 y ss.

liquidez inmediata del administrador o arrendador bien para el pago de los juros situados en la aduana, bien para la resolución de algún embargo por otro tipo de rentas. También sabemos de situaciones⁶⁶⁹ en que se concede un plazo de quince días para hacer efectiva la obligación, aunque, en este caso, la indulgencia tal vez se viera forzada por el hecho de que se recuperase el sistema de arrendamiento del diezmo en la persona de Diego de Santiesteban, y la necesidad obligase a moderar la presión sobre los pagadores.

En una carta de Maturin Bizeul se denuncian unos hechos que bien pudieran explicar las motivaciones espurias que al parecer guiaban las acciones de los oficiales de aduanas. Dice el nantés: *“Estos guardias son unos bellacos. Uno de los guardias me contó que (Juan de) Peñalosa les quería dar un tanto de soldada cada año por que no tuviesen parte en los hurtos, pero los guardias no quisieron y amenazaron con quejarse al Rey...”*⁶⁷⁰. Consciente de la venalidad de sus oficiales, Peñalosa, asignándoles una cantidad como salario, pretendía que al no participar en la aplicación de las tasas no sólo facilitasen las operaciones del gravamen sino también que actuasen de un modo más honesto sin abusar de su condición. Tales fueron al parecer sus intenciones, pero finalmente se impondría la voluntad de los oficiales y siguieron participando de las comisiones por lo diezmo, generando las tensiones y quejas ya señaladas.

⁶⁶⁹ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 31-1-1582.

⁶⁷⁰ Ibidem. Carta de Bilbao de Maturin Bizeul de 25.5.1564.

En Liquididad de Ordina a Venite siete los decimos de Flenzo semill
Jouing y siete y un decimo de peme y un de apunaga y en nombre del
Hoy sculo Simon Trui subito vez y legados de Modm de lomo quinientas y
noventa y tres mas ochenta y dos y sesenta y tres y quatro en las
enimaza y monto el diezmo pero de ello sukemilly seyscientos noventa y tres
y el trece de noviembre de 1777 Juan de Guzman

Figura 7.2. Testimonio de pago de diezmos. Tamaño real aproximado.

En alguna ocasión, eran los propios arrieros los que adelantaban el importe del diezmo. En este caso, solían ser operaciones de importancia menor, y al diezmo se añadían fletes y el resto de costas. Se hacía la cuenta y los arrieros pagaban al consignatario la cantidad que luego les sería satisfecha al término del viaje⁶⁷¹.

Cálculo de la tasa de beneficio para ciertas operaciones en 1575.

Hemos tratado de reconstruir alguna operación para poder aplicar el efecto de los gastos en operaciones concretas de compra y de venta de estas mercancías. Ya se expusieron, con carácter general, las dificultades que para el investigador presenta este tipo de documentación. Estas dificultades se nos han hecho especialmente presentes llegados al momento de seguir las variadas circunstancias que acompañan a una operación comercial concreta. Resulta en extremo complicado tener información completa de todos y cada uno de los pasos; no obstante, creemos que los cálculos que hemos realizado se ajustan bastante a la realidad y nos ofrecen una idea meridianamente precisa de cuáles eran los cálculos que nuestro mercader medinense tenía que hacer antes de dar las órdenes de compra.

A la hora de establecer los cálculos, hemos de señalar que contamos con una información excepcional que nos proporciona la documentación de Laredo del Archivo Simón Ruiz. En efecto, tanto Inés de Limpias como su sobrino y continuador en la sociedad Juan de Bayona Marañón informan

⁶⁷¹ Ibidem. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 24.9.1574. En esta carta se contiene una carta de pago a favor de Juan Diez de las Damas: "...digo que recibí de Simón Ruiz, vecino y regidor de Medina del Campo, los 5.152 mrs esta carta contenidos, los cuales me pagó Fernando de Morales por otros tantos que yo pagué a Inés de Limpias en Laredo...".

(ocasionalmente) de manera pormenorizada de todos aquellos gastos que se derivan de las distintas operaciones hasta hacer llegar a Medina del Campo las telas desembarcadas y consignadas a su nombre. Así, por ejemplo se le comunican los siguientes gastos ocasionados por un fardel de lienzos enviado⁶⁷²:

Flete.....	680,0 mrs.
Avería ordinaria.....	181,0 mrs.
Avería gruesa.....	105,5 mrs.
Descarga y carreto.....	10,0 mrs.
Hilo y Hechura.....	20,0 mrs.
3 varas de <i>cañamaço</i> ...	132,0 mrs.
Albalá.....	46,0 mrs.
Encomienda.....	51,0 mrs.
Total	1.225,5 mrs.

En otras cartas se informa de los gastos de los mulateros o de los diezmos y aunque la información enviada no se ajusta a un modelo sistemático es lo suficientemente detallada (sobre todo la de Inés de Limpias) para permitirnos un análisis bastante ajustado a la realidad.

Al centrarnos en el año de 1575, hemos limitado la variabilidad cambiaria. Desde Nantes se informaba regularmente de los tipos cambiarios, no tanto para establecer de una manera precisa el beneficio que se obtendría aquí,

⁶⁷² AHUPV, Carta desde Laredo de 24 del 9 de 1574

en España, sino más bien para establecer la forma de compensar las cuentas. Esta cuestión será tratada en otro capítulo por lo que por ahora me limitaré a señalar cómo se han hecho los cálculos. Hemos optado por tomar los tipos cambiarios, uno del mes de abril que hemos aplicado a todas las compras de la primera mitad del año, y otro de septiembre para la segunda mitad.

TASAS DE CAMBIOS⁶⁷³

Con fecha de 13/4/1575	
1 real (34 mrs)	5 sous ⁶⁷⁴ 3 deniers
1 Libra tornesa ⁶⁷⁵	130 mrs.
1 Sous	6'5 mrs.
1 Denier	0'54 mrs.
1 Escudo de marco	377 mrs.

Con fecha de 24/9/1575	
1 real (34 mrs.)	4 sous 6 deniers
1 Libra tornesa	150 mrs.
1 Sous	7'5 mrs.
1 Denier	0'65 mrs.
1 Escudo de marco	450 mrs.

⁶⁷³ Estas tasas de cambio han sido elaboradas a partir de la información de la documentación en estas fechas.

⁶⁷⁴ F.C. SPOONER, *L'Économie Mondiale et les Frappes Monétaires en France, 1493-1680*, Paris, 1956, pp. 342 y ss. En Francia, para este periodo, un sou equivalía a 12 deniers.

⁶⁷⁵ Ibidem. Una Libra tornesa equivalía a 20 sous, o 240 deniers.

A partir de estas tasas de cambio se han vertido los datos de precios de compra en Francia, bien en Ruán o bien en Nantes, a la moneda castellana de cuenta más utilizada en este tipo de operaciones, el maravedí. Hay que tener presente que esta tarea no es siempre sencilla pues el precio de las telas se ofrecía en distintas medidas de longitud o cantidades. Veamos cuáles son las más mencionadas.

La unidad de medida más pequeña y una de las más utilizadas es el **ana**. Su equivalencia con la vara castellana es variable, pero con un margen relativamente reducido que está en torno a las 150 varas cada 100 anas, por lo que hemos utilizado un coeficiente reductor de 0'7 para la conversión de los precios y lo mismo para el cálculo de las medidas de varas por fardo⁶⁷⁶. El número de anas por fardo es muy variable: de las 200 que llevaban los fardelos de brines, malobrines y angeos a las más de 350 de los lavales o las más de 470 de las bretañas y holandas. Otra de las medias habituales es la pieza que es la unidad de fabricación, tal y como salen de los telares; como en el caso anterior no todos los fardos se dividen en el mismo número de piezas; así los angeos, brines, melinges y malobrines están en torno a la decena, mientras que las bretañas y ruanes estaban en torno a las dos decenas. Los lavales son los que mayor número llevaban pues alcanzaban el medio centenar. Por último el fardo, fardel o paquete que son las unidades de transporte y comercialización al por mayor. En las cartas es habitual que los precios se den en cientos de *anas*, más que en piezas o fardos, lo que se ha tenido presente a la hora de establecer los cálculos. Ya en Castilla, para los transportes y las ventas, aunque

⁶⁷⁶ E. LORENZO SANZ, *El comercio de España con ...* pág. 445. Hemos optado por utilizar los datos ofrecidos por este autor, corroborados y complementados con la información que hemos podido obtener a partir de la documentación. Otros autores han ofrecido medidas no siempre coincidentes: véase a V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers* Vol 1. pág. 238

la unidad básica fuese la vara castellana, también se empleaban otras medidas o fracciones del fardo, como el cabezal, equivalente aproximadamente a la tercera parte de un fardo, o unas tres piezas. Otras unidades de medida utilizadas habitualmente en los transportes cuando se trataba de longitudes menores a una pieza eran las carpetas y las baquetas en que se acomodaban los fardos.

Sobre los precios de venta se han buscado aquellos centros comercializadores que nos pudiesen ofrecer una imagen lo más completa posible de este comercio. Trazamos unos círculos concéntricos imaginarios para comprobar los efectos de la distancia y las distintas condiciones de las ventas de telas en Castilla; además de comprobar cuál era el radio de acción efectivo de las telas desembarcadas por Simón Ruiz en los puertos cantábricos. Empezamos por obtener información de los puertos de descarga, Laredo y Bilbao. Ya se ha señalado que no son grandes centros consumidores, pero tienen interés en cuanto que no se les aplican los gastos generados por el transporte terrestre ni, al menos para el caso de Bilbao, los impuestos más gravosos, los diezmos. Elegimos una segunda línea de posibles centros de compra como Burgos y Briviesca, pero desafortunadamente la correspondencia en este periodo no alude a Burgos como mercado consumidor, sino como lugar de paso o de reorganización de los portes, por lo que no se ofrecen datos sobre los precios de estos productos. Más previsible era que en la correspondencia desde Briviesca no se guardasen datos sobre estas mercancías, no sólo por ser una localidad cuya área de influencias fuese relativamente pequeña sino por que también se hallaba en las mismas circunstancias de declive que la capital del Arlanzón. La tercera línea quedaba marcada por lo que si eran grandes

centros de consumo: Valladolid, Medina del Campo y Toledo. Efectivamente, los datos aquí obtenidos son importantes tanto en variedad como en cantidad. Quedaba por comprobar el alcance de las redes comerciales del mercader medinense y llegamos hasta Córdoba, ciudad que creemos marcaba el límite inferior de ese radio de acción terrestre y en la que de hecho son frecuentes las comparaciones que el corresponsal hace de los precios de las telas en el mercado de Medina con el de las desembarcadas en Sanlúcar de Barrameda⁶⁷⁷, más que las del mercado sevillano.

Se han comprobado cinco operaciones por ser aquellas de las que contamos con más información y que pueden ser representativas pues pertenecen a los segmentos de consumidores medios y de alto poder adquisitivo que se corresponden con los perfiles de la demanda castellana, pues los grupos sociales populares estarían normalmente excluidos de este tipo de productos. Se trata de lienzos adquiridos en Bretaña (brines, bretañas y angeos), Normandía (ruanes) y Flandes (holandas), representativos de las tres zonas productoras más importantes. Las telas podían ser embarcadas en el mismo puerto de Nantes, el de Brest o el de Saint-Malo para las bretonas, el de Calais y Ruán (Abra de Graça- Le Havre) para las normandas y las holandas a las que hacemos mención también fueron embarcadas en Nantes, a pesar de lo “subido de precio” en que se encontraban. Sin duda, las circunstancias bélicas de la rebelión flamenca condicionaban la compra en la plaza francesa y justifican tal encarecimiento.

⁶⁷⁷ AHPV. Carta de Córdoba de Sebastián Sánchez de 11.12.1575. Aunque las telas desembarcasen en el puerto sanluqueño, el mercado de las telas estaba en Sevilla y cuando las telas almacenadas en Córdoba tenían allí difícil salida, se enviaban al mercado sevillano, aprovechando que con la llegada de las naos procedentes de la fachada atlántica se activaba el mercado con la llegada de muchos compradores.

Es preciso destacar que la reconstrucción de estas operaciones, aunque se ajustan a los valores que hemos localizado en la documentación sólo pretenden ser aproximadas, ya que algunos de los datos han sido extraídos de operaciones asimilables.

Una partida de brines:

Son tejidos procedentes de Nantes que comercializaban la producción de una amplia zona de Bretaña. Entre las telas de lino, los brines y melinges son aquellas que por su bajo coste eran asequibles para un segmento amplio de la población. Con ellas se confeccionaban las camisas, jubones y la ropa de cama⁶⁷⁸. Al ser relativamente económicos eran por ello accesibles a un grupo de consumidores amplio. Normalmente se comercializaban junto con los melinges, más costosos y al parecer también más demandados. Los productores imponen a los compradores unas condiciones que indican no solo la preferencia sino también la dificultad para vender los brines.⁶⁷⁹

⁶⁷⁸ A. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, "El comercio de paños y lienzos en Santander en el siglo XVII", en *Revista Altamira*. Tomo L. Santander, 1993. pp 51-66

⁶⁷⁹ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 27.4.1575. El fardo de brines tenía entre 200 y 204 anas, que hacen unas 312 varas castellanas. El precio es de 37 libras tornesas y 10 sous el ciento. En esta operación se imponen 1/3 de brines por 2/3 de melinges. Excepcionalmente se señala una imposición del 20'5%.

Precio de compra	9.672,0 mrs.
Encomienda (2%)	193,0 mrs
Tasas señaladas (20'5%)	1.982,0 mrs
Seguro (5'5%)	532,0 mrs
Flete	748,0 mrs
Avería ordinaria	310,0 mrs
Descarga y Carreto	10,0 mrs.
Hilo y hechura	20,0 mrs.
Cáñamo	175,0 mrs
Albalá	46,0 mrs
Encomienda	51,0 mrs
Transporte a Medina	784,0 mrs ⁶⁸⁰

- En Bilbao se ofrece un precio de 41 mrs por vara. Descontamos todos aquellos gastos derivados del transporte y, pese a todo, el saldo de la operación sería negativo en 655 mrs. Allí no se podrían vender.
- En Medina del Campo se ofrecen 58 mrs. por vara. Hemos de añadir, el diezmo que se habría de satisfacer en la aduana de Orduña. Vamos a suponer que por ir solo se le aplica la tasa por carga que es de 450 mrs. A ello se le añaden todos los gastos de transporte. El beneficio total es de 2.473 mrs., descontado un 10 % de alcabala. Es decir, que la operación arroja un beneficio neto del 13'6%.

⁶⁸⁰ Son 6 arrobas por fardel N.de A.

- En Toledo el precio de venta es de 65 mrs. por vara. A los gastos anteriores hay que añadir los 30 mrs. por arroba que cuesta el porte desde Medina del Campo a la capital del Tajo. Los beneficios netos, descontando de ellos 1/10 del impuesto de alcabala que tan quejosos tenían a los corresponsales⁶⁸¹, alcanzarían casi el 22%.
- En Córdoba el precio de venta de esta lencería sería de 75 mrs, por vara. Añadiremos el coste del transporte terrestre de Medina del Campo a Córdoba, unos 60 mrs. por arroba, pese a lo cual el beneficio sería superior al 36'6% (también le aplicamos el décimo de alcabala).

Una partida de angeos:

Se adquiere un fardo de 8 piezas de 222 anas, que equivalen a 312 varas castellanas. El precio que se señala es de 30 libras y 20 sous por cada 100 anas. En su conjunto el precio abonado por el fardel fue de 8.892 mrs.

⁶⁸¹ Carta de Toledo de Diego Álvarez de 16.2.1575. A propósito de otro envío desde Laredo dice: *"Sobre los cuatro fardos que vinieron de Laredo me dice Vm que no se han vendido (en Medina del Campo) y que por eso se me enviaron, que está muy bien, que aquí no se dejarán de vender, aunque los anascotes se venderán mejor ahí (...) no tanto por el precio cuanto por la alcabala que por no encabezarme entiendo hemos de pagar de diez uno"*.

Además de los gastos de la compra, se añaden las siguientes partidas:

Encomienda (2%)	117,0 mrs.
Tasas de salida (5 sous por fardo)	32,5 mrs.
Seguro (5'5%)	489,0 mrs.
Flete	748,0 mrs.
Avería común	318,0 mrs.
Carga y Descarga	10,0 mrs.
Hilo y Hechura	20,0 mrs.
Cáñamaço	175,0 mrs.
Albalá	46,0 mrs.
Encomienda	51,0 mrs.

- En Bilbao se documenta un precio de venta de 38 mrs. por vara. Se ha calculado un beneficio de 956'5 mrs., lo que representa un porcentaje de beneficio neto del 8%.

Diezmo	667,0 mrs.
Transporte	680,0 mrs (3 rs. y medio por carga)

- En Medina del Campo se vende a 46 mrs. la vara. Se han deducido los gastos del transporte, diezmo y alcabala. El beneficio neto es de 1.964 mrs. por este fardo, lo que trasladado a cifras porcentuales es un 28'3%.

- En Toledo el precio de venta es de 48 mrs. por vara. Hemos añadido a los gastos los 30 mrs. por arroba y calculado a 13 arrobas por carga lo que supone un gasto añadido de 390 mrs. Desconocemos si se ha cobrado algún tipo de comisión al cambiar a otro medio de transporte, aunque de ser así no modificaría de forma significativa el coste de la operación. El beneficio neto se ha calculado en 2.192 mrs. También hemos deducido el coste de la alcabala sobre esta cifra, lo que supondría que también estaríamos en un porcentaje del 31'6%, el mismo que el obtenido en Medina del Campo.
- En Córdoba el precio de venta es de 57 mrs. por vara. Con unos costes de transporte entre Medina del Campo y esta ciudad de 780 mrs., obtendrían unos beneficios de 4.581 mrs. También le aplicamos el décimo de la alcabala, aunque el correspondiente no señala si en este periodo se habían enbecazado o no. El resultado es un 66'1% de beneficio neto.

Una partida de bretañas:

Este tipo de tejidos ya entra en la categoría de los obrajes de calidad. Cuando se informa de su precio se hace por unidades o anas; en este caso, se informa de que el precio es de "9 sous 6 deniers" por cada una. Sabemos que por término medio un fardo de bretañas tenía 475 anas, o sea 748 varas, que trasladadas a la moneda de cuenta castellana serían 28.120 mrs.

Encomienda (2%)	562,0 mrs.
Seguro (5'5%)	1.546,0 mrs.
Flete	748,0 mrs.
Avería común	433,0 mrs.
Carga y Descarga	10,0 mrs.
Hilo y Hechura	20,0 mrs.
Albalá	46,0 mrs.
Encomienda	51,0 mrs.

- En Bilbao el precio de venta de las bretañas era de 44 mrs. por vara. El beneficio por fardo es de 1.024 mrs; es decir un 3'24%.

Diezmo	2.109,0 mrs.
Transporte	1.802,0 mrs (13 arrobas y 7 libras ⁶⁸² a 4 rs. por arroba)

- En Medina del Campo el precio de la vara de bretaña es de 58 mrs. El beneficio es de 7.937 mrs, deducidos los costes del diezmo, alcabala y del transporte, un 18%.
- En Toledo el precio es de 59 mrs por vara. Se le han de añadir a los gastos 398 mrs. del transporte en carreta de una ciudad a otra y de la alcabala; pese a todo el beneficio aún sería del 18'5%

⁶⁸² Cada arroba se divide en 25 libras. J. COROMINAS y J. A. PASCUAL, *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, 1985.

Una partida de holandas:

Este es sin duda uno de los géneros más representativo de los lienzos de calidad, y el término era utilizado hasta tiempos relativamente recientes por antonomasia para identificar el lujo en las lencerías; sin embargo, eran elaborados paradójicamente más que en Holanda, en Flandes y Brabante. En estas fechas, la inseguridad hacía que los puertos flamencos fuesen cada vez menos frecuentados, tal vez por esta razón vamos a analizar un caso curioso ya que el fardel de holandas que nos ocupa fue adquirido en la Fosa de Nantes a un precio considerado elevado de 200 libras tornesas⁶⁸³; es decir, 30.000 mrs. Hay que tener en cuenta que en el precio se incluirían los costes del transporte terrestre vía Orleáns y las tasas correspondientes⁶⁸⁴. Los fardos de holandas tenían unas 560 anas, como sabemos cuando eran aquí descabezados por alguna circunstancia del transporte, lo que equivale a 900 varas por fardo, unas 18 piezas.

⁶⁸³ AHPUV. Carta de Nantes de 20.10.1575.

⁶⁸⁴ VÁZQUEZ DE PRADA, V. Ob. Cit. Señala este autor que las holandas pagaban unos derechos de entrada y de salida equivalentes a 2 sous y 6 deniers por pieza en la entrada y 16 sous y 8 deniers por cada 100 libras de peso en la salida. Para un fardo de cómo el tomado como ejemplo ello supone un total de 427 mrs.

Encomienda (2%)	600,0 mrs.
Seguro (5'5%)	1.650,0 mrs.
Tasas	427,0 mrs
Flete	748,0 mrs
Avería ordinaria	310,0 mrs
Descarga y Carreto	10,0 mrs
Hilo y hechura	20,0 mrs.
Una frezada de cáñamo	175,0 mrs.
Albalá	46,0 mrs
Encomienda	51,0 mrs
Diezmo	2.250,0 mrs
Transporte a Córdoba	780,0 mrs ⁶⁸⁵

- En Córdoba el precio de la vara de holanda era de 72 mrs. Se le ha deducido el diezmo de la alcabala lo que nos ofrece un beneficio de 25.153 mrs.; es decir, un 83'8% sobre el capital invertido.
- En Laredo se nos informa de manera no muy clara⁶⁸⁶ y más de diez años más tarde que un fardel de holandas se había valorado en 1000 reales. Con todas las cautelas - desconocemos los tipos de cambio, seguro, flete, etc. que habría en estas fechas- y aplicados los mismos costes que los señalados para este caso nos daría un beneficio del 9'12%, que nos parece razonable.

⁶⁸⁵ Son 6 arrobas por fardel N.de A.

⁶⁸⁶ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 17.3.1587.

Una partida de ruanes:

Se trata de un producto de alta calidad en general, aunque sabemos que podía presentar distintas categorías (anchos, entreanchos, floretes, cofres,...) normalmente no se especifica y se alude a ellos con el genérico de ruanes. No hemos podido hallar en este año alguna referencia sobre su precio en la Castilla septentrional, sólo alguna en Toledo, en la categoría de floretes, y más numerosas en Andalucía (Sevilla y Córdoba).

Los ruanes son adquiridos en Ruán y suelen embarcarse en los puertos de El Abra de Gracia (Le Havre) o, lo que era más habitual para las mercancías embarcadas con destino a Laredo, en el de Calés (Calais). Hemos supuesto un tipo de cambio y una prima de seguro similares a las negociadas desde Nantes, ya que no se señalan en la documentación espaciales condiciones en este sentido.

El precio acordado en Ruán es de 52 libras tornesas por cada cien anas, lo que equivale a 42 mrs. por vara. En cuanto a la longitud del fardo, sabemos de podía tener 405 anas, que equivalen a 615 varas castellanas. Es decir, el precio de un fardel de ruanes podía ascender a 25.830 mrs. También sabemos que se pagaba una tasa especial de “1 sou y 8 deniers” por pieza y calculamos unas 20 piezas por fardo. Con estas consideraciones previas el conjunto de la operación tendría las siguientes costas

Encomienda (2%)	516,0 mrs.
Seguro (5'5%)	1.420,0 mrs.
Tasas	213,0 mrs
Flete	680,0 mrs
Avería ordinaria	191,0 mrs
Averia gruesa	101,5 mrs
Carga y Descarga	10,0 mrs
Hilo y hechura	20,0 mrs.
Albalá	46,0 mrs
Encomienda	51,0 mrs
Diezmo	2.614,0 mrs
Transporte a Córdoba	1.460,0 mrs (una carga de 13 arrobas)

- En Córdoba el precio de una vara de ruanes es de 150 mrs. Al total de los gastos le hemos añadido el décimo de alcabala. El beneficio es de 34074, es decir un 63% sobre el valor de la inversión.

Al analizar los resultados se nos presenta como una evidencia el hecho – previsible- de que aquellas mercancías que tienen un mayor valor añadido también presentan unas tasas de beneficio superiores, aunque esto se compensaba con un menor volumen de ventas. El que sean los centros urbanos Toledo y Córdoba los principales receptores de este tipo de tejidos de calidad también tiene una explicación con el declive que experimenta la economía de la Castilla septentrional en tanto que el mediodía peninsular parece que se mantuvo vigoroso, implementado con la demanda americana que hizo efectiva sobre todo a partir del último tercio del siglo.

No resulta, sin embargo, tan sencillo interpretar el hecho de que en una fecha tan avanzada del quinientos los comerciantes mayoristas cordobeses todavía abasteciesen sus anaqueles y lonjas de productos adquiridos en Medina del Campo teniendo tan próximo el mercado sevillano. Sabemos que en esta fecha las mercancías traídas por mar tenían que satisfacer unos derechos de aduana del 15%⁶⁸⁷ lo que equilibraba en cierta medida los costes que eran repercutidos a los tejidos procedentes de la ciudad vallisoletana. Decimos que sólo en cierta medida porque son numerosas las ocasiones el que Juan Núñez, corresponsal de Simón Ruiz, compara los precios de las mercancías de una y otra procedencia⁶⁸⁸. En su ánimo sin duda estaría la intención de forzar una rebaja en los precios a los que le eran ofrecidas las mercancías en Medina del Campo, pero también sabemos que los datos eran ciertos y que a no tardar las ventajas del mercado sevillano superarían a las vías de abastecimiento tradicionales de Toledo y Castilla la Vieja.

Como primera conclusión se puede afirmar que la repercusión de los costes del transporte marítimo en el beneficio neto es menor que el de los derivados del transporte terrestre; sin embargo, hay que tener presente que entre los gastos que generan los tráficos por las vías terrestres se incluyen los principales impuestos, diezmos y alcabalas, y dado que estos suponen un gravamen fijo –y muy elevado–, independiente de la plaza donde se comercializase finalmente la mercancía, convierte al precio de venta en el la variable determinante a la hora de dirigir el destino final de las telas. Ello explica

⁶⁸⁷ En el Almojarifazgo Mayor, tras la reforma de 1566, se incluía la alcabala de primera venta del 10%, más el 5% de los derechos propios de la aduana, todo consignado a la renta de éste. Vid. M. ULLOA, *La Hacienda Real...*p. 270.

⁶⁸⁸ AHUPV. Carta de Córdoba de Juan Núñez de 16-2-1575

que mercancías desembarcadas en los puertos cantábricos puedan finalmente llegar hasta ciudades tan alejadas como Toledo o Córdoba, en las que la mayor demanda hacía rentable el desplazamiento por tierra. Si analizamos pormenorizadamente las distintas partidas es fácil observar que lo que encarece el transporte por mar es la partida correspondiente al seguro, lo que refuerza nuestra idea de la relativa importancia de los alquileres. (Fig. 6.2).

Otra de las cuestiones que nos permite observar la documentación es la gran demora que caracteriza la recuperación de las inversiones en éstas, y otras mercancías. En aquellas operaciones –escasas- que hemos podido seguir por completo, se suelen superar los 10 meses, llegándose a los 21 meses en el caso del cobre. La velocidad de circulación del capital es pues, definitivamente lenta, mucho más que el negocio cambiario en el que se podía emplear un plazo de tres meses para hacer llegar la letra a su destino y otro tanto en la vuelta, seis meses en total, y que con un “premio” entre un 5% o 6%, como señala Ricardo Rodríguez⁶⁸⁹, representa de un 10 % a un 12% anual, y ello sin considerar las contingencias que estaban ligadas al tráfico mercantil. No resulta sorprendente la orientación cambiaria de Simón Ruiz a partir de la segunda mitad de los setenta.

⁶⁸⁹ R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, “La negociación cambiaria en la banca de Simón Ruiz”, en A.M. BERNAL, (ed.): *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000, p. 693.

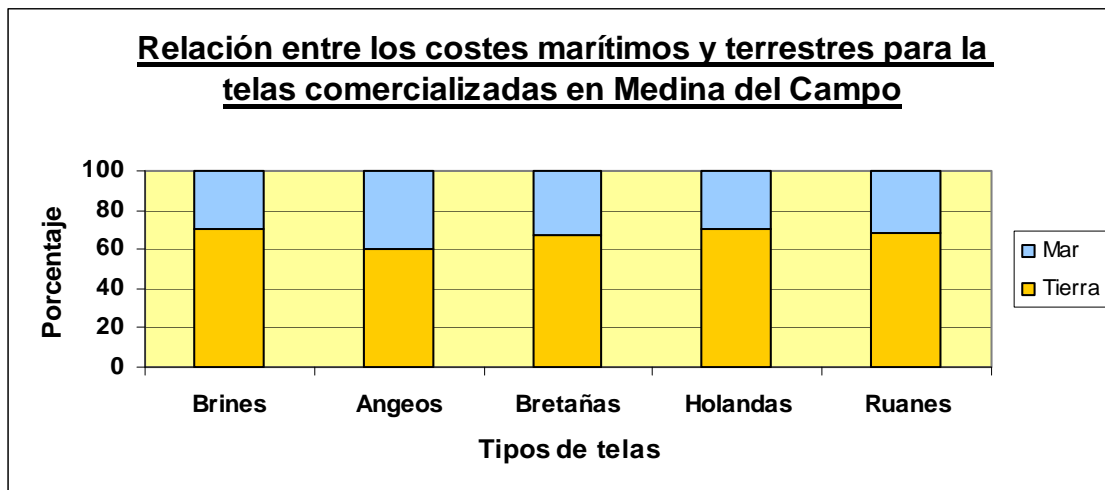


Figura 7.3. Distribución proporcional de los costes generados por los transportes marítimos y terrestres

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

TABLA .7.2.

Precios de las telas en España

(Se expresan en maravedís por vara, salvo las indicadas)

TELAS	1556	1574	1575	1594
Lienzo sambrito				
• Santander	35-42			
• Laredo	35-42			
Lienzo blanco				
• Santander	36			
• Laredo	36			
• Córdoba			69-70	
Lienzo crudo				
• Santander	34'2			
• Laredo	34			
Lienzos finos				
• Santander				246'5
Angeos				
• Bilbao			36-37-39	
• Medina			46	
• Toledo			48	
• Córdoba			57	
Bretañas				
• Bilbao			44	
• Medina			58	
• Toledo			59	
Brines				
• Bilbao			38-41	
• Medina			58	
• Toledo			64-66	
• Córdoba			75	

Melinges			40-42 57 66-68 60-64-70	
<ul style="list-style-type: none"> • Bilbao • Medina • Toledo • Córdoba 				
Garnesuis			49-50 62-64	
<ul style="list-style-type: none"> • Bilbao • Toledo 				
Nantesas			46	
<ul style="list-style-type: none"> • Bilbao 				
Holandas			72-73	
<ul style="list-style-type: none"> • Córdoba 				
Floretes			80 rs. la pieza	
<ul style="list-style-type: none"> • Toledo 				
Ruanes (¿cofre?)			150	
<ul style="list-style-type: none"> • Córdoba 				
Nabales			88 90	
<ul style="list-style-type: none"> • Toledo • Córdoba 				
Mitanes			31-32 rs.	
<ul style="list-style-type: none"> • Laredo 				
Fustanes			35-36 rs.	
<ul style="list-style-type: none"> • Laredo 				
Trenzaderas			48 rs. La docena	
<ul style="list-style-type: none"> • Laredo 				
Sargas				42 piezas, 12 Ds.
<ul style="list-style-type: none"> • Laredo 				

TABLA .7.3

Precios de las telas en Francia en 1575

(Se expresan en maravedís por vara)⁶⁹⁰

TELAS	PRECIO
Garnesuis	
• 10/01/1575	34
Holandas	
• 20/10/1575	30.000 mrs. por un fardel ("caras")
Lienzos blancos	
• 31/01/1575	52
• 12/03/1575	56'4
• 25/03/1575	56'4
• 23/04/1575	54
• 18/06/1575	56'4
• 10/08/1575	55'2
• 30/12/1575	56'4
Ruanes (de cofre)	
• 24/3/1575	63
Nantesas	
• 12/03/1575	44'3
• 24/03/1575	37'5
• 24/04/1575	37'5
• 20/05/1575	43'2
• 18/12/1575	37'5
• 30/12/1575	44'3
Bretañas	
• 25/03/75	38'4
• 24/04/75	38'4

⁶⁹⁰ Hemos optado por ofrecer los precios y las medidas en su equivalente castellano para facilitar su correlación con los precios en Castilla.

• 18/12/75	38 ("malas")
Brines⁶⁹¹ y Melinges	
• 27/04/1575	31
• 08/10/1575	30'7
• 20/10/1575	30'7
• 30/12/1575	34'5
Angeos	
• 10/01/1575	29
• 25/03/1575	27'3
• 23/04/1575	28'6
• 24/09/1575	29
• 20/10/1575	29
• 18/12/1575	28
• 30/12/1575	33
Lavales	
• 12/03/1575	41'5
• 24/03/1575	42
Telas crudas	
• 25/03/1575	44'3
• 20/05/1575	43'4
• 18/12/1575	30'7
• 30/12/1575	44'3
Melinges	
• 18/12/1575	30'7
Brines	
• 18/12/1575	35'5 (con imposición, 36'5)
Malobrines	
• 30/12/1575	30

⁶⁹¹ Para las adquisiciones de brines lo habitual es que se pactasen unas condiciones de compra especiales, que no se daban en la compra de otras telas; así se establece la obligación de que en cada partida 1/3 ó ¼ de la misma correspondiese a los brines y el resto a los melinges. Ello sin duda se debe a la necesidad de dar salida a un producto, los melinges, que de otro modo tendría dificultades de venta.

Humainas <ul style="list-style-type: none">• 30/12/1575	42'70
--	-------

TABLA 7.4

Precios de las telas en Flandes
(Se expresan en maravedís por ana)

TELAS	1575	1577	1578	1579	1586
Arentales	60'5	237'7- 254	298-306		
Anascotes	233'7		308	316	
Osburques	56'5				76'5
Nardos	48'3			60'5	
Bayetas blancas	8'3			10'4	10
Holandas blancas		274		18 gr por ana (57)	
Holandas de Brujas		270			
Nardos	48'3				
Fustanes	52'4		60'5- 64'5	65	
Tapicería	6 gr por ana				
Mantelería de a 8			8'3		
Mantelería de a 12			13-14'5		17
Sargas de Ascot (negras)			306'5		302'3
Sargas de Ascot (blancas)			314'3	338'5	362'5
Sargas de Brujas (negras)			310'3		298
Sargas de Brujas (blancas)			314'3		306
Fustanes negros y pardos				56'5	

Sarga de Ypres					298-314'3
Mitanes					74'5
Colonias de Brujas				5'4	
Santantonios				108	
Satines de Brujas				306	
Flores e historias (tapices)				274	

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

TEJIDOS COMERCIALIZADOS POR LOCALIDADES.

LISBOA.

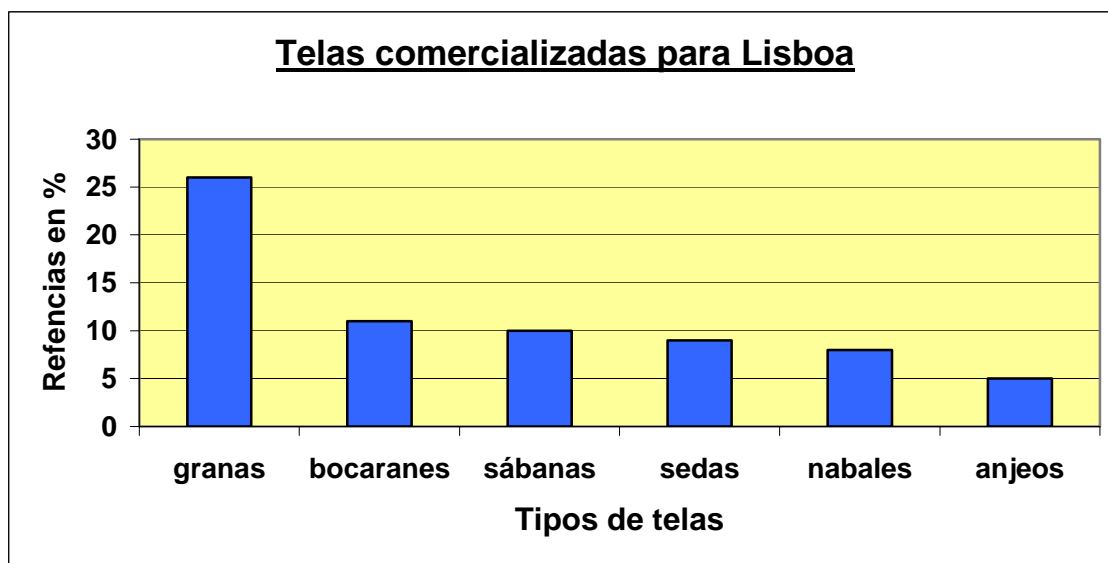


Figura 7.4. Tejidos comercializados en Lisboa

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

CÓRDOBA.

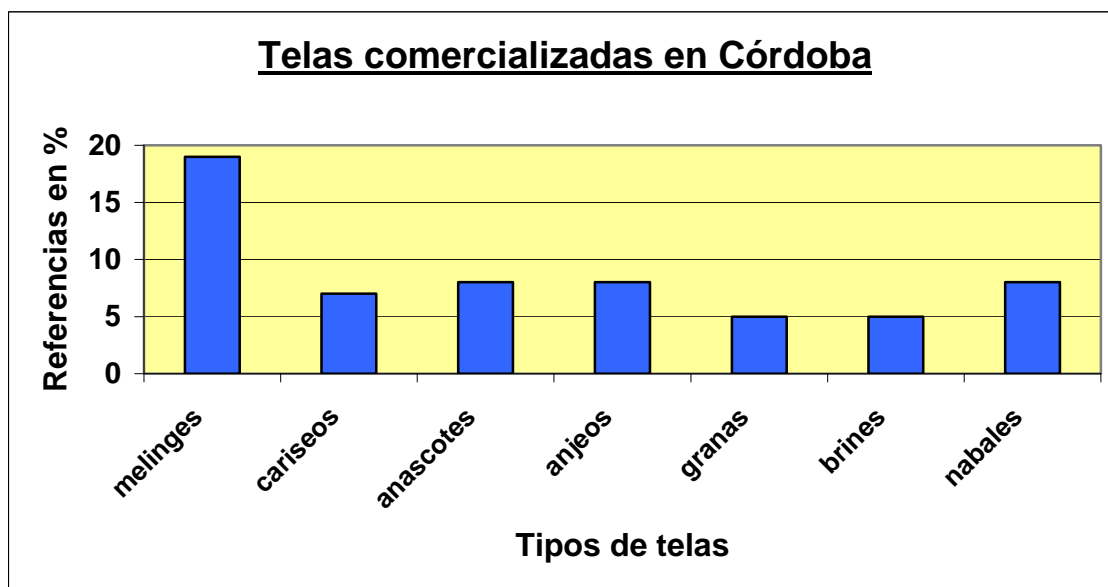


Fig. 7.5 Tejidos comercializados en Córdoba

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

LAREDO.

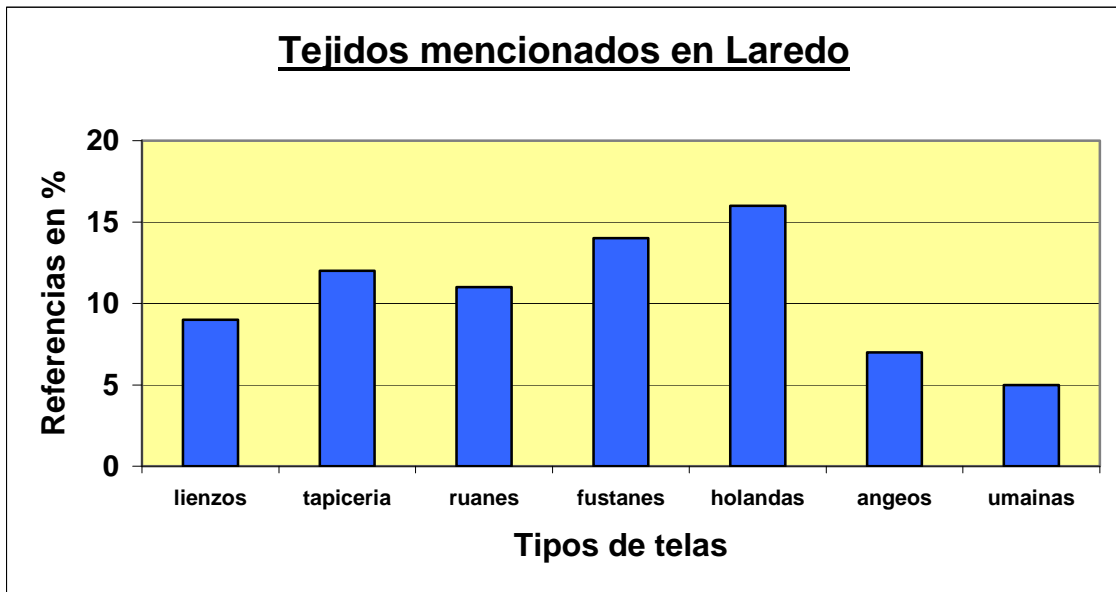


Figura 7.6. Tejidos mencionados en Laredo

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

BILBAO.

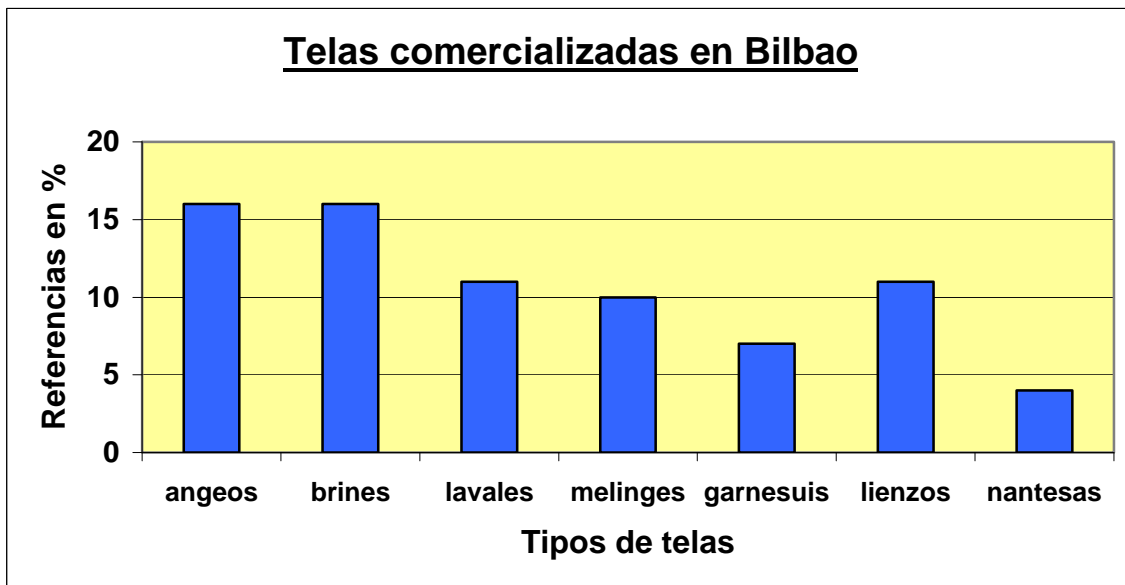


Figura 7.7 Tejidos comercializados en Bilbao

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

NANTES.

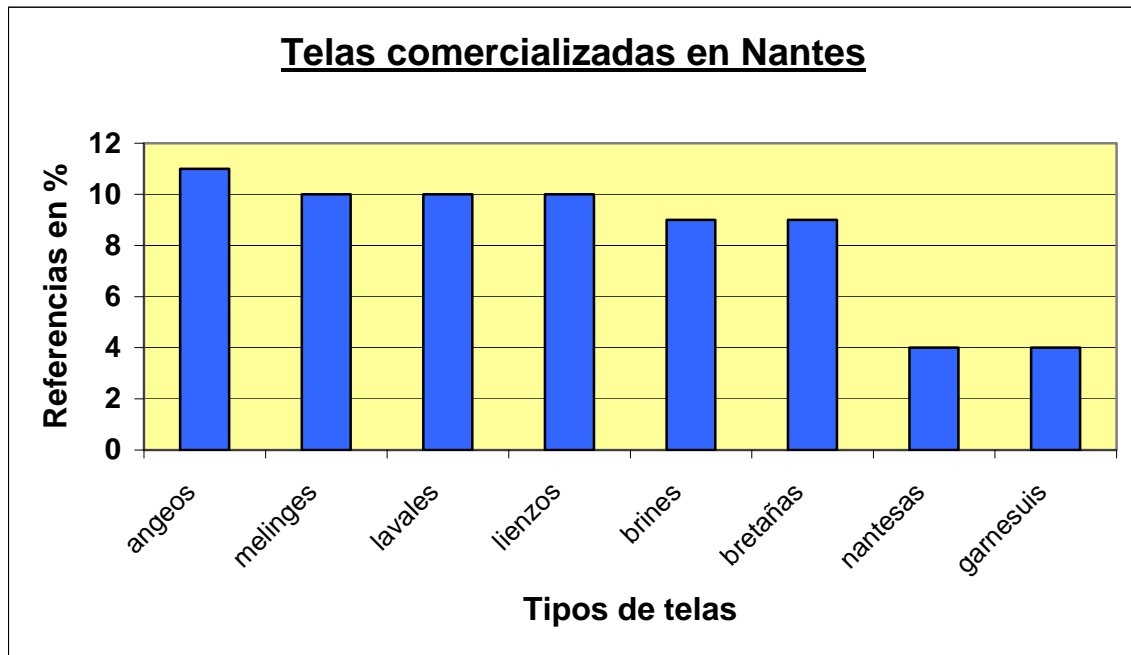


Figura 7.8 Tejidos comercializados en Nantes

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

AMBERES.

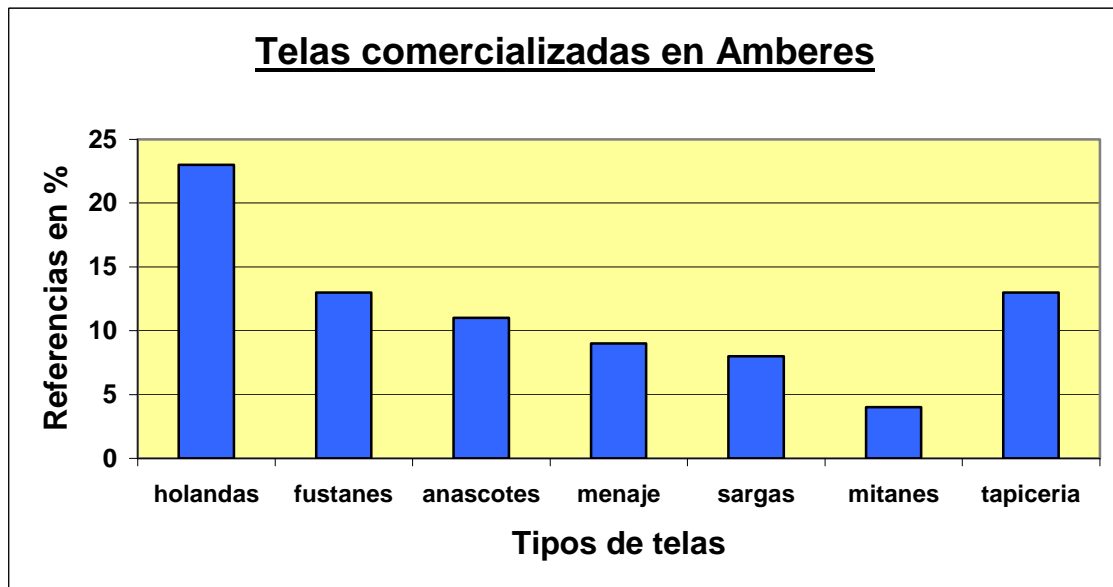
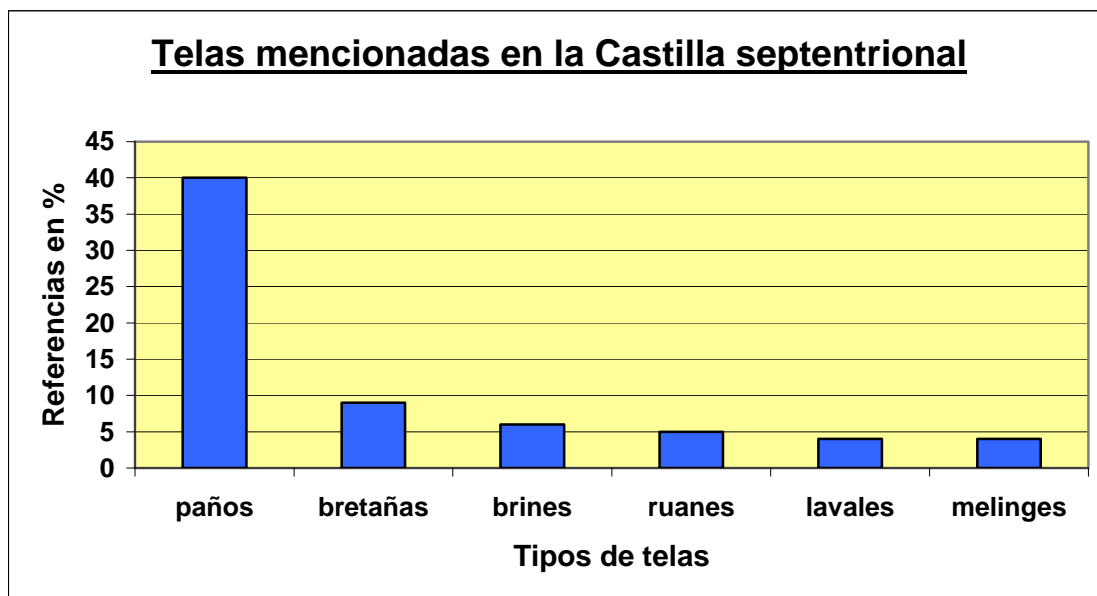


Figura 7.9 Tejidos comercializados en Amberes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

CASTILLA SEPTENTRIONAL (Segovia, Valladolid, Burgos, Belorado, Salamanca, Medina del Campo, Briviesca).



Figuras 7.10 Tejidos comercializados en Castilla septentrional

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

7.3. Las otras mercancías.

7.3.1. El cereal.

Es un lugar común en la documentación de Laredo la esterilidad de esta tierra y la necesidad constante de *bastimentos* por mar y tierra. Es un periodo en el que la base de la alimentación lo constituían los cereales panificables y esta tierra no fue dotada de unas condiciones que hiciesen posible su producción, ni por su clima ni por la escasez de suelos. Hay que tener presente que si en el Valle del Duero, una tierra de pan llevar, el rendimiento de los cultivos de trigo pocas, muy pocas veces, alcanzaba los cuatro granos por grano sembrado y las más de las veces se obtenían dos o tres⁶⁹², en Cantabria, con todas sus limitaciones, sencillamente haría inviable su cultivo⁶⁹³.

Un elemento que no siempre se ha tenido en cuenta a la hora de valorar el alcance de la producción rural en Cantabria es el carácter eminentemente autosuficiente del campo frente al dependiente de la ciudad. Los recursos potencialmente aprovechables en este tipo de ecosistemas oceánicos son variados: frutas y frutos secos, bayas, caza, pesca y marisqueo. Todo en un espacio relativamente reducido. La incapacidad de la Cantabria rural de generar excedentes hacía que los núcleos urbanos, las villas costeras, tuviesen que garantizar su abastecimiento desde el exterior: el norte de Castilla mientras

⁶⁹² B. YUN CASALILLA. *Sobre la transición al capitalismo en Castilla. Economía y sociedad en Tierra de Campos (1500-1830)*. Salamanca, 1989. p. 53

⁶⁹³ Pese a lo cual, sabemos que de forma marginal sí que se cultivó trigo en zonas del interior de Cantabria hasta tiempos relativamente recientes, como el Valle de Soba o Liébana. R. LANZA nos refiere la potenciación del trigo que sustituyese a los "cereales pobres", como el centeno o el mijo, ya en el siglo XVIII, debido al empuje de los precios. *Población y familia campesina en el Antiguo Régimen*, Santander, 1988, p. 106.

fue posible, el trigo de la mar después. Creemos que mientras se mantuvo activo el comercio entre el interior de Castilla y la costa, la inexistencia de referencias al comercio del cereal se explica precisamente por que el abastecimiento de las villas costeras quedaba asegurado por los mulateros⁶⁹⁴, quienes tenían obligación de bajar en sus alforjas dos fanegas de trigo so pena de una multa que se acumulaba en la *arquilla de los arrieros*⁶⁹⁵. La cantidad exigida parece que fue variable y progresivamente decreciente; así se pasaría a la fanega y media, y finalmente a la fanega⁶⁹⁶. A medida que aumentaban las dificultades de los castellanos, se hacía más difícil de cumplir el compromiso de abastecimiento⁶⁹⁷. En el mismo sentido se obtuvo del Consulado de Burgos la promesa de que por cada dos cargas de lana una mula habría de ir con trigo⁶⁹⁸.

Sin embargo, a partir de 1574, la presencia de los cereales en la documentación comienza a ser cada vez más importante hasta convertirse en objeto de tráfico en el comercio de importación, del que participa el mercader medinense.

⁶⁹⁴ Las referencias a importaciones masivas están relacionadas con los episodios de mortandad catastrófica. Vid. R. LANZA GARCÍA, *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1991, p. 252.

⁶⁹⁵ El importe de estas penalizaciones en 1535 fue de 57.361 mrs. y se destinaba tradicionalmente al mantenimiento de las infraestructuras viarias. AHPC, Laredo, Libro de Cuentas de Laredo, 1539, fol. 24. La cantidad exigida no siempre fue la misma, también de habla de fanega y media e incluso de una fanega.

⁶⁹⁶ AHPC. Laredo. Leg. 4. Doc. 5. Este documento de 2.5.1585 refleja las tensiones generadas por las dificultades. Nos refiere un pleito contra Medina de Pomar en la Real Chancillería de Valladolid por negarse esta villa a proporcionar la fanega de trigo para aprovisionar Laredo.

⁶⁹⁷ Estas dificultades repercuten necesariamente en el incremento de los precios del trigo. Ramón LANZA GARCÍA señala un incremento especialmente notable desde 1566 a 1596. Véase de este autor "Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias", en J. I. FORTEA PÉREZ (ed.), *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, Santander, 2002, p.120.

⁶⁹⁸ AHPC. Ibidem. Diversos, Leg. 52 Docs. 3 y 4.

Antes de abordar las condiciones concretas en las que se desarrolla este aspecto de las importaciones conviene recordar algunas especificidades de Laredo y su entorno. Desde la Edad Media, no sólo Laredo sino el conjunto de las Cuatro Villas gozaban de una especial protección tanto por ser núcleos urbanos como por encontrarse en una zona de frontera del reino y por ello sus habitantes verse obligados a arrostrar los riesgos de la defensa, así como a los gastos que generaba su prevención y, llegado en caso, la acción efectiva. Tanto las actas del Ayuntamiento de Laredo como de la propia Junta de las Cuatro Villas de la Costa son ricas en referencias a tales privilegios pues fueron también muchas las ocasiones en que con mayor o menor fundamento la autoridad real o señorial conculcaba los mismos y se hacía necesario un refrendo de los mismos⁶⁹⁹. Resulta de especial relevancia el privilegio concedido por Fernando IV en 1300 (luego confirmado por Juan II, Felipe II y Felipe III) en el que se declaraban libres de diezmos las *“mercaderías, provisiones y mantenimientos que se llevan de unas villas a otras, y de las se llevan de dichas villas al Señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, porque los dichos derechos se solían pagar quando las dichas mercaderías salían para nuestro reino de Castilla y para fuera de nuestros reinos”*⁷⁰⁰. Las confirmaciones no evitan empero que, de manera reiterada, los administradores de los diezmos intentasen limitar el alcance de los privilegios reales, como ya veremos.

⁶⁹⁹ La naturaleza de estos privilegios es muy variada y todos tendían a favorecer el asentamiento de las personas en estas villas. Así, como lugares de realengo, se les garantizaba la seguridad de personas y bienes, una baja presión fiscal, exenciones de portazgos, mercado semanal exento de alcabalas...Para sus antecedentes históricos medievales se puede ver J. A. SOLÓRZANO TELECHEA, *Catálogo del Patrimonio Documental de Cantabria. Registro General del Sello. Documentación Medieval*. Santander, 1999.

⁷⁰⁰ AHPC. Secc. Laredo, 10.fols.,103-112.

Otro privilegio al que hace referencia la documentación y que se relaciona específicamente con el comercio de granos es el de la **libertad de tasa**. Este privilegio aparece en 1502 y se fundaba en el desabastecimiento de estas regiones, por lo que a fin de garantizarlo se exceptuaba la aplicación de las tasas en las costas de Galicia y del Cantábrico, en una franja de diez leguas. Con ello se pretendía que el trigo, si no podía llegar del interior de Castilla lo hiciese por vía marítima y los importadores se viesen libres de obtener el mayor beneficio posible en la operación⁷⁰¹. Uno de los problemas que se derivan de la aplicación de la Pragmática Real es que cuando por mar no llegan los aprovisionamientos el precio que se pide en los mercados del trigo castellanos es muy elevado suscitando las quejas de los montañeses⁷⁰².

En 1581, cuando ya los problemas de abastecimiento se habían hecho presentes, se obtuvo de la Corona una Real Cédula para que aquellos mercaderes que desde el extranjero trajesen grano a la villa de Laredo durante diez meses pudiesen sacar el dinero que de su venta habían obtenido. Se justificaba la medida por el reciente incendio que había asolado buena parte de la villa y en la propia escasez de grano. Se solicitó una prórroga en 1582. Esta solicitud pone a las claras no sólo que Castilla fuese a estas alturas incapaz de llevar el pan a la Costa, sino también que la villa no se encontraba en condiciones de garantizar los *rescueros*, condición necesaria para dar vida al tráfico comercial. No hemos de olvidar que estas solicitudes se inscriben en un

⁷⁰¹ El progresivo aumento de la población condujo a un incremento en los precios del grano. Para evitar injusticias y deficiencias de abastecimiento se aplica la tasa por los Reyes Católicos para hacer frente a la especulación; sin embargo, no parece que inicialmente se observase y que incluso entre 1520 y 1539 se deja de aplicar. Vid. R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona, 1990 (1949), pp.122-125

⁷⁰² AHPC. Acta de la Junta de Cuatro Villas de 20.5.1583 en J. BARÓ PAZOS, *La Junta..* p.150.

periodo en el que los Estados Generales franceses habían decidido la prohibición de exportación de trigo para España (*Traicté du blé*), pese a lo cual el trigo bretón siguió arribando, como vemos, a las costas españolas y no sólo a las del Cantábrico, sino también a las del Atlántico peninsular⁷⁰³. La situación, como veremos, mejorará, pero los mejores tiempos para Laredo habían pasado

La expansión económica que se vive en la Península hasta prácticamente el último tercio del siglo se manifiesta en un incremento poblacional que necesariamente se hubo de corresponder con un paralelo incremento de la producción de alimentos. Ambos elementos, población y producción agraria, forman parte de un binomio fuertemente interrelacionado ya que la población es demanda, pero también necesaria oferta de mano de obra para cultivar los campos.

El incremento de la producción de cereales y otros cultivos estudiada por distintos autores a partir de los diezmos eclesiásticos es un fenómeno que se anticipa a la segunda mitad del siglo XV, lo que apoya la teoría de que la prosperidad del quinientos hunde sus raíces en el siglo precedente⁷⁰⁴. También se ha debatido sobre la naturaleza de este incremento, y el papel que en él pudieron tener las transformaciones técnicas o la mera extensión productiva de las existentes.

⁷⁰³ Lapeyre habla de un porte de 60.000 toneladas de trigo bretón embarcado para Sevilla en 1582. Vid. H. LAPEYRE, *Une famille...* p. 583.

⁷⁰⁴ Marcos Martín compara los trabajos historiográficos que sobre esta expansión se han hecho en distintas regiones españolas y prolonga el ciclo hasta las últimas décadas del siglo XVI. A. MARCOS MARTÍN, *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Barcelona, 2000. pp. 347 y ss.

El cambio técnico más notable parece ser que fue la progresiva sustitución de los bueyes por los mulos como animales de trabajo⁷⁰⁵. Estos eran más costosos de mantener pues se alimentan de paja y cebada mientras que los boyeros tan sólo tenían que ofrecer a sus bestias hierba; sin embargo, su mayor velocidad se acaba por imponer y los bueyes quedarán relegados a ciertas tareas especializadas en las que se exigía gran potencia de tiro. Otro cambio al que alude Marcos Martín es el de la reorganización de los cultivos, mediante la adopción de hojas de cultivo de forma organizada por cada comunidad, lo que se completaba con la regulación del aprovechamiento de los montes y comunales⁷⁰⁶. De todas formas, los cambios más importantes son los cuantitativos.

Es un hecho comúnmente aceptado que a lo largo del siglo XVI se produjo un incremento de precios del cereal que desembocaron en una tendencia bastante extendida a roturar praderas, matorrales y bosques; lo que acarrearía distintos efectos según fuese el área afectada⁷⁰⁷. Uno de los más significativos fue precisamente la pérdida de pastos con los que alimentar el ganado, como pondrían de manifiesto las quejas del Honrado Concejo de la Mesta. De modo que, a la postre, el incremento de la producción agraria es un fenómeno atribuible a distintos factores, pero que es la amplitud de este movimiento de roturación la que asume el mayor grado de responsabilidad.

⁷⁰⁵ Este hecho es reputado como desastroso por arbitristas de la época como Alonso de Herrera citado por F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y ..* p. 376.

⁷⁰⁶ A. MARCOS MARTÍN, Ob. Cit. pp.358-359.

⁷⁰⁷ La disminución de los costes de oportunidad en el cultivo de cereales se debe a que estos aumentan su precio más que los demás productos agrarios. Vid. G. ANES, *Cultivos, cosechas y pastoreo en la España Moderna*, Madrid, 1999. pp.18-20.

En la documentación, este ciclo expansivo de la agricultura se corresponde con la práctica ausencia a cualquier referencia a los cereales. Ello no puede ser interpretado como que la franja septentrional peninsular fuese realmente autosuficiente, pues aún en las más favorables condiciones productivas, el entorno rural de las villas cántabras sería incapaz de generar un excedente capaz de alimentar a una población urbana por lo demás creciente⁷⁰⁸. Este silencio tendría más que ver con el normal desenvolvimiento del tráfico con Castilla y la estabilidad en el régimen de intercambios. Los mulateros se abastecen de trigo en los mercados que les son próximos de Medina de Pomar, Miranda de Ebro, Aguilar de Campoo, etc. para luego intercambiar el producto de su venta por pescado o por las manufacturas importadas. Sin embargo, este circuito se asentaba sobre unas bases que se evidencian frágiles, ya que de una parte precisaba de excedentes agrarios en el norte castellano; es decir, a una distancia lo suficientemente reducida como para compensar los costes del transporte terrestre. Y, por otra parte, tal disposición exigía que del otro lado, del de la Costa de la mar, los *rescueros* se hallasen sin dificultad, lo que cada vez resultaba más problemático.

El ciclo económico expansivo se había agotado. No todos los autores coinciden en la cronología de los acontecimientos, en la extensión de la crisis ni

⁷⁰⁸ Ramón Lanza señala que a pesar de los efectos de las epidemias, que periódicamente afectan a la población de estas tierras, la población creció a razón de un 0'23% anual entre 1534 y 1591, especialmente hasta 1561. Afirma, además, que tal incremento es especialmente intenso en el espacio urbano. Vid. R. LANZA GARCÍA, *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Madrid, 1990. pp. 116-117.

tampoco en la determinación de las causas pero por los testimonios de los contemporáneos podemos advertir la gravedad de la crisis⁷⁰⁹.

En la correspondencia no se advierten signos de lo que estaba por venir. El incremento de la población, sobre todo en la urbana, hizo aumentar la demanda hasta el punto de que regiones tradicionalmente cerealeras, como Andalucía⁷¹⁰, hubieron de importar el trigo necesario para enjugar el déficit que padecían. La implacable “Ley de rendimientos decrecientes”⁷¹¹ derivada de la extensión de los cultivos a las tierras marginales y la consiguiente caída de los rendimientos medios se conjuga con el incremento de la población⁷¹². Aunque las situaciones en el seno de la Península sean variadas⁷¹³, la zona que abastecía de cereales tradicionalmente a Cantabria, la vertiente norte del Valle del Duero, muestra una caída de la producción en las últimas décadas del

⁷⁰⁹ AHPUV, Carta de Belorado de 3.6.1576 de Antonio Heredia: “*Repartí doscientos rs. en limosnas que la necesidad es mucha en esta tierra. Tarda en llegar el pan nuevo y el tiempo es frío, que vale una anega de trigo 30 rs. La hambruna es terrible. La cobranza he detenido para que no ejecuten sus bienes. Espero hasta la nueva cosecha hasta que los labradores tengan con qué pagar el paño*”

⁷¹⁰ J.I. FORTEA PÉREZ, *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1980, pp. 105-171. En Andalucía el abastecimiento había estado asegurado a precios bajos, casi tanto como los del trigo siciliano o napolitano; pero a partir de los años sesenta, y sobre todo en la década siguiente las importaciones se regularizan. Vid. F. BRAUDEL, *El Mediterráneo...* p. 776. Un ejemplo concreto de este “hambre de tierras” surgido desde 1556 en el campo andalúz es analizado por E. BARRERA GARCÍA, “Amojonamientos y usurpaciones en Utrera a mediados del siglo XVI”, en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1991, p.30.

⁷¹¹ A. GARCÍA SANZ, *Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla la Vieja. Economía y sociedad en tierras de Segovia, 1500-1814*. Madrid, 1977. pp. 80-81.

⁷¹² Marcos Martín nos sitúa al amparo de una interpretación puramente maltusiana de la crisis matizando la relación entre los recursos y la población, haciendo entrar en juego factores de naturaleza social y político institucional. A. MARCOS MARTÍN, *España en los ...* p.500.

⁷¹³ Para el análisis del comportamiento demográfico de Galicia, Vid. J.E. GELABERT, *Santiago y la Tierra de Santiago de 1500 a 1640*, La Coruña, 1982, p.48; también para Castilla B. BENASSAR, *Valladolid en el Siglo de Oro, una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*, Valladolid, 1983, pp.153-196.

quinientos que ha sido calificada de espectacular⁷¹⁴. Las villas cantábricas quedaban pues desabastecidas desde Castilla⁷¹⁵ a lo que se añadía un problema no menos grave como era el de la privación de su mercado tradicional para sus pesquerías. Las pragmáticas reales que exigían a los mulateros el tráfico de cereales hacia las villas de la costa no hacían sino agravar el problema pues al faltar el trigo y el centeno en los mercados castellanos estos no encontraban con qué abastecerse y no bajaban a los puertos de mar, quedando así sin compradores el pescado en los muelles y lonjas cantábricos⁷¹⁶.

Así pues, se impuso la necesidad de buscar los suministros de cereales por mar, aunque lo más acertado sería decir que, en realidad, es la búsqueda constante de beneficios y nuevas oportunidades de hacer negocios es lo que condujo a los importadores a probar en un negocio que, por cierto, siempre se había reputado como incierto y peligroso. Esta fama procedía de razones bien fundadas, de todas ellas se hace eco la documentación: en primer lugar era frecuente que el cereal si no estaba bien seco o el barco no estaba perfectamente estanco -como por otra parte era lo habitual- se humedeciese y

⁷¹⁴ Se pueden consultar a F. BRUMONT, *Campo y campesinos de Castilla la Vieja en tiempos de Felipe II*, Madrid, 1984 (1977), pp.147-149; G. ANES, *Las crisis agrarias en la España Moderna Madrid*, 1970 y a B. YUN CASALILLA, *Sobre la transición al Capitalismo en Castilla. Economía y sociedad en la Tierra de Campos*, Salamanca, 1987.

⁷¹⁵ Sobre las causas del retroceso económico de las Cuatro Villas, véase a R. LANZA GARCÍA, "Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias", en J. I. FORTEA PÉREZ (ed.), *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, Santander, 2002, pp. 93-138.

⁷¹⁶ AHPC. Acta de la Junta de las Cuatro Villas de 18.5.1582. J. BARO PAZOS, *La Junta de* ...p.141-142. en la que se pide a las villas y lugares circunvecinos en tres o cuatro leguas que eleven una solicitud al Monarca que "no sea servido de mandar centeno e trigo alguno de la villa de Aguilar, Medina de Pomar y su tierra no de otra parte donde su majestad lo tenga para traerlo a los puertos de mar a causa que de ello reciben mucho daño las dichas villas por les faltar mantenimientos que se proveen de acarreo y por que ansí mismo en el dicho tiempo que se acarrea no pueden vender sus pescados por no haber quien los compre y lleve a tierra de Castilla (...)"

acabase por llegar “*ardido*” (fermentado). No por ello se dejaba de vender, aunque con una refacción que podía acabar con las expectativas de beneficio o al menos limitarlas⁷¹⁷. Otra de las dificultades inherentes a este tráfico procede de la especial atención con que las autoridades trataban la cuestión de los bastimentos; sabían que una hambruna o un problema de carestía podían desembocar en graves alteraciones del orden. Por ello las exportaciones tenían que contar ya inicialmente con una autorización real, precisamente para evitar dificultades de abastecimiento internas⁷¹⁸. Estos cupos se anticipaban antes de verificarse definitivamente el embarque y no siempre se completaban, dada la variabilidad intrínseca a este tráfico. Es aquí donde aparece otro problema del comercio del grano y es que estaba sujeto a altibajos difíciles de prever: cosechas, especulación, regulaciones o exacciones gubernamentales. Podían contar con información del estado de la cosecha venidera, precios aquí y allá, licencias de exportación, barco surto y fletado en el muelle... para luego toparse con el imprevisto de la llegada de transportes que se han anticipado, inundando el mercado y desbaratando los beneficios⁷¹⁹. Pese a todo, el comercio del trigo pasaba por encima de las decisiones políticas y difícilmente se podían imponer medidas de bloqueo o de contrabloqueo cuando la necesidad acuciaba.

Un problema que con relativa frecuencia aparece en la documentación es la arribada forzosa de una embarcación a un puerto que no era el negociado

⁷¹⁷ AHUPV. Carta de Laredo de 22.2.1587 de Martín de Bayona. En ella se dice que se ha vendido todo el centeno, aunque parte con alguna ventaja. No se nos dice de cuánto se trata el descuento, pero no habría de ser mucho pues sale a 510 mrs. por fanega, el mismo precio que tenemos para el 5.1.1587.

⁷¹⁸ Ibidem. Carta de Nantes de 24.11.1575 de Andrés Ruiz. Andrés comunica que tiene “*licencia de su Majestad hasta de 1.200 toneladas*”.

⁷¹⁹ Ibidem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 6.7.1568.

en la carta de fletamento. Esta circunstancia, fuese la carga que fuese, en sí misma era fuente de conflictos pues no era excepcional que los vecinos pusiesen trabas a libertad de navegación. Un ejemplo que ilustra esta circunstancia nos lo relata Inés de Limpias: *“El día de Reyes llegaron cuatro navíos de Cales (Calais). El gran temporal hizo que uno arribase a Castro Urdiales y uno a Puerto (Santoña), donde los vecinos fuerzan para que no venga aquí. Hemos enviado al señor teniente y al cónsul, diputados por la Universidad, para que lo traigan”*⁷²⁰. Una situación semejante describe Juan de Bayona: *“En compañía (de una urca) vino una ulqueta pequeña que por no conocer bien la costa el piloto arribó a Guetaria que es de Guipúzcoa, donde prendieron al maestro y (al) piloto y secuestraron el navío. Esta villa (Laredo) ha escrito a Guetaria para que lo despachen libremente”*⁷²¹; sin embargo, cuando se trataba de cereales era seguro que toda la carga iba a ser puesta en venta a precios considerablemente más bajos que los que el mercader había previsto. En este caso, el barco procedente de Amberes, cargado de trigo y centeno, aportó a la villa de Villaviciosa, donde la justicia lo detuvo y obligó a vender su carga⁷²². Da la impresión de que, a pesar de las quejas, queda latente en el corresponsal una resignación que puede tener que ver, además de con lo inevitable de los hechos, con una legitimación moral consuetudinaria

⁷²⁰ AHPUV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 9.1.1576.

⁷²¹ Ibidem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 17.6.1578. El episodio no acaba aquí y el 11.7.1578 Juan de Bayona da noticias de la ulqueta: *“...la ulqueta que arribó a Guetaria sigue todavía embarazada y aunque hemos enviado dos cartas y hecho todas las diligencias, ellos dicen que despacharon a la Corte y hasta que su majestad lo mande no lo liberarán, por ser de Frexelingas (Vlissingen) y rebeldes a su majestad, los detienen. Allá tenemos una persona que asiste a los flamencos para darles dinero y ánimo. Prior y cónsules despacharon”*.

⁷²² AHPC, Protocolos, Leg. 1.122, p.434. Poder que concede Juan de Bayona a un vecino de Villaviciosa, Gonzalo García, para que se haga cargo del pleito y las cobranzas.

de que gozaba toda autoridad por asegurar el mantenimiento de la comunidad, aún a costa de los derechos del propietario de la carga⁷²³.

Braudel anticipa la llegada del primer trigo a la Península a 1550⁷²⁴ y Cipolla lo retrasa una década más⁷²⁵; en cualquier caso, el problema es que no se trata de una situación aislada producto de una coyuntura especialmente desfavorable, sino que a partir de entonces el déficit de trigo se convertirá en una constante⁷²⁶.

Portugal se había adelantado a esta tendencia, por lo que Simón Ruiz era ya conocedor de las dificultades de este comercio antes de desarrollarlo para España. Se pueden establecer paralelismos entre su caso y el español. En la Edad Media el país había sido exportador de grano pero con su adquirida condición de metrópoli sus campos cerealeros pasan a producir aceite y vino, cuya comercialización les era mucho más rentable. De este modo, Portugal se convierte en habitual consumidor de trigo importado y Madeira en el mayor centro de redistribución del imperio portugués⁷²⁷. Nosotros estudiamos el caso

⁷²³ Este es el caso de un barco fletado para Laredo por Alonso de la Bárcena desde Amberes. El navío, "naveta", sale del puerto de Hamburgo cargado de cera, cobre, fustanes y, sobre todo, de trigo. Desgraciadamente para Alonso, el mal tiempo desvía de su ruta a la embarcación y arriba en Ortigueira. Allí ha de vender parte de la mercancía y el resto lo tiene que desembarcar en Avilés, ya en malas condiciones (*ardido*). No confía en obtener beneficios y confiesa "*temo la bellaquería de gallegos y asturianos*", dada la precariedad con que allí se vivía. AHUPV. Cartas de Amberes de Alonso de la Bárcena de 6.5.1586, 3.9.1586 y 3.11.1586.

⁷²⁴ F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y...*, p. 774.

⁷²⁵ C. M. CIPOLLA, *Historia económica de Europa (2). Siglos XVI y XVII*, Barcelona, 1994, p. 356.

⁷²⁶ Para la Tierra de Campos, ya en 1568, Juan de Peñalosa estudia un proyecto para abastecerla de trigo aprovechando los retornos del tráfico lanero que salía de Santander. Vid. F. BRUMONT, *Campo y campesinos...*p. 37. Por su parte A. Marcos apunta que la caída de la producción cerealera fue mayor en las regiones interiores de España, y establece sus cálculos tomando como referencia la década de los ochenta A. MARCOS MARTÍN, *España en los siglos...*pp. 474 y ss.

⁷²⁷ Vid. F. MAURO, *Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle*. Paris, 1960.

de Portugal a partir de las mismas fuentes⁷²⁸ y comprobamos que ya antes de 1563 Simón Ruiz participaba en la importación de trigo bretón junto con los Gómez d' Elvas portugueses y la necesaria colaboración de su hermano Andrés en Nantes.

Para el caso de Laredo ya se ha tratado de establecer la relación entre la crisis agraria que padecía la Castilla septentrional con el comienzo de las importaciones de grano desde Europa. En la documentación de Laredo situamos los primeros problemas de abastecimiento en 1574⁷²⁹, y un año más tarde hay constancia inequívoca de una grave crisis de desabastecimiento⁷³⁰. Naturalmente la ocasión se presentaba propicia para hacer negocio y unos meses más tarde la costa cantábrica se llena de barcos cargados de trigo⁷³¹. Desde el norte de la provincia de Burgos nos llegan noticias de que la cosecha de 1575 debió de ser desastrosa, probablemente debida a una primavera larga y fría. Los efectos de la misma se hicieron especialmente duros en la primavera de 1576, antes de poder cosechar. El corresponsal de Simón Ruiz le refiere lo

⁷²⁸ O. LUCAS VILLANUEVA, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*, Universidad de Cantabria, Santander, 1994 (Tesis inédita)

⁷²⁹ AHPC. Laredo. Leg. 50 fols. 11-14 Al parecer se inician los primeros problemas de desabastecimiento. Los regatones aprovechan la circunstancia para subir los precios. Una Real Provisión trata de evitar estas situaciones imponiendo grandes penas a quienes saliesen fuera de la villa a comprar trigo y pan a los mulateros para revenderlo en la villa. Se obliga a quienes quisieran abastecerse a acudir a los mercados de Burgos, Medina de Pomar y Espinosa de los Monteros.

⁷³⁰ AHPUV. Carta de Nantes de 20.9.1575. de Andrés Ruiz: "Veo la gran necesidad de trigos que hay en Castilla y la Montaña. Me pesa. También aquí están caros. Mandé a Bretaña para saber de precios, pero no lo hay a menos de 70 libras".

⁷³¹ Priotti cita un documento de 15.6.1576 según el cual entre Santander y Fuenterrabía se descargan más de 250.000 fanegas de trigo. J. P. PRIOTTI, *Bilbao et ses.... Anexo 3*.

desesperado de la situación de aquellas pobres gentes y le pide paciencia para poder resarcirse de lo que allí le adeudan⁷³².

No volvemos a encontrar referencias a importaciones de grano hasta la década siguiente, especialmente a partir de 1583 que es cuando al parecer se instala una situación de penuria permanente que va a obligar a importaciones durante el resto de la década y la siguiente hasta el fin del periodo analizado en este trabajo.

A Laredo llegará sobre todo centeno, más que trigo. Es este un cereal cuya producción corresponde a suelos ácidos y no requiere suelos tan feraces como los del trigo, mucho más exigente. Su calidad era evidentemente inferior, como también lo era su precio, ya que a igualdad de condiciones, ambos de la mar y puestos en el puerto de Laredo, hemos calculado una diferencia de entre un mínimo del 10 % hasta un máximo de un 54%. Su mayor economía es razón suficiente para explicar su mayor consumo en la región. La cebada es un cereal destinado al consumo animal, sobre todo para el forraje de las caballerías, lo que encarecía el mantenimiento de éstas; sólo se importaría ocasionalmente y su precio, comparado con el del trigo, sería inferior a la mitad de éste. Por último, el mijo o “millo” del que tan sólo hemos encontrado dos referencias y que al parecer estaba bastante valorado pues su precio es superior al del trigo en un 10%. Es poco lo que sabemos de su presencia en Cantabria⁷³³, probablemente su uso se debiera a la influencia de Asturias y de Galicia donde

⁷³² AHPUV. Carta de Belorado de Antonio de Heredia de 3.6.1576.

⁷³³ Agustín Rodríguez lo cita junto con la escanda y el panizo como cereales que eran cultivados en Cantabria en la Edad Moderna y que apenas si les alcanzaban para subsistir, teniendo que adquirir el grano de sementera en el mercado, tales eran los rendimientos obtenidos en la cosecha. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A.: “El comercio de cereales en la villa de Santander durante el siglo XVII”, en *Revista Altamira*, tomo LIV., pp. 7-28.

su consumo estaba hasta tal punto arraigado que ha prestado su nombre al maíz, cereal que aún tardaría en extenderse en aquellas tierras ⁷³⁴. El tráfico de cabotaje entre las villas cántabras y Galicia era muy intenso y es más probable que desde allí se importase antes que desde el norte europeo.

Las ventas se hacen en cantidades muy variables. Hay que tener en cuenta que la fuente que hemos utilizado es de por sí discriminatoria, y que el menudeo quedaba excluido de las obligaciones ante un escribano; de hecho son muy escasas las compras de menos de 10 fanegas. La gran mayoría de compradores se obliga por cantidades que oscilan entre las 20 y las 30 fanegas y, por último un tercer grupo de compradores que adquiriría una cantidad mayor, pero nunca más de 75 fanegas. Se trataba pues de un comercio minorista, destinado a la satisfacción de las necesidades familiares o a lo sumo, siguiendo el caso de Bilbao para fines del siglo, nutriría un modesto tráfico de revendedores⁷³⁵. La procedencia de los compradores también es significativa: Udalla, Marrón, Limpias, Ampuero, Liendo, Güemes, Cereceda,... y por supuesto Laredo. Es decir, que básicamente el abastecimiento era local y comarcal. Las ventajas comparativas del transporte por mar sobre el terrestre hacen que cada una de las villas de la costa fuese abastecida por este medio y, a su vez, ellas servirían de centro redistribuidor para su zona de influencia.

⁷³⁴ Marcos Martín lo atribuye un gran protagonismo debido a que por poder ser cultivado muy tarde podía entrar en rotación con otros cultivos, optimizando el aprovechamiento del terrazgo y anticipando de hecho similares efectos a los que más tarde generaría el maíz. MARCOS MARTÍN, A.: *España en los ..* p.348

⁷³⁵ En este mismo trabajo se cita a Jean Philippe Priotti que nos refiere el caso de los mulateros finiseculares que se procuran en Bilbao los suministros que antes encontraban en la Meseta. PRIOTTI, J.P.: "En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (XVIe-XVIIe siècles). Les mulatiers yangois du Quichotte", en 126 *Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*, Toulouse, 2002, pp.109-152.

Las obligaciones suscritas también indican la presencia sucesiva de los avalistas, cuyos nombres se nos hacen familiares a fuerza de ser repetidos una y otra vez: son los Juan de Rivas Escalante, Diego de Quintana, Diego del Rivero,... uno para cada periodo. Estos son miembros de la pequeña oligarquía local, los únicos que disponen de capital suficiente como para afrontar estos negocios. También encontramos algún caso en el que son los propios maestros de las embarcaciones quienes asumen directamente la venta de los cereales, como si de regatones marinos se tratase⁷³⁶.

Las ventas al contado no debieron de ser, por lo general, frecuentes. Sabedores de esta realidad, cuando los barcos arribaban a puertos asturianos o gallegos no previstos, la primera preocupación de los mercaderes era garantizar los pagos, pues el crédito era entonces -y ahora- el señor del comercio. Allí, entre gente desconocida, era más probable que surgiesen morosos que, en ocasiones, cuando el enviado del acreedor se acercaba para apremiar el pago o para prenderles con los alguaciles, huían a las montañas, a las aldeas remotas donde era punto menos que imposible hacerse con ellos. Siempre quedaba el recurso de ejecutar avales, pero esta opción exigía pleitos, que resultaban onerosos y, sobre todo, dilatados. Al final había que considerar la opción de negociar con unos y con otros, aunque fuese perdiendo del propio derecho. Las garantías, las buenas palabras que tratan de aligerar la aspereza

⁷³⁶ AHPC. Protocolos. Leg. 1122. de 2.12.1591. En este caso, la venta la hizo Juan Ayn, maestro del barco, en nombre del mercader de Amberes Tomás Baril, quién autoriza a un vecino de Laredo a cobrar lo adeudado en Villaviciosa (Asturias).

del trago de los corresponsales indican el temor a las seguras reprensiones del endurecido mercader medinense⁷³⁷.

Aquí, en Laredo, los compradores parecen ser más ciertos, o tal vez era más difícil que pudieran escapar al control y las presiones de los acreedores. De todas formas, en las obligaciones se suele exigir habitualmente un avalista o fiador que respondiese en caso de impago, y en algún caso se habla de una garantía suficiente⁷³⁸. Se advierte que, en caso de no poder hacer frente a la deuda, la penalización será del doble de la cantidad adeudada, más las costas que generase la reclamación.

En la venta del cereal, como en el de otras mercaderías, los pagos se suelen diferir a plazos de cinco a seis meses, y que coinciden con las festividades, que era la forma de medir el tiempo: la Pascua, Navidades, San Miguel, San Juan, San Lucas,... En ningún caso se aclara la tasa de interés o penalización pues ello hubiese sido ilícito. Por lo demás, dada la extrema variabilidad de este tipo de mercancía, no es fácil determinar si las diferencias de precio se deben a este motivo u otro. Sólo en un caso hemos encontrado la venta de dos partidas de centeno por 578 y 510 mrs., respectivamente, convenidas con un día de diferencia, y con fechas de vencimiento distintas, separadas entre sí por un mes (San Miguel y la fiesta de todos los Santos). El

⁷³⁷ Aunque son múltiples las referencias a los impagos o demoras en las últimas décadas, es bastante completo el proceso que se sigue en cierta venta de trigo que se hizo en Avilés y cuya cobranza se convirtió en un verdadero problema. AHPUV. Cartas de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 21.12.1587, 1.2.1588, 8.8.1588 y 29.8.1588.

⁷³⁸ AHPUV. Carta de Laredo de Martín de Bayona y de Diego de Quintana de 3.4.1590. En ella se refiere la deuda de un tal Pedro de Ahedo que ascendía a 50.000 mrs. El deudor, al no poder hacer frente a los pagos en el plazo establecido, negocia un aplazamiento de seis meses, pero a cambio se ve obligado a ceder la propiedad de un molino que estaba valorado en 600 ducados.

incremento del precio es de un 11%, lo que evidentemente parece excesivo para tan breve plazo.

En cuanto a la procedencia de los cereales importados también es claro que las principales áreas de abastecimiento eran Flandes, el gran mercado de cereal, y, para el territorio francés, el predominio era de los cereales bretones y normandos. Creemos que Laredo se procuraba el centeno preferentemente del mercado flamenco, que a su vez centralizaba la comercialización de los cereales procedentes de Polonia (Danzig, sobre todo), Pomerania, e Inglaterra, pues son urcas flamencas las que protagonizan estos tráficos y es Amberes, donde residen los corresponsales que organizan estos negocios: Alonso de la Bárcena y Luís Álvarez Caldera. De modo que, cuando se cierre la esclusa de Amberes para el tráfico hacia la Península, se pasaría al de Calais y cuando sea el Canal de la Mancha el que se cierre, el comercio pasará al de Hamburgo, ya en la órbita hanseática. En cuanto al trigo, sabemos que con preferencia se recurría al de Bretaña, producido en las regiones de Rennes y Vilaine, y que se cargaba sobre todo en el puerto de *La Rocha* (La Roche Bernard)⁷³⁹, mientras que los cereales normandos se cargaban en *Abra de Graça* (Le Havre).

Los barcos con centeno empezaban a llegar en los meses de marzo y abril, con un máximo de referencias en el mes de junio, mientras que el trigo preferentemente llegaba a partir de julio y hasta septiembre. Ocurre sin embargo que en el Báltico había que esperar hasta bien entrado el otoño para completar las labores de la cosecha por lo que, en ocasiones, era necesario

⁷³⁹ LAPEYRE, H.: Une famille de marchands: les Ruiz. París, 1955. p.334

almacenarlo y esperar hasta que la navegación fuese posible. Ello podría explicar la venta en Laredo de alguna partida en el mes de enero.

Los precios son muy variables (tabla 6.5.). Las series más completas que hemos obtenido corresponden a los años de 1591,1592, 1594 y 1595. Como vemos, las ventas se concentraba en aquellos meses en que el llegaba el cereal y más concretamente en los días siguientes a la arribada. El cereal almacenado corría peligro de corromperse por lo que nunca se demora mucho su venta, aunque fuese perdiendo algo del beneficio esperado⁷⁴⁰.

Las cartas nos permiten seguir una operación que se inicia en Amberes por Alonso de la Bárcena y su socio, Luís Álvarez Cadera⁷⁴¹. Ellos fletan “*dos naos*”, una con distintas mercancías procedentes de las orillas del Báltico, como la cera de Moscovia, y cobre centroeuropeo, en la otra, la que más nos interesa para el caso, cargan trigo y centeno. Hay que tener presente que aunque comparten los costes de fletamento, las mercancías embarcadas lo son en cuentas separadas, de modo que en España se guardará buen cuidado de diferenciar entre ellas y asentar ingresos y gastos separadamente. Los preparativos se hacen en los primeros días del mes de noviembre de 1586 y el barco le sabemos en Laredo a mediados del mes de diciembre, pues el último día de ese año está fechada en Amberes la misiva en la que se de cuenta de haber recibido esta nueva. La carga estaba consignada a nombre de Martín de

⁷⁴⁰ AHPUV. Cartas de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 27.6.1582, 23.7. 1582 y 7.9. 1582.

⁷⁴¹ Ibidem. Cartas de Amberes de Alonso de la Bárcena y Luís Álvarez Caldera de 3.11.1586, 31.12.1586, y 24.3.1587.

Bayona y de Diego de Quintana, socios laredanos y que serán los encargados de comercializar inicialmente las mercancías⁷⁴².

Las primeras noticias sobre la venta del centeno son de 5 de enero de 1587. Los laredanos informan a Simón Ruiz que las ventas inicialmente van despacio. El precio de partida es de 510 mrs., lo que no satisface del todo a los de Amberes, pero lo aceptan ante el argumento de que no se podía subir “*por la costumbre de la tierra*”, y es que el mercado actuaba, al menos aquí, en Laredo, dentro de unos límites consuetudinarios con los que era preciso contar. También había posibilidades de negociar, pues había compradores mayoristas que hacen ofertas de 400 a 500 fanegas, con un premio de 2 rs., por fanega. Sin tener órdenes precisas sobre lo que se habría de hacerse, no se hacen novedades. El papel que juega el medinense es mucho más importante que el mera intermediación, ya que también se le atribuye una potestad decisiva en la operación: puede modificar las condiciones iniciales de venta de acuerdo con las circunstancias, además de ser él quien administre el producto de lo obtenido y negocie la compensación de las cuentas con Amberes. Esta autonomía en el trato exige de la plena confianza en la *dita* del mercader de Medina y en su buen juicio para los negocios.

A finales del febrero las ventas prosiguen al mismo precio, pero al parecer se precisa hacer alguna ventaja de refacción, que al no afectar al precio ha de ser necesariamente en el plazo de pagos, en este caso un mes, mes y medio o dos. En marzo parece que el negocio se ha cerrado con la venta de las últimas partidas. Lo procedido de la venta ha ido remitiendo en partidas

⁷⁴² AHPUV . Cartas de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 5.1.1587, 19.1.1587, 9.2.1587, 22.2.1587 y 10.3.1587.

en metálico con gente de confianza. Las partidas normalmente son de 1000 ó 2000 reales, pero en ocasiones son considerables: el 10 de marzo se remiten 300 escudos, con un valor de 120.000 mrs. El porte es de 6 reales, no mucho más de lo que se cobraba por una carga de lienzos.

Sabemos que la cuenta de Luís Álvarez Caldera se cierra el 22 de julio de 1587 con un saldo a su favor de 360.000 mrs. ya deducidos los gastos (flete, costas y encomienda) que ascendían a un total de 15.000 mrs. En esta cuenta además del centeno se incluyen las otras mercaderías procedentes de Hamburgo⁷⁴³.

Del trigo en Laredo no volvemos a saber nada, por lo que parece que el barco continuó rumbo a poniente pues en las cartas se empieza a hablar del “*trigo de Galicia*” que, por cierto, será responsable de no pocos quebraderos de cabeza. El problema de las ventas que se hacían en lugares tan alejados de Laredo es doble, ya que de una parte no era tarea sencilla el controlar la morosidad de los deudores, y en caso de poder ser cobradas las deudas tampoco era tarea sencilla “*recuperar la plata*”, es decir buscar el medio de hacerse retornar lo producido en las ventas. En este caso, ante las dificultades, se decide enviar “*un propio*” a principios de mayo, Pedro de Liendo, a las cobranzas en aquellas tierras⁷⁴⁴. Se presenta en el mes de septiembre con 100 ducados que se remiten en una letra de cambio, que una vez cobrada se había de asentar en la cuenta de Alonso de Barcena. Sabemos que el importe total del trigo de Galicia debía de rondar los 362 ds.

⁷⁴³ AHPUV. Carta de Laredo de 20.7.1587 de Martín de Bayona.

⁷⁴⁴ Ibid. Carta de Laredo de Martín de Bayona de 28.8.1588. Aunque en este caso se tratase de Avilés ilustra de modo elocuente las dificultades con las que se encontraba los cobradores: “*los deudores cuando supieron que estaba allí se acogieron en las aldeas, aunque había ido con alguaciles a buscarlos*”.

Un sorprendente y paradójico episodio tuvo lugar cuando los puertos de la costa de Cantabria, acostumbrados en épocas de escasez a la importación de cereales, vieron salir de sus muelles hasta 50.000 fanegas de trigo con destino al puerto de Cádiz. Sabemos de él gracias a las misivas enviadas por Miguel del Olivar al Presidente del Consejo de Hacienda, entre los meses de enero y junio de 1582⁷⁴⁵.

La complejidad logística del operativo es puesta en evidencia por el contenido de estas cartas. Inicialmente fue necesario reunir la cantidad arriba citada a lo largo del otoño de 1581 y almacenarla en los pósitos de Aguilar de Campoo. Para luego contar con un tiempo favorable, situación que no parece que se diese en los primeros meses de 1582, ya que de otra manera el cereal se hubiese perdido sin remedio. Finalmente hay que tener en cuenta que el traslado tenía un coste que recaía sobre los Concejos por los que pasaba la ruta de transporte. Pedro Guerra, el que por entonces fue escribano de número de Palencia, había calculado que para los portes se destinaría 4 rs. por carga⁷⁴⁶. Esta cuestión suscitaría la protesta del propio Miguel del Olivar que trata de hacer consciente al monarca de la dureza de la imposición:

“Sobre el negocio del trigo (...) los graves perjuicios de todos estos valles y montañas de que su Magestad no se puede tener por servido a causa de aniquilarles las pocas fuerzas que tienen.... Su Magestad sea servido de hacer una averiguación con mucha fuerza y de quien se fie

⁷⁴⁵ AGM, CJH, Legs. 203 y 204.

⁷⁴⁶ Ibidem, Carta de Miguel de Olivar de 31.1.1582.

*que me quiebra el corazón ver la crueldad y exorbitante de este juez
que no se quién los encaminó...”⁷⁴⁷*

⁷⁴⁷ AGS, CJH, Leg. 203. Carta de Miguel del Olivar de 11.3.1582

TABLA .7.5.

Los precios de los cereales en Laredo, expresados en maravedís por fanega.

PRECIOS DE DEL CEREAL EN LAREDO (En maravedís por fanega)	
Año 1584	
03/10/1584	510 mrs. por fanega de centeno.
Año 1587	
05/01/1587	510 mrs. por fanega de centeno.
Año 1591	
09/07/1591	816 mrs. por fanega de centeno*.
Año 1592	
16/01/1592	612 mrs. por fanega de centeno.
10/03/1592	612 mrs. por fanega de centeno.
19/03/1592	680 mrs. por fanega de centeno.
25/04/1592	714 mrs. por fanega de centeno.
04/05/1592	680 mrs. por fanega de centeno.
05/05/1592	680 mrs. por fanega de centeno.
06/05/1592	680 mrs. por fanega de centeno.
15/05/1592	740 mrs por fanega de centeno.
23/05/1592	570 mrs. por fanega de centeno.
25/05/1592	748 mrs. por fanega de centeno.
23/06/1592	708 mrs. por fanega de centeno.
07/07/1592	680 mrs. por fanega de centeno.

07/07/1592	748 mrs. por fanega de trigo de la mar.
26/09/1592	738 mrs. por fanega de trigo de la mar.
Año 1594	
24/04/1594	578 mrs. por fanega de centeno**.
25/04/1594	578 mrs. por fanega de centeno**.
26/04/1594	510 mrs. por fanega de centeno *.
27/04/1594	510 mrs. por fanega de centeno.
30/04/1594	510 mrs. por fanega de centeno.
21/05/1594	558 mrs. por fanega de centeno.
22/05/1594	510 mrs. por fanega de centeno.
24/05/1594	510 mrs. por fanega de centeno.
02/06/1594	544 mrs por fanega de centeno*.
21/06/1594	578 mrs. por fanega de centeno.
25/06/1594	510 mrs por fanega de centeno.
25/06/1594	782 mrs por fanega de trigo.
11/09/1594	565 y ¼ por fanega de centeno.
Año 1595	
27/06/1595	325 mrs. por fanega de cebada.
18/07/1595	442 mrs. por fanega de centeno.
18/07/1595	680 mrs por fanega de trigo.
18/07/1595	750 mrs. por fanega de mijo.
02/08/1595	750 mrs. por fanega de mijo.

** Pagadero a seis meses.

* Pagadero a cinco meses.

Fuente: AHPC. Protocolos, Leg. 1122, fols. 370-385 y 388-434, Leg. 1123, fols. 45-

7.3.2. La cera.

La cera se utilizaba en la elaboración de velas o candelas para el alumbrado de las casas particulares, finalidad que también compartía con otros aceites y la grasa de ballena. Así mismo tenía un uso litúrgico, por lo que importantes partidas de esta mercancía eran adquiridas para las iglesias, conventos o cofradías⁷⁴⁸, de ahí que su demanda se incrementase a partir de febrero y antes de Pascua, así como en las festividades de la Candelaria. Otros usos que también aparecen en la documentación se relacionan con el encerado de arpilleras para impermeabilizarlas y así preservar los envíos de lienzo. Debió de ser objeto de importación por los puertos cantábricos desde antiguo; de hecho, un gravamen que se pagaba en Bilbao, el prebostazgo, recibía el nombre genérico de “*prebostazgo de la cera*”, aunque se aplicase a todos los productos importados⁷⁴⁹.

La cera procede inicialmente de Flandes, de Amberes, a donde acudían los barcos hanseáticos que a su vez la traían desde Lunenburgo, Prusia, Livonia y Moscovia, de ella dice Alonso Bárcena: “*Es muy buena la cera de miel, de la mejor suerte de Moscovia*”⁷⁵⁰ También se adquiría en Hesse, Turingia y Braunschweig. Algunas ciudades estaban especializadas en este tráfico, como Lübeck y Danzig, y allí era donde al parecer se refinaba,

⁷⁴⁸ AHPC. Protocolos, 1.122, fol. 106. Por esta obligación suscrita ante el escribano Sebastián Puerta del Hoyo, la cofradía de San Sebastián de Guriezo adquiere 140 balas de cera al cerero Juan del Corro.

⁷⁴⁹ T. GUIARD LARRAURI, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao, Bilbao*, 1913, p.68 y ss.

⁷⁵⁰ AHPUV. Carta de Alonso de la Bárcena de 6.5.1586.

elaboraba y clasificaba según calidades⁷⁵¹. Cuando cese el tráfico directo desde Flandes hacia Laredo, el aprovisionamiento se trasladará a los puertos más seguros del sur, en territorio católico, o directamente desde los puertos franceses. En las postrimerías del periodo contemplado en este trabajo, la última década del quinientos, debido a las dificultades derivadas de la conflictividad, la cera que se desembarca en los muelles de Laredo se embarca directamente en el puerto báltico de Hamburgo⁷⁵². De todas formas, no era el comercio septentrional el único en abastecer el mercado peninsular, también había otras fuentes en las que este se proveía tradicionalmente. Hemos encontrado una importante partida adquirida para Laredo en la feria de Villalón, plaza ferial que, junto a las restantes ferias castellanas, negociaban y redistribuían la mayor parte de la cera⁷⁵³ adquirida en el norte de África. De hecho, el protagonismo que la Berbería había tenido en la producción de esta materia explica que sean estos mercados del centro peninsular los que tradicionalmente controlasen su comercio. Cuando Laredo, pasado un tiempo, se mostrase incapaz de absorber toda la oferta de cera aportada a sus muelles, se decide el envío de excedente almacenado a Medina del Campo, desde donde se sabía que tarde o temprano tendría finalmente salida⁷⁵⁴.

⁷⁵¹ Había distintas calidades: la rehundida, la osterlanda (de Alemania) y la cera de miel eran las más valoradas. V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*p.70

⁷⁵² AHPUV. Carta de Laredo de Martín de Bayona de 14.8.1587: *“Ha llegado una nao de Amburgo (Hamburgo) con mercaderías como cera y cobre que será causa de que bajen los precios, por ello hay poco despacho y esperemos que durante este invierno haya más demanda”*.

⁷⁵³ AHPC, Laredo, Leg. 4, fol. 5. Juan de Bayona de la Casa, el 8.11.1556 otorga poder de compra en la feria de Villalón para 35 quintales de cera.

⁷⁵⁴ AHPUV. Carta de Laredo de Martín de Bayona de 22.2.1587: *“No hay demanda de la cera. Bajando los portes, lo enviaremos a Medina (del Campo) como se nos ha avisado”*.

La cera llegaba en fardos, marcados para poder ser reconocidos por el consignatario, que agrupaban los llamados *panes*, *balas*, *tortas* u *hojas*. Hemos calculado que cada fardo llevaba unos seis panes de promedio, y que cada pan de cera tenía un peso aproximado de dos arrobas, entre 55 y 60 libras. Es decir que un fardo de cera pesaba unos tres quintales y medio. En el comercio al detalle también se empleaba como unidad de medida la *bola*, cuyo peso era de media libra, aproximadamente.

La venta de la cera se hace en partidas de un quintal a medio quintal, aunque los precios suelen estar referenciados en libras, que suponemos sería la unidad de comercialización más habitual. Como en el caso de otras mercancías, la demanda está sobre todo condicionada por la oferta. Los desembarcos son más abundantes en verano, cuando las condiciones de navegación son más favorables, pese a que el calor perjudicase seriamente este producto.

En cuanto a los precios, se ha observado que sufren un incremento imparable en el periodo estudiado. En 1556 se pagaban 67 ½ mrs. por libra (con una penalización del 10% si el pago se demoraba dos meses); en 1575 el precio había llegado a los 97 mrs. la libra; en 1591 el precio de la cera en el mercado de Laredo lo encontramos en una banda que va desde los 100 mrs. a los 141 mrs⁷⁵⁵. Finalmente, ya en 1599 el precio de la libra de cera alcanzaba los 153 mrs.

⁷⁵⁵ En esta venta aparece el cerero Juan del Corro quien "labraba" la cera en forma de velas y *argas* (sic). AHPC. Laredo, Leg. 1122, fol. 50.

En Amberes, el precio de una libra de cera de calidad media en 1587 venía a salir por unas 7 ½ placas o “patards”, que, al cambio, resultan unos 75 mrs⁷⁵⁶.; considerando un precio de venta de unos 100 mrs. por libra para estas fechas, ello nos indicaría un beneficio bruto del 25% aquí, en Laredo. No parece, comparándolo con otras mercancías, que le fuese especialmente elevado.

7.3.3. El cobre.

La importación de este metal irrumpe en la documentación en 1587⁷⁵⁷ de la mano de Alonso de la Bárcena, mercader laredano, criado de Luís Álvarez Caldera, ambos instalados en Amberes. Nosotros no contábamos con ninguna mención anterior, aunque sabemos que las ferias castellanas ya recibían entre el último cuarto del siglo XV y el primer tercio del siglo XVI manufacturas de cobre y latón, vía Flandes, con la intermediación del puerto de Laredo⁷⁵⁸. Muchos objetos estaban fabricados de este metal, aleado o puro, –dejando a un lado la industria bélica-, como los destinados a la construcción naval y al uso doméstico como candelabros, platos, cacerolas, brazaletes, llaves, las sartenes y “*pailas*” en las que se elaboraban los escabeches, los broches, y, por supuesto, las campanas. De hecho, en la documentación se refieren a este metal como “*metal campanil*” o “*cobre campanil*”, por lo que le suponemos ya aleado con estaño.

⁷⁵⁶ AHPUV. Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 28.1.1587: “...total de 4.860 marcos de a 16 placas cada uno y a 32 placas por tallare (...) que me sacaron a 44 placas moneda de Amberes...Montan de gruesos 891 gruesos”

⁷⁵⁷ Ibidem. Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 6.5.1586.

⁷⁵⁸ J. PH. PRIOTTI, *Los Echávarri. Mercaderes bilbaínos del Siglo de Oro. Ascensión económica y social de una familia*, Bilbao, 1996, pp. 95 y 96. V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes...*pp. 79 y 80.

En esta ciudad flamenca quedaba centralizada la comercialización del cobre que se extraía en las minas del valle del Mosa, en Limbourg⁷⁵⁹, y también los de la Europa Central, sur de Alemania y sobre todo de las ricas minas húngaras (Neushol o Bauska Bystrica en Eslovaquia). Precisamente de esta procedencia parece ser buena parte del metal embarcado en Hamburgo hacia Laredo⁷⁶⁰. Si la localidad belga de Dinant había sido uno de los principales centros productivos durante buena parte del siglo XV, en el periodo que nos ocupa parece haber sido sustituida por los rotschmiede (artesanos del cobre) de Nuremberg⁷⁶¹. Los problemas a los que ya hemos aludido hacen que esta ciudad sea progresivamente sustituida desde 1580 por otras ciudades como Lübeck y Hamburgo, que es desde donde nosotros tenemos noticias de los fletes.

El metal se transportaba en barriles o barricas, adoptando distintas formas: cuadrados o *ladrillos*, *barras*, piezas redondas o *panes* y planas o *tortas*. El peso de estas piezas era regular: las piezas llamadas ladrillos pesaban alrededor de las 43 libras y media, mientras que las piezas planas o redondas, unas 13 libras y media. Aquí se comercializaban en partidas más bien importantes, de 20, 30 hasta 50 quintales, aunque con carácter más excepcional se vendiesen “partidillas” inferiores a los 10 quintales, incluso de 2 ó 3 quintales.

⁷⁵⁹K, GLAMANN, K.: “The Economic organization of Early Modern Europe”, from The Cambridge Economic History of Europe, V, Cambridge University Press. 1985 (1977), pp. 333-410.

⁷⁶⁰AHUPV. Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 6.5.1586. Dice: “Fleté en Hamburgo una naveta para Laredo con cera, cobre, trigo y fustanes (...) La cera es la mejor de Moscovia y el cobre de la mina de Hungría, el mejor.”

⁷⁶¹V. VÁZQUEZ DE PRADA, Ob. Cit. p.80.

En el caso del cobre, la mayor parte de las ventas se hacían para compradores de Bilbao y su área de influencia. Esta preeminencia de la villa vizcaína se debía a que contaba con un amplio mercado al que abastecer, hasta el punto de absorber los excedentes de las importaciones ocasionales llegadas a Laredo; a pesar de que el precio del quintal de cobre se les encarecía en medio ducado por quintal debido a los costes del transporte marítimo entre las dos villas⁷⁶². También hay sabemos del envío de una importante remesa de cobre a Medina del Rioseco, pero que no desembarca en Laredo, sino en un puerto gallego⁷⁶³. Otras partidas de menor entidad sabemos que se hicieron para Avilés y Madrid.

El precio del cobre en Amberes sigue una evolución claramente ascendente desde 1563 a 1587. Valentín Vázquez de Prada señala que entre el 11 de noviembre de 1563 y el 27 de febrero de 1565 el precio se mantuvo estable en 22 ½ marcos por quintal, entre esa fecha y el 7 de junio de 1566 se eleva hasta los 23 ½ marcos, para luego estabilizarse en torno a los 24'3 marcos entre 1567 y 1571⁷⁶⁴. Sin embargo, en 1587 el valor del quintal se había elevado hasta los 27'4 marcos⁷⁶⁵; es decir, la revalorización de este metal había alcanzado una tasa del 13% en diez años. El cobre es un metal estratégico debido a su empleo en la fabricación de piezas de artillería, en competencia con el hierro⁷⁶⁶; sin duda, en el marco de un periodo claramente

⁷⁶² AHUPV. Carta de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 8.8. 1588.

⁷⁶³ Ibidem, Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 27.11.1586.

⁷⁶⁴ V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes* ...p. 250.

⁷⁶⁵ AHUPV. Carta de Amberes de 28.1.1587 de Alonso de la Bárcena

⁷⁶⁶ Aunque el hierro fuese un mineral mucho más económico, y de que esta fuese la razón por la que Inglaterra impulsase la fabricación de cañones de hierro colado, lo cierto es que eran

inflacionista, el alza constante de su precio también se debe a su empleo creciente en un ambiente de hostilidad. Y es que el bronce seguía presentando claras ventajas sobre el hierro en la industria armamentística⁷⁶⁷.

Una operación organizada por Alonso de la Bárcena desde Amberes nos puede dar una idea aproximada de los beneficios obtenidos con esta mercancía. Se trata de un flete organizado en el puerto hanseático de Hamburgo por Alonso de la Bárcena. En el barco se estiban además de cera y otras mercancías no precisadas algo más de 100 quintales de cobre de la mejor calidad, el de la “*mina vieja*” de Hungría. En total son embarcadas 175 piezas de cobre cuadradas y 184 piezas redondas que pesaban en conjunto 10.080 libras⁷⁶⁸.

El precio del cobre es de un total de 2.475 marcos. Se añaden 23 marcos y 10 placas⁷⁶⁹ de costas, una comisión del 1'5% y el 16% del seguro.

pesados y frágiles. El forjador construía los cañones con barras de hierro dulce soldadas a tubos crudos, que eran reforzadas con gruesos zunchos de hierro ajustados sobre los mismos. En el mar, las consecuencias de un cañón reventado podían ser terribles no sólo para sus operarios, sino también para la propia integridad del barco. El bronce continuó siendo preferido por los artilleros marinos. A ello se le unen las dificultades iniciales para desarrollar en España este tipo de fundiciones. Vid. C.M. CIPOLLA, *Historia económica de la Europa preindustrial* Madrid, 1979. p.243 y, del mismo autor, *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700*, Barcelona, 1967.p. 49.

⁷⁶⁷ El bronce técnicamente es muy fácil de fundir y en toda Europa se encontraban gran número de artesanos familiarizados con este proceso debido a la amplia y antigua demanda de campanas y otros objetos. El bronce era preferido por los artilleros por estar menos sujeto a la corrosión, y que el proceso de fundición permitía fabricar cañones de avancarga, con los que se eludían todos los peligros y problemas derivados de obturaciones y atascamientos. C. M. CIPOLLA, *Cañones y velas...* pp.25-26.

⁷⁶⁸ AHPUV. Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 28.1.1587. Destaco el singular interés de este documento debido a lo pormenorizado de los datos ofrecidos por el corresponsal.

⁷⁶⁹ En Flandes la moneda de cuenta era el marco de 16 “patards”, que en la documentación denominan placas. Dado lo complejo de la operación, hay que especificar a cómo se cambiaba para Hamburgo en tallares (un tallare, 32 placas) y en gruesos (suponemos que el corresponsal se refiere a las libras de grueso), *que me sacaron a 44 tallares moneda de Hamburgo*. Es decir que un grueso equivalía a 7'5 marcos. Con lo que los cambios quedaban a 16 placas por marco, unos 160 maravedíes, y un tallare, 320 mrs.

Finalmente, nuestros cálculos sitúan el coste del quintal en poco menos de 14 Ds. En Laredo se completa la operación cuando nos informan de que esta partida se vende a un precio que va entre los 15 y 16 Ds. Pero es que además había que deducir las encomiendas y costas. Concretamente los de Laredo, Martín de Bayona y Diego de Quintana, se quedan con un 11% de lo obtenido en las ventas, y Simón Ruiz asume el flete (y ¿su comisión?) en un porcentaje global del 13%. El propio interesado, Alonso de la Bárcena, nos hace las cuentas: “*De Laredo me dicen haber vendido 42 ½ quintales a 185 rs. Yo les deberé (a los de Laredo) 31.000 mrs. y a Vm. (Simón Ruiz) 35.000 mrs. por costas y fletes (...)*”⁷⁷⁰.

Deducidas todas las costas, comisiones y gastos de fletes y seguros, el beneficio neto es de 8.200 mrs., es decir, un 4'6%. Con este dato adquieren sentido las reiteradas negativas a vender el quintal a menos de 15 Ds. a pesar de la insistencia de los de Laredo. Y es que Diego de Quintana y su primo Martín de Bayona ofrecían operaciones, que podían parecer ventajosas, como cuando uno de Bilbao pedía una partida de 50 ó 60 quintales a 14 ½ Ds. a un año. Ansiosos, preguntaban a Simón Ruiz sobre lo que había de hacerse; sin embargo, no había lugar para la discusión. Alonso de la Bárcena sabía mejor que nadie que un precio de venta inferior a 15 ducados le supondría pérdidas. Desde Amberes se animaba a la constancia de los que aquí le habían de vender el metal, con noticias, que al final se revelaban falsas, de que con certeza “*ya no llegarían más barcos con cobre*”, y los barcos llegaban. Alarmados desde aquí advierten de que los barcos ingleses estaban desembarcando el cobre en el puerto de San Juan de Luz, y que los marinos

⁷⁷⁰ AHUPV. Carta de Amberes de 16.6.1587 de Alonso de la Bárcena.

vizcaínos lo “*entran con diligencia*”⁷⁷¹ en Bilbao, donde se podía adquirir el cobre hasta un ducado más barato que en la villa laredana.

7.3.4. La sal.

Para los contemporáneos se trataba de un tráfico tan inestable como el de los cereales, y es que ambos estaban sujetos a circunstancias cambiantes relacionadas sobre todo con las condiciones de la oferta. La llegada por sorpresa al puerto de destino de un contingente de embarcaciones cargadas de sal hacía que los precios cayesen y desbaratasen las expectativas de beneficio⁷⁷². En el puerto de embarque, la misma circunstancia, la venida de muchos demandantes para cargar, hacía que los precios se elevasen con análogas consecuencias al caso anterior. Otra circunstancia cuyo control escapaba a los hombres es la meteorología, ya que los años húmedos implicaban necesariamente el aumento de las necesidades en la Europa septentrional⁷⁷³ y abría las expectativas de negocio de los potenciales importadores. Ello repercutía negativamente en Laredo, pues las necesidades de los habitantes de las villas cántabras se satisfacían en el mismo mercado internacional. Como en el caso de los cereales, los periodos de escasez podían hacer reaccionar a las autoridades con el fin de evitar el desabastecimiento o sencillamente la especulación abusiva. Es el caso de lo ocurrido en 1575 cuando el rey de Portugal prohibió la exportación de sal⁷⁷⁴, incluyendo la ya

⁷⁷¹ AHUPV I. Carta de Amberes de 28.1.1587 de Alonso de la Bárcena

⁷⁷² Ibidem. Carta de Antonio Gómez d’Elvas de 14.8 1575. En ella el autor se queja de los “*trabajos de este negocio*”.

⁷⁷³ H. LAPEYRE, *Une famille de marchands....* p.42

⁷⁷⁴ F. MAURO, *Portugal et l’Atlantique au XVIIe siècle (1570-1670)*, París, 1960.

cargada en los barcos prestos a salir en los muelles de Lisboa. Los efectos de la prohibición alcanzan a los portugueses a pesar de que estos ya habían anticipado la medida de la administración⁷⁷⁵. Oportunamente se informa a los socios de Nantes para que, ante la más que previsible alza de los precios retuviesen, la sal allí almacenada, en una acción claramente especulativa. Finalmente la prohibición real también se extendería a otros puertos como Aveiro o Setúbal, donde también se había disparado el precio de la sal.

La sal, por lo tanto, era muy variable en su cotización: hay periodos excepcionales en los que los problemas de producción hacían subir los precios de forma extraordinaria, como ocurrió entre 1575-1577. Tenemos constancia de que en el otoño de 1574, la demanda francesa se incrementa enormemente debido a unas lluvias que malograron los depósitos en que se almacenaba, pero como suele acontecer, de la desgracia de unos se benefician los otros, en este caso los Ruiz (Andrés, Julián y Simón) y los Gómez d' Elvás que vendieron en Nantes, el gran mercado de la sal en Francia, a buen precio un cargamento de 1.200 moyos de sal que llevaban repartidos en tres urcas⁷⁷⁶. Golpes de fortuna que normalmente eran compensados con episodios más o menos gravosos, como el acaecido con la pérdida de tres naves de un convoy formado por un total de seis, fletadas por Antonio Gómez en ese mismo año de

⁷⁷⁵ AHUPV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 15.1.1575: *"Me apresuro a fletear un navío por mi cuenta para Flandes con 130 moyos de sal, debido al temor de que el Rey prohíba la exportación. Y ha subido a 1500 reis por moyo. Me costará un 140% más de lo esperado."*

⁷⁷⁶ Ibidem. Carta de Lisboa de A. Gómez d'Elvas de 25.10.1575.

1575. Lo mismo ocurriría poco después, con la captura por los corsarios ingleses de dos naves cargadas con sal⁷⁷⁷

Una mercadería difícil que no atrajo especialmente el interés de Simón Ruiz, a pesar de participase en algunos embarques junto con sus socios lisboetas, los Gómez d'Evora y su hermano Andrés Ruiz. El negocio se iniciaba a partir de los informes sobre la cotización que alcanzaba la sal en el lugar de venta, información que se apoyaba en la amplia red comercial del mercader medinense. Cuando los precios se consideraban adecuados, se iniciaba la operación y se organizaban los transportes, en flotas de 3 a 6 navíos, cargados con cantidades muy variables, desde los 100 a los 650 moyos⁷⁷⁸ por barco. Ahora bien, ello no debe llevarnos a engaño, pues las operaciones comerciales gestionadas por estos grandes mercaderes contaban con una preparación muy superior a la media. Sabemos que lo más frecuente es que cuando se sabía de la necesidad de algún mercado o sencillamente como retorno, la sal era cargada en embarcaciones de todos los tipos y tonelajes, desde los “navichuelos” a las grandes urcas flamencas, pasando por todo tipo de barcos hanseáticos, bretones o ingleses, que llegaban en tropel para hacer sus ventas⁷⁷⁹.

⁷⁷⁷ AHUPV. Carta de Lisboa de 25.2.1576 de Andrés Gómez d'Elvas. En este documento se hace referencia a las intensas gestiones que impulsa el mercader portugués para poder liberar el cargamento y las naves secuestradas en un puerto inglés. Para tranquilizar a Simón Ruiz le dice que el envío estaba asegurado y que la mercancía era de poco valor. Y es que es habitual que de cara a los demás mercaderes los contratiempos se disfrazasen del modo más favorable a riesgo de que la dita, el prestigio, la reputación quedase menguada, y esto sí que podía ser un auténtico desastre.

⁷⁷⁸ R.A.E. Un moyo equivalía a unas quince fanegas castellanas. En ocasiones, se empleaba como medida de capacidad para la sal, sobre todo en el mercado andaluz el cahíz que equivalía a doce fanegas castellanas.

⁷⁷⁹ AHUPV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas. Desde Nantes Julián Ruiz envía duelas para confeccionar toneles y volverían con sal.

Los principales centros productores mencionados en la documentación son las salinas portuguesas de Aveiro, Setúbal, Lisboa y el Algarbe, junto con las salinas del sur peninsular: Sanlúcar de Barrameda, Cádiz y el Puerto de Santa María, cuyo producto debía de ser comercializado principalmente por Sevilla. En ellos se conseguía elaborar la sal de más calidad, la llamada “*sal blanca*”, valorada por su alta capacidad de salazón. También se producía en estos mismos lugares una sal más ordinaria, de peor calidad, pero cuyo precio la hacía más atractiva para el consumo. Por último estaba la llamada “*sal negra*” procedente de Francia, húmeda, con impurezas y con menor capacidad de salazón, cuyo precio era lógicamente el más bajo; pero, su uso incluso podía poner en riesgo la conservación del alimento. Un documento del Libro de Cuentas del Regimiento de Laredo⁷⁸⁰ de 1545 nos permite ver la diferencia de precios:

Sal blanca	17 mrs. por fanega
Sal ordinaria	9 mrs. por fanega
Sal negra	7 mrs. por fanega

La piratería también alteraba gravemente los precios: la captura de un convoy de naves cargadas de sal procedente de Portugal o Sevilla hacía que cuando el producto del robo se ponía a la venta en el mercado el efecto fuese demoledor, no sólo porque se incrementase la oferta sino por que el precio de venta era muy inferior a de mercado. Así lo refiere Andrés Ruiz: “*La sal ha bajado más de 50 sueldos por moyo desde hace 8 días, a causa de las presas*”

⁷⁸⁰ M. VALDOR ARRIARÁN, *Libro de Cuentas.....* Doc. 8, fol. 87r.

*hechas en la Rochela. Lo venden a los de Olona (sic) y lo traen aquí a vender a buen precio, por ello no me compre Vm”*⁷⁸¹.

Una característica importante de este comercio es que se trata de un tráfico estacional: las costeras del pescado se practicaban normalmente en los meses de verano hasta comienzos del invierno, en otoño, que también era la época en la que se salaban las carnes de las matanzas. En consecuencia, son estos los periodos en los que el consumo de sal era mayor. Por otra parte, también su producción era estacional, pues era en los meses de verano cuando la evaporación desecaba los estanques. Ello si unas lluvias inoportunas no acababan antes con el esfuerzo de los salineros⁷⁸².

Al tratarse de un monopolio de la Corona, el comercio de la sal no ha dejado tantos rastros en la documentación epistolar o notarial. Su huella, empero, se acentúa en aquellos documentos emanados de las instituciones públicas tanto locales como regionales, y es que la importancia de su abastecimiento es comparable, y aún con ventaja, a la de cualquier producto alimenticio⁷⁸³.

⁷⁸¹ AHUPV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575:”.

⁷⁸² Ibid. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.6.1575.”*Ha llovido mucho este verano y se ha llevado la sal apilada* “

⁷⁸³ Una carta del rey Enrique II de 6 de mayo de 1403 es elocuentemente clarificadora a este respecto: “que desde postrimero día de enero que pasó deste año de la data desta mi carta fasta aquí, que non avedes fornescido nin abastecido el salín de la sal de la dicha villa (Santander) en lo qual dice que lo han venido muy grand daño e perjuycio al dicho concejo e a los vesinos e moradores de la dicha villa por quanto disen que por menguar da la dicha sal se yerma e despuebla la dicha villa cada día por quanto la dicha villa es mantenida de viandas de acarreto e que quando en la dicha villa no hay sal que los mercaderes e regatones que suelen levar dichas viandas a la dicha villa que no las llevan por falta de dicha sal”. Recogido por R. PÉREZ BUSTAMANTE, “Documentos medievales de la sal y del hierro de la villa de Santander” en *Revista Altamira*, nº 40, 1976-1977. p. 467.

Parece evidente que pese a que contásemos en esta tierra con algunos yacimientos, tanto de origen marino, salinas de Cuchía, como mineral, los de Treceño y, sobre todos el yacimiento de sal gema de Cabezón de la Sal, la producción de estas salinas y minas conocidas y explotadas desde hacía siglos⁷⁸⁴ no era suficiente para satisfacer las necesidades de la población y de la actividad conservera de las villas costeras, por lo que la región era claramente deficitaria y había recurrir habitualmente a la importación⁷⁸⁵. Y además de esta insuficiente producción, esta sal era costosa de extraer y de no muy buena calidad. Por último, no hemos de olvidar que al tratarse de un producto relativamente pesado, y el transporte terrestre lo encarecía en exceso. Todo lo cual conducía forzosamente a su importación por vía marítima, como así ocurrió: en un documento de venta de una zabra, propiedad de Juan de Bayona, se nos informa de que el barco alternó los combates en la guerra o las capturas como nave corsaria con el pacífico comercio de la sal portuguesa⁷⁸⁶.

La orientación pesquera de las villas costeras hubiese sido impensable sin el concurso de este conservante, de ahí que las Cuatro Villas de la Costa tuvieran buen cuidado en garantizarse el privilegio por el cual su comercio estaba exento de impuestos y “*el derecho a gastar libremente de ella*”, así como que siempre que arribase al puerto algún navío con sal, natural o

⁷⁸⁴ R. PÉREZ BUSTAMANTE, *Las salinas de Cantabria: aspectos económicos, jurídicos y técnicos de las explotaciones y yacimientos de sal en las Asturias de Santillana*. Santander, 1978.

⁷⁸⁵ R. PÉREZ BUSTAMANTE, *Ordenanzas de Cabezón de la Sal*. Cabezón de la Sal, 1980. p. 14. En este breve trabajo Rogelio Pérez señala una producción de 1.430 fanegas de sal gema en 1407, y de 8.000 fanegas a mediados del quinientos. Cifras que evidencian claramente que se trataba de una cantidad relevante para la economía local, pero insuficiente para abastecer el mercado regional.

⁷⁸⁶ AHPC. Protocolos, 1.123, fol. 230.

extranjero, los vecinos podrían siempre abastecerse, para su consumo o para la “salga” de sus pescados y comprar para ir a las pesquerías.

La sal era almacenada en unos depósitos, alfolís o salines, para ser comercializada. En la Costa por privilegio real se les había concedido un salín por cada una de las Cuatro Villas, más Suánces. La actividad era controlada por el Regimiento de cada villa, que no sólo daba licencia para la carga y descarga de la sal, sino también era el que concedía el arrendamiento anual del salín. Al finalizar el ejercicio anual, los arrendadores debían rendir las cuentas sobre las ventas y el rendimiento obtenido. Esta situación no era fácilmente aceptada por los arrendadores quienes pretendieron escapar de la tutela que ejercían los regimientos, importando libremente la sal por mar, cargando y descargando sin licencia de la villa, vendiendo el producto precios superiores a los fijados⁷⁸⁷, o revendiendo la sal a precios superiores a los del salín. Otros conflictos se relacionan con el enfrentamiento entre los mareantes y la oligarquía local que controlaba el regimiento.

Los pescadores eran los grandes consumidores de sal y con el fin de incrementar los ingresos las sisas se elevan hasta límites considerados abusivos en 1574. Unos años más tarde, la Corona por su parte también trata de obtener beneficios del consumo de la sal ejerciendo el control efectivo sobre este tráfico poniendo más alfolís⁷⁸⁸.

⁷⁸⁷ AMS. Leg. A5, nº 4. Acta de la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de 2 de agosto de 1583. Transcripción de J. BARÓ PAZOS, Ob. Cit.

⁷⁸⁸ AHPC. Laredo, leg. 67. En una carta que la Junta de las Cuatro Villas remite a Felipe II en 1578 se argumenta la oposición a que se establezcan alfolís en estas villas señalando, además de la tradicional exención histórica de los bastimientos, del perjuicio causado a la pesca, al comercio, la población con todas las implicaciones fiscales, militares, etc., las dificultades de administrar y atender los nuevos alfolís, la derivación de la provisión de sal hacia otros lugares

Se da la circunstancia de que el precio de la sal era literalmente “concertada” con los vecinos; lo que equivaldría a que el precio de este tipo de bastimentos, como ocurría también con los alimentos básicos, estaba sujeto a normas “no escritas” por las que el precio no podía exceder de ciertos niveles considerados aceptables por la costumbre. Así, cuando desde los lugares de origen de estos productos, se sugiere un incremento en el precio de venta para maximizar los beneficios o incluso garantizarlos, desde Laredo se le contesta con que la “costumbre” no lo permite y que había de conformarse a ésta. El alza súbita de ciertos productos recibía una contestación popular que quedaba legitimada precisamente en la tradición, lo que evidentemente no garantizaba que tal subida finalmente no se produjese pese a las resistencias.

Los privilegios de que gozaban las villas montañosas condicionaban el uso que de la sal se hacía. Era habitual que los pescadores llevaran en sus barcos la sal para el reino de Galicia o el principado de Asturias, donde salaban el pescado que allí adquirirían, para regresar posteriormente y comercializar las salazones. Tales prácticas no eran evidentemente del agrado de los administradores de los alfolís locales quienes les exigían enteramente el pago de los derechos debidos “(...) como si viniesen allí consignados. Además les obligan a dejar en ellos la sal y les embargan sus navíos, impidiéndoles seguir viaje. Se pide que se sigan pagando los derechos allí donde se vende la sal y no se haga embargo”⁷⁸⁹. Parece que, sin embargo, cuando se dirigían a las pesquerías de bacalao en Terranova, la sal era adquirida en los puertos

exentos, y otras razones que debieron de ser suficientes pues no encontramos nuevas protestas.

⁷⁸⁹AHPC., Acta de la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de 8 de octubre de 1591 (Bárcena de Cicero). Leg. A5, nº 12.

portugueses junto con las otras vituallas necesarias para la campaña, aprovechando sin duda los mejores precios que ofrecía el principal mercado salinero europeo de la época, como era Lisboa.

7.3.5. El pescado.

La pesca era la actividad que había dado origen a la villa de Laredo hasta el punto de dar origen al epónimo por el que se conoce popularmente a sus habitantes. Los datos que nos ofrece el análisis del valor de las alcabalas indica que efectivamente alcanzaba un promedio del 60% del total, tal era el peso de la comercialización de la pesca en la villa⁷⁹⁰. De la dependencia de esta actividad reproducimos un testimonio del beneficiado de la parroquia de Santa María, que en julio de 1598 señalaba: *“Laredo siempre había sido de poca labranza y en ella no se cuexe pan ninguno por cuyo motivo la mayor parte de la dicha villa an seydo y son jente de mar y an fabricado muchas naos gruesas e nabíos para la contratación de lanas y para otros tratos de indias y para el servicio de su Majestad y para los tratos de pesquerías de Irlanda y otras partes. Y ansí an fabricado pinazas y otros barcos para las pesquerías de besugos y otras pesquerías”*⁷⁹¹.

El grado de especialización es tal que aún tratándose de una mercancía que quedaba al margen de los intereses de Simón Ruiz, su presencia en las cartas de comerciales es muy frecuente. Los ritmos del tráfico de mercancías se veían inevitablemente condicionados por las campañas pesqueras, ya que los mulateros y trajineros durante esos meses invariablemente *“hacían su*

⁷⁹⁰ M. VAQUERIZO GIL, “Las alcabalas de Laredo en el siglo XVI”, en *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*. Vol 1. Santander, 1976. pp.255-272

⁷⁹¹ AHPC. Protocolos. 5, 1624. Cit. por A. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Ob. Cit. p. 18.

agostillo”, relegando a las otras actividades, sin duda menos rentables, hasta que finalizaban las capturas.

La actividad pesquera en Laredo estaba rígidamente regulada por la Cofradía de pescadores y mareantes de San Martín, cuya actividad había sido sancionada por privilegio real a comienzos del siglo XIV por el rey Fernando IV. Además de velar por el estricto cumplimiento de las normas impuestas, también tenía una función de asistencia social o previsión⁷⁹².

Como ya hemos comentado las embarcaciones destinadas a la pesca son variadas. Habría que distinguir entre las embarcaciones destinadas a la pesca de bajura, pequeñas, rápida y maniobrables como las barquías o barcas y las chalupas, de los barcos destinados a la pesca de altura, que por su tamaño podían ser embargados y aparejados como barcos armados si así era la voluntad del rey, hablamos de las pinazas y las zabras ya mencionadas en capítulos precedentes⁷⁹³.

Las capturas ordinarias de bajura no tuvieron la importancia que las *costeras*, o pescas periódicas, o las pesquerías de altura del bacalao o la ballena⁷⁹⁴. Entre las *costeras*, la documentación es muy explícita en el sentido de reputar a la costera del besugo como la de mayor importancia económica, dato corroborado por los rendimientos de las alcabalas. Los mulateros, cuando

⁷⁹² En el reparto del quiñón o cuota que cada embarcación destinaba al pago del salario, uno era destinado a satisfacer a los pescadores ya ancianos o impedidos; junto con el producto de las penas impuestas, constituyen los principales fuentes de ingresos de la cofradía. Vid. A.: RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, “La pesca en Laredo durante el siglo XVII”, en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander, Vol. VI, (1987-1988). P. 32

⁷⁹³ J. L. CASADO SOTO, “Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII”, *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos “Juan de la Cosa”*, I, 1977, pp. 53-146.

⁷⁹⁴ R. PÉREZ BUSTAMENTE, *Historia de Castro Urdiales. Desde los orígenes hasta la época moderna*, Santander, 1988, p.128.

la actividad pesquera llegaba a su apogeo, no aceptaban otros portes que los de este pescado⁷⁹⁵. Esta se iniciaba en noviembre y se prolongaba hasta el mes de febrero. La otra costera importante era la de la sardina que ocupaba a los pescadores a bordo de sus chalupas durante todo el verano hasta septiembre. Para la captura de esta especie gregaria se utilizaban unas redes o *trainas* que han prestado su nombre a ciertas embarcaciones a remo.

Además del pescado de costera, otras especies de captura más regular adquieren una gran importancia, como el congrio, comercializado tanto en fresco como salado (es un pescado de buena conservación en crudo, como el besugo) y la merluza, que cuando se salaba recibe el nombre de *pescado cecial* o *sesial*⁷⁹⁶.

El mercado de la villa de Laredo era también abastecido con capturas procedentes de otras latitudes, llegadas al puerto tanto por parte de barcos locales como extranjeros. La especie foránea que cuenta con mayor número de referencias en la documentación es el bacalao que se presenta fresco, en salmuera o en *pasta* y salado, *secadillo* o *curadillo*. La cotización de estas presentaciones difiere: el más valorado parece ser el bacalao *secadillo*, seguido del *curadillo* y por último el que estaba en *pasta*⁷⁹⁷. Las diferencias

⁷⁹⁵ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 2.2.1587: “No hay mulateros al presente que andan todos al besugo para hacer su agostillo”.

⁷⁹⁶ Los registros de contabilidad de los conventos pueden ser utilizados para valorar la importancia de las distintas especies en la dieta de los castellanos. Dentro de los pescados que se consumían en fresco sorprende la importancia de la merluza, seguida a distancia de la sardina, en tercer lugar el besugo y por último el congrio. Vid. A. GUTIERREZ ALONSO, *Estudio sobre la decadencia de Castilla. La ciudad de Valladolid en el siglo XVII*. Valladolid, 1989. p.282

⁷⁹⁷ AHPC. Laredo. Leg.1123, p.74-83.

entre unos y otros tipos bacalao son muy importantes. En este documento de 1594, tenemos las siguientes cotizaciones:

Bacalao secadillo	57,0 rs. por quintal (de 125 libras)
Bacalao curadillo	32,5 rs. por quintal
Bacalao en pasta	25,0 rs. por quintal

La sardina también se comercializaba en grandes cantidades, sobre todo por su economía: un millar de sardinas fresquillas estaba en torno a los 3'6 mrs. en 1571. También dentro de las sardinas vemos que había variedades, una de las cuales es importada y era llamada de Cornualla (de Cornualles), que no parece tratarse se arenques, diferenciados en los diezmos⁷⁹⁸. Siempre de la menciona en barriles, esto es, ya salada.

Otra variedad de pescado también importado es la lamprea. En nuestro caso procede de Nantes y forma parte de las atenciones que entre ellos se dedicaban los Ruiz. Se trataba de un pescado caro, destinado a las personas con un alto poder adquisitivo por lo que su presencia es sólo testimonial⁷⁹⁹.

El pescado como producto perecedero necesitaba una elaboración que permitiese su conservación para su consumo en el interior peninsular⁸⁰⁰. Dos eran las formas de aderezar el pescado: la salazón, en sus distintas formas húmeda o seca, con lo que implicaba el secado dejándose orear a la

⁷⁹⁸ AHPC. Protocolos, Leg.4 fol. 5. Francisco de Cachupin paga a un maestro inglés, vecino de Leister (Leicester), 106 rs. por 5 barriles de sardina de Cornualla. Lapeyre refleja la importancia de las sardinas de esta procedencia, muy por encima de otras especies de sardinas o de los arenques. H. LAPEYRE, *El comercio exterior...* p.118.

⁷⁹⁹ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 11.3.1575 en la que se da cuenta del envío de un barril con dos docenas de lampreas para su tío.

⁸⁰⁰ J. ORTEGA VALCÁRCEL, *Gentes de mar en Cantabria*, Santander, 1996, pp. 125-134.

intemperie. Otra forma era el escabechado que consistía en una técnica de origen musulmán para la que era preciso el empleo de aceite, vinagre, laurel, limones y sal. El pescado guisado en esta salsa podía permanecer apto para el consumo muchos días, además de resultar muy sabroso y apreciado, sobre todo el escabeche de besugo y de sardina⁸⁰¹. El escabeche se preparaba en unas *pailas* o grandes sartenes de cobre a la puerta de las casas, lo que no sólo daba malos olores (el pescado había de ser eviscerado y las calles se llenaban de despojos cuya descomposición provocaba un hedor insoportable) y el riesgo de incendios, por lo distintas disposiciones prohibieron su elaboración dentro de la villa. Como suele ocurrir, la reiteración en esta prohibición es la mejor prueba de su incumplimiento. La cantidad de escabeche que se preparaba en Laredo era muy importante, por lo que precisaba de grandes cantidades de materias primas que normalmente se traían de Castilla⁸⁰².

Los protocolos notariales evidencian que los mulateros podían participar en la comercialización del pescado de forma autónoma; esto es, adquiriendo ellos mismos el pescado para venderlo en el interior, o bien lo hacían como intermediarios de mayoristas. En ambos casos adquirirían el producto en los

⁸⁰¹ AHUPV. Carta de Laredo de 16.10.1584 de Juan de Bayona: "*Quedo avisado llegaron las seis ollitas de sardinas de provecho que quisiera yo fueran tanta que hubiera tantas que hubiera para todos sus amigos, pero lo poso se estima algunas veces mas de lo que sobra*"

⁸⁰² Se concertaba el porte del aceite a los arrieros a 6 rs. por arroba más el precio y según el dato que nos ofrece Agustín Rodríguez de casi 2.000 arrobas consumidas en un año, aunque para unos años más tarde, dan idea de la importancia de esta actividad conservera. A. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, "La pesca en Laredo durante el siglo XVII", en *Anuario Juan de la Cosa*, Vol. 6 (1987-1988) p.86. En la documentación de Córdoba, sabemos que Simón Ruiz participa en el negocio del aceite a través de sus corresponsales, adquiriendo grandes cantidades en la cosecha y que luego almacenaba a la espera de un alza de precios, y también sabemos que, al menos parte del aceite consumido procedía de Córdoba, además de Toledo, Guadalajara y Madrid.

muelles⁸⁰³ y lo comercializaban en un amplio radio de geográfico: por supuesto, tenemos referencias de arrieros burgaleses y palentinos que llevaban las cargas de barriles de pescado a Valladolid, Medina del Campo, Toledo o Madrid. También sabemos de los arrieros de la Alcarria que podían extender sus ventas por el territorio manchego⁸⁰⁴.

7.3.6. Los cítricos.

El que los cítricos fuesen objeto de un activo comercio en esta parte del Cantábrico no deja de sorprender a los que se acercan por primera vez al conocimiento de la economía del periodo. Y es que se suele identificar este tipo de frutos con el Levante mediterráneo español por tratarse de una especie subtropical de origen asiático, con poca tolerancia al frío (la planta muere si la temperatura es inferior a los 3º centígrados bajo cero). Se olvida, sin embargo, que la costa del Cantábrico goza no sólo del efecto moderador de las temperaturas que la proximidad al mar proporciona, sino además que tales efectos son reforzados por la presencia de la variante de una corriente marina cálida, la Corriente del Golfo, que asegura un clima con temperaturas medias superiores a las que nos corresponderían por latitud. Los limoneros y naranjos, amparados por muros al socaire de noroeste, todavía hoy no son del todo infrecuentes en los pueblos costeros de Cantabria.

⁸⁰³ Agustín Rodríguez señala que la compra se hacía en la forma de subasta “a la baja”, a partir de la propuesta del maestro de cada barco y que el remate se liquidaba al domingo siguiente de la subasta. Al parecer existía un conflicto siempre latente entre las necesidades de los habitantes de la villa y los pescadores, que buscaban las mayores cotizaciones. Aunque el Regimiento de Laredo estableciese como prioritario el abastecimiento, se denunciaban los pactos entre pescadores y mulateros, con la connivencia de los hosteleros, en cuyas casas se alojaban los trajineros castellanos. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A. Ob. Cit. p.24

⁸⁰⁴ AHPC. Laredo. 1.123, Fols. 74-75. (12.5.1594). Protocolo en el que se concierta la venta de 13 quintales y tres arrobas de bacalao curadillo por Domingo de la Hoz en 242 reales y medio a unos arrieros de la Alcarria.

El escorbuto, “*la peste del mar*”, es una enfermedad derivada de la avitaminosis (falta de vitamina C) que era responsable de la muerte de las gentes de mar en mayor medida que otras enfermedades propias de la marinería de la época. Mucho antes de que se descubriese la relación entre la falta de ciertos nutrientes y esta patología, empíricamente se sabía de los beneficiosos efectos del consumo de cítricos.

Como pone en evidencia la documentación, la mayor parte de las naranjas y limones son enviados a Flandes⁸⁰⁵ y Normandía (Dunkerque y El Havre), aunque también se requieren desde Castilla. También es objeto de exportación el agua de azahar, muy apreciada desde antiguo por sus virtudes terapéuticas. De ella tenemos noticias por un regalo que se le hizo a Simón Ruiz, desafortunadamente por su condición de dádiva desconocemos el precio de tan preciada mercancía.

La exportación de cítricos llegó a ser la principal mercancía exportada de la villa de Laredo y la única forma de garantizar los retornos a los barcos. El Regimiento de Laredo, ya en plena decadencia, en el documento que recogemos a continuación, argumenta ante el Rey en contra de los impuestos y del rigor del “Juez de sacas”; pese a la cautela que hemos de emplear para valorar la objetividad del testimonio, creemos que ilustra el estado a que había quedado reducida la antaño dinámica villa y la importancia que para su economía tenía el comercio de cítricos.

⁸⁰⁵ AHPC., Protocolos, Leg. 1.122. Son muchos los ejemplos, sirva este de un mercader flamenco, Francisco Mons que adquiere 12.000 limones en Laredo para vender en Dunkerque.

“La villa de Laredo otorga poder a Juan de Sarabai, procurador en Valladolid, para que exponga la necesidad y pobreza de la villa. Fue visitada por el Juez sacas hace dos años y desde entonces han salido 8 navíos de guerra contra los enemigos de la fe en Francia, por esta causa no ha habido trato, ni comercio en esta villa, ni han venido barcos forasteros con pan ni mantenimientos, en especial este presente año, que aunque esta villa ha tenido cédula real para sacar los forasteros el dinero que procediese del trigo que trujesen y demás mantenimientos no han venido ninguno (...) que venían navíos para traer mantenimientos de que se carece para llevar en retorno naranjas y limones, que es la principal granjería de la tierra...”⁸⁰⁶

Nos ha llegado por el testimonio de los propios laredanos que la producción era variable, y que en ocasiones, tal vez de modo hiperólico, se decía que no se podía hallar un solo limón en toda la villa; no obstante, el creciente volumen en el trato que alcanzó este comercio llevó a los consejeros de Felipe II a sugerirle que este tráfico estuviese sujeto al impuesto de la alcabala, del que hasta entonces había estado exento⁸⁰⁷.

Los envíos que hemos encontrado y el tamaño de los barcos en que se cargan nos indican que se trataba de barcos pequeños, de 25 a 50 toneladas, que llevaban esta mercancía como retorno. El precio de las naranjas y limones era, en 1591, de 93 mrs. el millar aproximadamente, es decir, que no se

⁸⁰⁶AHPC. Protocolos, Leg. 1.123. fol. 188.

⁸⁰⁷Ibidem., Laredo, Leg. 50, fol.11-12 En una sobrecarta de Felipe II dirigida al Corregidor de las Cuatro Villas, se ordena cumplimiento de la Real Provisión dada en Madrid en la que se manda que dado el incremento de la producción de naranjas y limones y limas que estos paguen alcabalas, disminuyendo su importe de los demás productos gravados por este impuesto.

trataba de una mercancía especialmente valiosa. El mayor porte que hemos localizado es un envío de ciento treinta mil naranjas y limones con destino a Abra de Gracia (Le Havre) o Ruán en el navío de Juan de Roncillo⁸⁰⁸.

7.3.7. El hierro.

El hierro es citado como otra mercancía que se embarcaba de manera habitual en el muelle de Laredo. Carmen Ceballos en un documentado trabajo señala que toda la cuenca del río Asón era una de las que contaba con mayor tradición de ferrerías, cuyas primeras noticias aparecen ya en el siglo XIV como exportadoras a Castilla y otros lugares del litoral cantábrico. Cita esta autora como especialmente importantes las ferrerías de Guriezo, Cereceda, Gibaja, Soba y Ramales⁸⁰⁹. Laredo tradicionalmente centralizaba el comercio del hierro de todo el valle por privilegio real⁸¹⁰. En el alfolí del hierro sito en la villa se había de recibir toda la vena de mineral que hubiese sido adquirida no sólo por los vecinos de la villa sino por todas las partidas adquiridas por los vecinos de los pueblos bajo su jurisdicción, incluyendo el Puerto, que estaba fuera de ella. Allí, el mineral había de pagar los derechos correspondientes y ahora provisto del albalá preceptivo podía ser despachado a las ferrerías de la comarca.

En la documentación se suele citar Limpias como el lugar desde donde se habían de verificar las entregas pactadas. El embarcadero de esta localidad,

⁸⁰⁸ AHPC. Protocolos. Leg. 1122. fol 110.

⁸⁰⁹ C. CEBALLOS, *Arozas y ferrones. Las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Santander, 2001. p.38 y ss.

⁸¹⁰ AHPC., Laredo, Leg. 1, fol. 41. Provisión real concedida a Laredo por Enrique IV por la que prohíbe a los vecinos de Santoña, Argoños, Escalante y Gama a efectuar cargas y descargas sin licencia de Laredo. Allí, las venas de hierro deberían ser llevadas al alfolí de del hierro de la villa donde deberán pagar los derechos establecidos para, con el correspondiente albalá, llevarlas a las ferrerías de la comarca. Este privilegio, como otros, padecerá un lento pero definitivo debilitamiento hasta desaparecer, pese a las protestas de Laredo.

junto con el de Ampuero, era también el que habitualmente recibía los envíos de vena de Somorrostro, destinada a las ferrerías de la zona. El uso de esta vena es significativo pues ello confirma el que las minas de Cabárceno eran poco utilizadas⁸¹¹, y que el mineral había de traerse en pinazas desde los embarcaderos. En los contratos se hacía referencia ocasionalmente a la vena de donde procedía el mineral, probablemente para garantizar la calidad del producto final.

El hierro se labraba en distintas presentaciones: *sotil, hilo, trenzados, platín, clavos de quillón* y de *medio quillón*,... y se valora en libras o quintales.

El precio del hierro oscila entre los siguientes márgenes:

23/02/1587	578,00 mrs., el quintal de hilo.
06/08/1591	742,00 mrs., el quintal de platín de cuatro cabos.
1591	1.360,00 mrs. el quintal de clavazón.
15/02/1592	952,00 mrs., el quintal.
09/06/1592	55,76 mrs., la libra.

El destino de las partidas de hierro era muy variado, aunque predominan Galicia, Asturias, el interior de Castilla⁸¹² y, sobre todo, Bilbao, desde donde se reexportaría al mercado europeo⁸¹³. Este tráfico estaría dominado por los miembros de la oligarquía local laredana, la misma que controlaba las ventas al

⁸¹¹ A pesar de ser conocidas desde la Antigüedad, el rendimiento de estas minas era escaso debido a que se trataba de una vena pobre, que requería de mucho esfuerzo para su uso y exigía más cargas de combustible para su proceso de reducción. Vid. C. CEBALLOS, Ob.cit. p.62.

⁸¹² AHPUV., Carta de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 23.2.1587 en la que se habla del envío de una bota de hilo de hierro a Medina del Campo, por exceder su precio en la plaza vallisoletana en un 58% del pagado en Laredo.

⁸¹³ L. M^a. BILBAO, "La industria siderometalúrgica en el País Vasco (1450-1720)", en *Hacienda Pública Española*, Madrid, 1989, pp. 47-49.

por mayor de cereales, quienes adelantarían a los ferrones y *arozas* el dinero para adquirir el mineral y el combustible y también quienes finalmente se harían cargo de la mercancía y la venderían al mejor postor. Es el caso de Domingo del Rivero, antiguo conocido en las ventas de cereal, que asume este tipo de negocios, en una suerte de *verleger*, que mediante el adelanto del dinero a los productores, financiaba el ciclo productivo y controlaba la distribución final del producto. En una obligación protocolarizada el 6 de agosto de 1591, los dueños de una ferrería de Cereceda entregan a Domingo 44 quintales de hierro platín de 4 cabos puestos en el *rivero* de Limpias “*como se suele dar de mercader a mercader*”. Lo sorprendente es el bajo precio que se pacta (480 reales), menos de un 50% del habitual de mercado. La explicación reside en que tan sólo se les paga por la elaboración del producto⁸¹⁴. La fecha también coincide el periodo de mayor elaboración del hierro, meses de primavera y verano, cuando era más fácil y cómoda la extracción de la vena de mineral⁸¹⁵.

Las ventas de hierro debieron de ser abundantes en algunos periodos pero carecieron de continuidad, probablemente por las graves deficiencias estructurales que padecieron las ferrerías, y entre ellas no era la menor el problema del abastecimiento de carbón de madera para alimentar los hornos⁸¹⁶.

⁸¹⁴ AHPC. Leg. 1.122, fol. 119. Documento de obligación.

⁸¹⁵ También en Vizcaya y Guipúzcoa se practica esta forma de organización productiva. Vid. M. BARKHAM, “Estudio preliminar del comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular y con los archipiélagos de Canarias y de Madeira en 1500-1650”, en *Simposio de historia marítima do século XII no XVI*. Pontevedra, 2003. pp. 157-173.

⁸¹⁶ C. CEBALLOS, Ob.Cit. pp.52 y ss.

7.3.1. El aceite.

No es mucho lo que nos ha dejado la documentación a cerca de este producto. Gracias a la proverbial hostilidad que se profesaban los laredanos y santoñeses nos ha llegado una ejecutoria real que dirime uno de los muchos pleitos entablados entre ambas villas, en este caso favorablemente a los intereses de Santoña ya que le autoriza la libre descarga en su puerto de ciertos productos, entre ellos el aceite, utilizado sobre todo para la elaboración de los escabeches de pescado⁸¹⁷. Desde las áreas de producción, en este caso Córdoba, los corresponsales nos informan de que adquirirían regularmente el aceite en las almazaras al peso. Su precio oscila bastante debido a la desigualdad de las cosechas y sobre todo a las fluctuaciones estacionales. Así en el mismo año lo podemos encontrar entre los 17 rs., pagados en Écija⁸¹⁸ y los 8 rs. y medio⁸¹⁹ pagados sólo tres meses antes.

La estrategia utilizada por los hombres de Simón Ruiz en las operaciones de compra-venta es clara. Se compraba al precio más barato posible, en los meses de diciembre a enero, para luego venderse con los mayores beneficios cuando éste escaseaba. Las cantidades adquiridas podían estar entre las dos o tres miles de arrobas, lo que suponía un desembolso inicial de 27.000 reales, a lo que habría que añadir los gastos de almacenamientos, “*encerrar en los vasos*”. Estos gastos podían representar una merma en los beneficios considerable, teniendo en cuenta que en un año

⁸¹⁷ AHPC. Sección Laredo, Leg. nº 1.123, p. 394.

⁸¹⁸ AHUPV. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 22.9.1579.

⁸¹⁹ Ibidem. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 19.12.1579.

podían elevarse a 36.000 mrs⁸²⁰. Si el precio de venta llegaba a los 11 rs., el coste de almacenaje llegaría al 16% del beneficio bruto; sin embargo, cuando la cosecha había sido muy abundante, como fue la de 1583, los precios caían y entonces el excedente quedaba almacenado más de un año. Se excusa Francisco Sánchez: *“No es culpa mía que me quede con 2.000 arrobas, que no hay compradores. Quisiera poder venderlo fuera”*⁸²¹. Y es esta posibilidad la que nos permite relacionar el aceite con el comercio atlántico pues sabemos que en efecto Simón Ruiz hizo llegar algunas partidas de aceite hasta Amberes. Desde la ciudad del Escalda, el corresponsal de Simón Ruiz escribe: *“Los aceites no se venden a buen precio, porque hay mucha oferta. No creo que suban de precio por haber tenido un invierno suave, que si hubiera helado lo comieran con pan como el año pasado, en lugar de manteca. Me hubiera holgado que Luís Pérez no hubiera comprado mucho, que si se tornase a vender allí, daría más provecho que lo navegado”*⁸²².

⁸²⁰ AHUPV. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 18.5.1585.

⁸²¹ Ibidem. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 18.5.1585.

⁸²² Ibidem. Carta de Amberes de Juan de Cuellar de 5.1.1575.

TABLA 7.6:**Precios de algunas mercancías en Laredo****(En maravadís)**

FECHA	MERCANCÍA	UNIDAD	PRECIO
09/11/1556	Cera	Libra	67'5
15/10/1556	Cera	Libra	74'5
10/10/1556	Sardinas	Barril	700
21/07/1556	Vino	Pipa	2.250
08/01/1571	Cera	Libra	97
25/02/1571	Zabra	-	94.125
14/03/1571	Sardinas	Millar	3'6
24/04/1576	Lampreas	Libra	773
05/01/1587	Centeno	Fanega	510
22/02/1587	Centeno	Fanega	510
22/02/1587	Cobre	Quintal	6.290
23/02/1587	Hilo de hierro	Quintal	6.375
01/09/1587	Cobre	Quintal	6.000
14/12/1587	Cobre	Quintal	5.625
13/06/1588	Cobre	Quintal	5.625
24/10/1588	Cobre	Quintal	5.250
18/01/1591	Cera	Libra	141
21/02/1591	cera	Arroba	450
21/03/1591	Zabra	-	44.250
30/03/1591	Bizcocho de Flandes	Quintal	510
08/04/1591	Pinaza	-	13.600
20/04/1591	Vino de Jerez	Bota	2.934
26/04/1591	Cueros	1 Cuero	612
06/08/1591	Hierro platín de 4 cabos	Quintal	16.320
18/06/1591	Cueros	1 Cuero	536
09/07/1591	Centeno	Fanega	561
18/07/1591	Navío	-	258.750
19/07/1591	Novillo	-	3.672
21/08/1591	Horcas (madera)	Docena	952
21/08/1591	Barrotes (madera)	Docena	102
25/08/1591	Macho	-	361

17/09/1591	Vino de Rivadavia	Pipa	10.506
28/09/1591	Bacalao	Quintal	884
09/09/1591	Buey	-	3.400
10/11/1591	Vino de Jerez	Pipa	4.896
18/01/1592	Azúcar	Libra	87
15/02/1592	Hierro	Quintal	6.188
06/03/1592	Hierro	Quintal	5.576
06/04/1592	Carnero	-	544
06/04/1592	Buey	-	2.625
30/04/1592	Yeso	Quintal	43
05/05/1592	Navío (zabra?)	-	46.201
16/05/1592	Vino de Rivadavia	Pipa	11.250
30/05/1592	Cobre campanil	Quintal	4.875
09/06/1592	Hierro	Quintal	5.576
07/07/1592	Centeno	Fanega	680
07/07/1592	Trigo de la mar	Fanega	748
05/02/1594	Sebo	Arroba	3.034
18/04/1594	Bacalao curadillo	Quintal	1.105
21/05/1594	Centeno	Fanega	558
02/07/1594	Pescado secadillo	Quintal	1.938
18/07/1595	Bacalao	Quintal	1.215'5
18/07/1595	Mijo	Fanega	750
18/07/1595	Cebada	Fanega	442
18/07/1595	Trigo de la mar	Fanega	680
02/08/1595	Mijo	Fanega	750
05/12/1594	Pescado curadillo	Quintal	1.050
31/12/1594	Bacalao	Quintal	1.088
03/03/1595	Bacalao curadillo	Quintal	1.020
03/03/1595	Pasta de bacalao	Quintal	850
15/05/1595	Navío	-	71.250
20/05/1595	Habas	Fanega	544
25/05/1595	Vino de la tierra	Pipa	7.687'5
27/06/1595	Cebada	Fanega	289
08/12/1595	Zabra	-	112.500
17/04/1599	Cueros de Francia	1 Cuero	850
17/04/1599	Cera	Libra	153
05/05/1599	Vino claretillo de Burdeos	Barrica	5.437'5
26/05/1599	Bacalao curadillo	Quintal	1.139
08/06/1599	Centeno	Fanega	952
29/09/1599	Centeno	Fanega	901



Mapa 7.2. Relaciones financieras en la correspondencia.

Fuente: Elaboración propia AHPUV.

8. LAS FINANZAS.

El crédito, ese flujo vital de la economía, impulsado como nunca hasta entonces por la necesidad de liquidez de un mercado, a la vez pujante y necesitado de instrumentos de intercambio. Los mercaderes y los nacientes estados nacionales compiten por garantizarse los medios para compensar sus tráficos y deudas, de ahí que asistamos al florecimiento de las más diversas técnicas de compensación financiera, de las que la documentación es fiel reflejo.

Lo que hemos podido comprobar no es sólo que se utilizasen los más variados efectos cambiarios y mercantiles, adaptando y flexibilizando las formas de crédito hasta entonces conocidas, sino que éstas eran aceptadas por todos los segmentos sociales a los que podía alcanzar su uso. Se ha hablado de la “modernidad” de Simón Ruiz, pero tal atributo no puede individualizarse en el mundo financiero puesto que la necesaria relación con

otros mercaderes exigía de éstos análogas actitudes ante las novedades del comercio⁸²³.

En nuestro estudio no se alude de forma ordinaria a los instrumentos de crédito sobre bienes inmuebles, como los censos, a pesar de ser estos muy comunes en el periodo -únicamente, en algunas fórmulas de crédito marítimo, se expresa como garantía inespecífica el conjunto de todos los bienes-. Los que más presentes están son las cédulas, las obligaciones y las letras de cambio. A pesar de su aparente similitud -al menos entre las dos primeras-, en la documentación, los correspondientes distinguen claramente el uso de unas y otras, utilizando aquellas que mejor se acomodasen a una amplia y variada casuística; de tal modo es así, que si varían las condiciones en las que se ha pactado el crédito, ciertamente se podía modificar la fórmula empleada⁸²⁴. Por otra parte, un mismo documento puede recoger las distintas fórmulas citadas, atendiendo a las distintas necesidades para las que fueron creadas: el carácter negociable, la disponibilidad de fondos en un lugar concreto o lo perentorio de las necesidades⁸²⁵.

⁸²³ En cierta forma contrasta la naturalidad con la que se manejan en España las nuevas fórmulas de crédito con las reticencias que se manifiestan en otros lugares de la Europa atlántica. Vid. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen âge*, Paris, 1967, p.365.

⁸²⁴ Diego Álvarez ante las dificultades para presentar una letra al cobro ante el librado sugiere a Simón Ruiz que convierta ésta en una cédula. AHPUV., Carta de Laredo de Diego Álvarez de 22.3.1570.

⁸²⁵ En general, la historiografía parece coincidir en atribuir a la obligación el papel protagonista en el comercio interior, dado lo generalizado de su uso, por encima de la cédula y de la letra de cambio. Sin embargo, no establecen una diferencia neta entre cédula y obligación, cuando para los hombres del XVI sí que se corresponden a fórmulas diferentes. Vid. Passim. R. GASCON, *Gran commerce et vie urbaine au XVIe siècle. Lyon et ses marchands*, Paris, 1971, pp. 273-277; A. del. VIGO, *Cambistas, mercaderes y banqueros en el siglo del oro español*, Madrid, 1997, pp. 43-44.

Las **cédulas** son compromisos de pago o pagarés que el prestatario suscribe por una cierta cantidad que ha de ser satisfecha en un cierto plazo de tiempo. La liquidación podía ser hecha por el propio deudor ante el acreedor o alguien con poder para cobrar la deuda, o bien por un tercero⁸²⁶. Las **obligaciones** eran también reconocimientos de deuda y compromiso de pago a un determinado vencimiento. Creemos que la diferencia entre una y otra fórmula estaba en el carácter negociable de la obligación, de ahí que requiriese la intervención de un fedatario público que validase el documento. Ello también abría la posibilidad de transferir la deuda a otro, a cambio de una cantidad inferior a la consignada en el documento, es decir inferior a la de su valor nominal. Esta práctica del descuento y su naturaleza hacían que fuese negociable habitualmente en las ferias y de estos atributos queda constancia en la documentación⁸²⁷.

Por su parte la **letra de cambio** es, en nuestra documentación, un medio de transferencia y crédito –y cambio- de uso muy habitual, incluso entre nuestros corresponsales laredanos que no se encontraban entre las “élites” mercantiles, lo que nos da idea de lo generalizado de su utilización a mediados del quinientos⁸²⁸. Toda operación de cambio entre dos plazas -necesariamente

⁸²⁶ Diego Álvarez vende unas telas a un vecino de Alcalá de Henares por 85.000 mrs., el cual cédula para que sea cobrada 13 días más tarde. Finalmente, la cédula es pagada por un tercero ante Simón Ruiz, como si fuese un beneficiario, para lo cual fue preciso que fuese acompañada de un poder. AHPUV., Carta de Laredo de Diego Álvarez de 7.8.1576.

⁸²⁷ Juan de Peñalosa, en un interesante documento, pide a Simón Ruiz que se pague a Juan de Austria una obligación asentada sobre las rentas de los diezmos que él administraba. La obligación se había de negociar en las ferias de Villalón, pero si no hubiese habido pagamientos en esa feria y debido a lo apremiante del caso, pide que se le adelante la libranza. Queda pues implícita la posibilidad de transferir la obligación. Es de suponer que por tratarse de personaje tan principal, no se le practicase descuento alguno. AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Peñalosa de 31.5.1563.

⁸²⁸ La naturaleza de este tipo de documento ha sido tratada por numerosos autores, desde el clásico R. ROOVER de, *L'évolution de la lettre de change (XVIe-XVIIe siècle)*, Paris, 1953; H.

habían de estar distantes, la *distantia loci*, - conllevaba habitualmente dos letras de cambio: una para ir y otra para volver. Por la primera, el mercader entraba en posesión de una cantidad y entregaba firmada una letra al beneficiario; por la segunda, se hacía devolver el dinero, bien tomando una letra sobre la plaza donde tenía el haber, o bien dando una orden a su correspondiente en la plaza para que éste enviase una remesa. Esta operación no sólo era de crédito sino que también era de cambio –cuando se verificaba en monedas diferentes-, lo que equivalía a la percepción de un interés por parte del prestamista, puesto que siempre había una *distantia temporis* y por ende un *lucrum cessans*, beneficio potencial⁸²⁹. Así pues, ente la ida y la vuelta del dinero acostumbraba a haber una diferencia o beneficio originado tanto en las tasas de cambio como en los tipos de interés⁸³⁰. Por ejemplo, entre Lisboa y Medina, tal interés solía ser del 3% al 3 ½ %, hasta un máximo del 5%, siempre en créditos cortos de tres a cinco meses, para pagos de feria casi siempre. También se menciona un interés anual del 12%. Además había que cargar las correspondientes costas y comisiones, las cuales oscilaban entre las dos décimas y el medio punto porcentual, que ya era considerado “*imposible de sufrir*”⁸³¹. Claro que con ello

LAPEYRE, *Une famille de marchands: les Ruiz*, Paris, 1955; F. RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, 1990 (1965); R. RODRIGUEZ GONZÁLEZ, “La negociación cambiaria en la banca de Simón Ruiz”, en A.M. BERNAL, (ed.): *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000.

⁸²⁹ Sobre la concepción económica del tiempo en la Edad Moderna y su asociación al préstamo con interés véase J.A. MARAVALL, *Estado moderno y mentalidad social, II*. Madrid, 1986, pp. 75-85. Y sobre la legitimidad moral de los cambios y las razones argüidas por los canonistas – entre ellas la *distantia loci*- véase la obra de A. VIGO, del. *Cambistas, mercaderes y banqueros en el Siglo de Oro español*. Madrid, 1997, pp. 269-271.

⁸³⁰ Una actualizada visión del desarrollo de las prácticas financieras y sus particularidades se puede ver en C.J. de, CARLOS MORALES, “Mercado financiero y crédito del soberano en el tránsito de Carlos V a Felipe II. La intervención en los tipos de cambio mediante la pragmática de 1551-1557”, en *STVDIA HISTORICA*, 25, Salamanca, 2003, pp. 269-309.

⁸³¹ O. LUCAS VILLANUEVA, “*Las relaciones financieras...*” p.183.

no siempre se garantizaban los beneficios. En ocasiones, la ida y la vuelta del dinero se hacían a una misma tasa o incluso más baja, lo que irritaba a nuestros corresponsales. Tales eran las fluctuaciones en la valoración de las monedas y tan inopinado el curso de los cambios.

Para el caso de Laredo y comenzando por los ejemplos más comunes, los corresponsales se encargan *presentar al cobro*, como beneficiarios, las letras presentadas a un *dador*, relacionado con Simón Ruiz. Las cantidades percibidas se asientan en las cuentas comunes abiertas o, más habitualmente, se remiten a través de los criados⁸³². Es frecuente que estas operaciones tengan que ver con créditos concedidos en Flandes, bien por ser amortizaciones de deudas allí contraídas por los marinos por causa de vituallas o mercaderías, bien por que los propios laredanos se convierten en *librados*⁸³³ (pagadores). Este es el caso de Pedro de Bayona, que acepta y paga la letra de los mercaderes Giles Fernan y Cía., en la que el beneficiario es el propio Simón Ruiz. Como no tenía cuenta abierta con el de Medina se remiten los 365 ducados con Gregorio de la Encina, criado burgalés de confianza⁸³⁴.

⁸³² Juan de Bayona se encarga de cobrar a los hermanos Pedro y Juan de Escalante de 256 ½ ducados, que es aceptada y pagada. AHUPV. Carta de Laredo de 20.6.1583 de Juan de Bayona.

⁸³³ No nos es posible cuantificar el volumen del capital transferido a Flandes por esta vía, pero dada la relevancia de los mercaderes de Laredo –escasa- y la frecuencia con que aparecen los mercaderes flamencos como tomadores se nos antoja que no debiera de ser despreciado en los estudios sobre el particular. Sobre el estado de la cuestión Carlos Álvarez nos informa de que España envió una media anual de 1.500.000 ds., y afirma: *Se desconocen los detalles relacionados con la transferencia efectiva del dinero entre España y Amberes: ¿Cómo llegaba el dinero, si era en letras o en metálico, si la conexión entre Madrid y Amberes era directa o indirecta...*. C. ÁLVAREZ NOGAL, “La transferencia de dinero a Flandes en el siglo XVII”, en VV.AA.: *Banca, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1505-1700)*, Madrid, 2006, pp. 205-206.

⁸³⁴ AHPUV. Carta de Laredo de Pedro de Bayona de 4.2.1581.

En el caso de las mercancías que se despachan en la misma villa laredana o comercializadas desde ella, también se emplea la letra. En estos casos no se justifica por tratarse de operaciones iniciadas en Amberes, Nantes o Hamburgo, sino por exigencias de la propia operación ya que ésta se concreta en las ferias de pagos castellanas. Los herederos de Pedro de Bayona, Martín de Bayona y su primo Diego de Quintana, protagonizan operaciones de venta de cereales o cobre procedentes del Báltico, remitidos por Luís Álvarez Caldera y Alonso de la Bárcena, que ya hemos estudiado en este mismo trabajo. Tenemos noticia de letras por distintos importes enviadas por ellos a Simón Ruiz como beneficiario, de las que se ruega sean asentadas en las cuentas abiertas correspondientes del *trigo de Galicia*, o del cobre, a nombre de los distintos acreedores.

El interés que muestran los corresponsales en el manejo de las letras de cambio es un dato elocuente sobre los beneficios que les reportaba. Así, lo demuestra una operación que podemos seguir entre septiembre y noviembre de 1579 de Juan de Bayona: Jaques Ugarte, flamenco estante en Valladolid, le pide que se haga cargo de una letra de 400 ds., que adeudaba a Simón Ruiz. Esta operación lleva implícito un descuento del que –lógicamente- no se nos informa. Se le pide pues a Simón Ruiz que de beneficiario pase a librado y que para ello recurra a dos mercaderes vallisoletanos que adeudan a Juan de Bayona unas mercaderías suyas. La falta de liquidez del de Laredo la atribuye éste a la necesidad de pagar fletes y despachar navíos –hay un reproche implícito a Simón Ruiz por que no esté más diligente en el pago de sus deudas contraídas con él-. Añade en otra carta las cuentas de mercancías que se le adeudan en Madrid, Valladolid y Toledo, para que algún criado de Simón Ruiz

las cobre. Incluso se ofrece él mismo a estar en Medina en 15 días y pagar la deuda. Simón Ruiz acepta⁸³⁵.

También hay noticias de *fallidos*, de letras protestadas. La carta de Hernando de Somado es un intento desesperado por evitar el protesto, más por su significado de descrédito, de “dita”, que por la pérdida en sí. Solicita éste poder hacer frente al pago fuera de plazo en Burgos, o que se haga a Juan de Bayona librado de la misma⁸³⁶. Se justifica por estar postrado en cama por enfermedad, y no mentía, que sabemos que murió poco después dejando numerosas deudas. También el de una letra sobre un crédito de 71.000 mrs., amortizado anticipadamente al giro del documento y que se pide no se acepte. La letra cuando una vez fue recibida, se le fue devuelta al tomador⁸³⁷.

El que las letras se negocien ocasionalmente en Lyon o Amberes, y el que los Bonvisis sean mencionados por los corresponsales de Laredo nos permite entrar en contacto con el “gran juego” de las finanzas internacionales y su relación con el tráfico mercantil. Y es que tras analizar las vicisitudes del tráfico de mercancías procedentes del exterior desde la perspectiva del puerto de Laredo y de sus protagonistas, quedaba por resolver el interrogante de cómo se compensaban estos tráficos.

Castilla era la receptora de importantes remesas de numerario procedentes del continente americano, lo que condicionaba una situación habitual de largueza o liquidez. La avidez con la que Europa esperaba los

⁸³⁵ AHPUV. Cartas de Laredo de Juan de Bayona de 28.9.1579 y 4.11.1579.

⁸³⁶ Ibidem. . Carta de Laredo de Hernando de Somado de 25.2.1585.

⁸³⁷ Ibidem. Carta de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 9.12.1587.

tesoros españoles se saciaba esencialmente a través de tres fórmulas: la primera consiste en lo que el profesor Vicens Vives llamaba “el mecanismo ricardiano” del movimiento internacional de los metales preciosos⁸³⁸, que se sustanciaba en las llamadas “sacas” de numerario en metálico⁸³⁹; el segundo, las transferencias monetarias auspiciadas por la Corona mediante los asientos para pagar la política exterior, de los que hablaremos más adelante; y, por último, el mecanismo de los cambios fundado en la distinta valoración de las monedas en unas y otras plazas. Los mercaderes importadores, como Simón Ruiz, habían de moverse en esta circunstancia a la que el producto de sus ventas no hacía sino contribuir. Por ello, necesitaban de mecanismos de transferencia de capitales a los lugares donde adquirirían sus mercaderías, alimentando así el mecanismo de los intercambios.

Simón Ruiz gozaba de una situación privilegiada, toda vez que a su condición de gran mercader importador une la de formar parte de una vasta red comercial, en parte sobrevenida por los lazos familiares, en parte desarrollada sobre la base de su reconocido prestigio como hombre de solvencia. El dinamismo de su ejecutoria empresarial le lleva a ofrecer sus servicios como intermediario financiero a otros mercaderes, castellanos o

⁸³⁸ Esta cuestión ha sido tratada en profundidad por R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros. Los caminos del oro y de la plata*. III, Barcelona, 1990 (1967); también por F. RUIZ MARTÍN, *Las finanzas españolas durante el reinado de Felipe II*, en *Cuadernos de Historia*, Madrid, 1968, pp. 1.189-1.202; B VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, Barcelona, 1977 (1959), p. 339.

⁸³⁹ No son frecuentes en las cartas las alusiones a las exportaciones de numerario en metálico. Lamberto Lamberti, factor de los Bonvisis, inquieto por las dificultades para transferir fondos a Nantes a través de los mecanismos de compensación financiera que exigía el concurso de Lyon, sugiere el traslado de dinero: “No sería mal negocio a 352 (rs?), pudiendo navegar con facilidad, se envíe al puerto (Bilbao?, Laredo?) con brevedad que no faltará licencia para sacarlos, y naos para Nantes, y me parece que a menudo vienen en flota; con viento cierto suelen venir naos de Nantes”. AHPUV. Carta de Lamberto Lamberto de Valladolid de 9.3.1575.

extranjeros, necesitados de su infraestructura para trasladar fondos allí donde lo precisaban o con fines meramente especulativos.

Hay que tener en cuenta que para la segunda mitad del siglo XVI la eficiencia de los distintos instrumentos de crédito empleados era ciertamente notable: el uso generalizado de la letra de cambio⁸⁴⁰, el endoso⁸⁴¹, la doble contabilidad financiera⁸⁴², el *clearing*⁸⁴³, y tampoco resulta infrecuente el uso en la documentación de la *ricorsa*⁸⁴⁴... Se trata, en definitiva, de un rico panorama de intercambios financieros en el que intervienen elementos procedentes de la larga tradición italiana, de origen medieval, en técnicas e instrumentos

⁸⁴⁰ Sobre la extensión del uso de este instrumento financiero en el área atlántica se puede consultar a y a VAN DER WEE, H.: "Anvers et les innovations de la technique financière au XVIe et XVIIe" en *Annales, A.E.S.C.* XXII, pp. 1067-1089. Para Castilla y Medina del Campo, F. H. ABED AL-HUSSEIN, "Los cambios y el mercado del dinero medinense", en E. LORENZO SANZ (ed.), *Historia de Medina del Campo y su tierra*, II, Valladolid, 1986, pp. 67-74.

⁸⁴¹ Este medio utilizado por los mercaderes para compensarse sus deudas y tenía la ventaja de suplir el giro bancario o compensación de deudas, ya que ésta sólo podía hacerse en dos partes y hasta el tope de una cantidad común, mientras que el endoso movilizaba el saldo de uno a favor del otro, permitiendo pagar a un tercero. Vid. H. LAPEYRE, "Los orígenes del endoso de letras de cambio en España", en *Moneda y Crédito*, 52, Madrid, 1955, pp.3-20. También a A. del VIGO, *Cambistas, mercaderes y banqueros en el Siglo de Oro español*, Madrid, 1997, p.47. Nosotros hemos encontrado escasas referencias directas por lo que su uso no debió de ser muy común, al menos para las redes comerciales septentrionales, aunque sí sabemos se utilizaban de forma regular entre Valladolid y Sevilla.

⁸⁴² Para el estudio sobre la contabilidad en este periodo, véase a R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Mercaderes castellanos en el siglo de oro*, Valladolid, 1995.

⁸⁴³ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 18.3.1575. Dice: "y a la vista de ésta, haga buenos a Tomás Ximénez 1.500 cruzados y los pone a cuenta de los que Vm. ha cobrado del añoil..."

⁸⁴⁴ *Ibidem*. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 16.9.1577 en la que se solicita de Simón Ruiz un crédito en Medina del Campo a causa de una insolvencia temporal, y para compensarlo se le envía una letra de cambio en la que se incluye la frase "páguese a Vm mismo", pidiéndole que se cobre él mismo como si fuese persona extraña. En esta fórmula la letra se dirige a un tomador que también juega el papel de beneficiario, por lo que está más próxima la préstamo ordinario que al recambio. Tal vez su uso se justifique como una forma de superar una situación de insolvencia temporal. Vid. LAPEYRE, H.: *Une familia....*, p.322.

mercantiles, así como el sistema flamenco de las ferias de pagos, que sirviesen para dar respuesta a las novedades impuestas por el mercado⁸⁴⁵.

A través del estudio de la correspondencia comercial que el mercader medinense mantuvo con sus corresponsales en las distintas plazas europeas hemos tratado de desentrañar la mecánica de los intercambios. Una compleja red tejida sobre los nodos que constituyen los centros financieros de Lyon, Besançon, Amberes, Medina del Campo, Lisboa⁸⁴⁶, Sevilla, etc. y que se extiende en sus extremos desde el Báltico hasta el Mediterráneo. Los beneficios obtenidos con la venta de los productos importados eran dirigidos en forma de créditos allí donde el beneficio fuese mayor.

⁸⁴⁵ Véase el trabajo de H. CASADO ALONSO, "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI". *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*, 1994. pp. 181-187.

⁸⁴⁶ Sobre las relaciones financieras entre Castilla con la capital portuguesa puede consultarse a LUCAS VILLANUEVA, O. "Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580" en *STVDIA HISTORICA*, Vol. 23, pp.173-198.

8.1. La cuestión de los cambios

Una situación preside este tráfico: la balanza comercial europea era positiva para con España. Esta circunstancia, digamos estructural, hace que en general desde Europa se afanasen en buscar tomadores de créditos para las ferias castellanas y así hacerse regresar los dineros que allí tenían. De tal suerte que se establece un equilibrio, una relación simbiótica en la que se conjugan las necesidades de unos y de otros. Las ferias de Lyon y Besançon⁸⁴⁷, vértices del sistema y controladas por los banqueros italianos, cierran el circuito pues hacia ellas se dirigen tanto los mercaderes franceses, como los flamencos o castellanos; unos y otros buscando el máximo beneficio en el juego de los cambios.

Desde principios del siglo XVI, al amparo del creciente desarrollo de la economía castellana, las ferias comerciales se habían transformado en activos centros de intercambio financiero. Eran las llamadas ferias generales de pagos, donde las cédulas, letras de cambio, asientos y demás instrumentos financieros circularían con gran fluidez. En Castilla, es ya conocido que las ferias internacionales eran las de Medina de Ríoseco, las de Villalón y las de Medina del Campo. El calendario ferial regular se iniciaba con las ferias de mayo en Medina del Campo, luego las de octubre en Ríoseco; se continuaba el ciclo ferial nuevamente en Medina del Campo y se cerraba en Villalón, desde la Cuaresma hasta Pascua, enlazando con el inicio del próximo ciclo. Cada una

⁸⁴⁷ Estas ferias creadas en 1543 por el emperador Carlos V quedaron bajo la influencia de Génova, pero pronto pasarán a Plasencia. Son estas últimas las que tienen más presencia en la documentación. Vid. BRAUDEL, F. *Civilización material...*, pp. 113 y ss.

de estas ferias tenía sus correspondientes en las ferias de pagos flamencas de Amberes y “Berga” (Bergen-op-Zoom)⁸⁴⁸ .

Sin embargo, para estos años que enmarcan las comunicaciones epistolares, la situación estaba lejos de la pujanza inicial: de las antiguas ferias internacionales de Medina del Rioseco, Villalón y Medina del Campo, tan sólo esta última quedaba como tal, absorbiendo por completo el tráfico financiero castellano, y aún ésta ya aquejada de numerosos achaques, y entre ellos no eran los menos dolorosos los causados por la propia Corona. La situación no era mucho mejor para las ferias europeas: Amberes andaba ya seriamente quebrantada por las consecuencias del conflicto hispano-flamenco; para Lyon también había pasado su edad dorada, pese a los intentos de recomponer su antiguo prestigio. Parece que el sistema ferial, de tan larga tradición, estaba iniciando su ocaso. La correspondencia se muestra discreta sobre estos problemas al menos hasta el último cuarto de siglo. A partir de 1573, las quejas menudean, y lo que hasta entonces se consideraban contingencias “normales” pasan a ser consideradas como motivo de seria preocupación. El Decreto de bancarrota de 1575, no hace sino confirmar tal estado de ánimo.

En efecto, el mecanismo de las ferias castellanas, piedra angular del sistema financiero Medina-Amberes-Lyon, descansaba sobre bases frágiles, dado que las deudas de la Corona, por su volumen, condicionaban

⁸⁴⁸ Sobre la relación de las ferias de pagos castellanas con las europeas véase a V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes*...pp. 112-119, y a F. RUIZ MARTÍN, “Las ferias de Castilla” en LORENZO SANZ, E. (Coor.) *Historia de Medina del Campo*, II, Valladolid, 1986, pp. 269-295; D. ALONSO GARCÍA, “La circulación de capital entre Castilla y Flandes a comienzos del siglo XVI”, en VV.AA., *Banca, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1505-1700)*, Madrid, 2006, pp. 85-104.

negativamente el desarrollo de los negocios⁸⁴⁹. En los episodios de dificultades, cada vez más frecuentes, el Rey se veía obligado a retrasar las fechas de pagos, a pesar de que ello supusiese la asunción de cuantiosos intereses en beneficio de sus acreedores. Estas prórrogas de pagos se convertirán en algo frecuente ya a partir de 1563, y ello iba en detrimento de la confianza de los mercaderes en el sistema ferial. El “circuito eléctrico” del que habla Braudel se rompe y el sistema se descoyunta⁸⁵⁰. Vemos en la documentación cómo, sin renunciar a los pagos en feria, se utilizaba una modalidad de letra de cambio que ellos denominan *al uso*, consistente en el pago a una fecha determinada, que solía ser a dos meses de su libranza, relegando la modalidad de vencimiento en los días de pagos⁸⁵¹.

Las cartas se hacen eco de los tan desesperados como infructuosos intentos para volver a organizar un mercado financiero estable; la Real Cédula de 28 de octubre de 1578 pretendía volver a regular la celebración de las ferias de Medina, suspensas desde 1575; en ella se prohíbe que se den letras al uso sobre España desde cualquier plaza extranjera, sin pasar sobre las ferias de Castilla o Sevilla. En enero de 1579 se hace referencia a la ley que permitía cambiar “*las ferias para Madrid, Toledo o Sevilla a tiempo limitado*” y se

⁸⁴⁹ Sobre el problema de las finanzas de la Corona, y su repercusión en el ámbito internacional, véase a G. MUTO, “Le système espagnol: centre et périphère”, en R. BONNEY (dir.), *Systèmes économiques et finances publiques*, Paris, 1996, pp.225-255 y a B. HERNÁNDEZ, *Fiscalidad de Reinos y Deuda Pública en la Monarquía Hispánica del siglo XVI*, Córdoba, 2001.

⁸⁵⁰ Véase F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe. Vol.2*, Madrid, 1984 (Paris, 1979). p. 106 y ss. Para el caso de las ferias de Medina del Campo véanse los trabajos de RUIZ MARTÍN, F. “Las ferias de Medina del Campo” y ABED AL-HUSSEIN, F.H. “El gran crédito” en LORENZO SANZ, E. (Coor.) *Historia de Medina del Campo, II*, Valladolid, 1986. pp. 267-288 y pp. 93-118, respectivamente.

⁸⁵¹ Otra modalidad, la de letra vista, la hemos situado en 1576, cuando las dificultades para *tomar tratos* para Lyon obligan a Diego Álvarez a rogar a Simón Ruiz que se *valiese* para Laredo siguiendo esta fórmula. AHPUV. Carta de Laredo de 7.8.1576 de Diego Álvarez.

manifiesta una alegría, sin duda prematura, por el reordenamiento de los pagos de ferias⁸⁵².

Además de los mercaderes castellanos, también los mercaderes portugueses necesitaban de estas ferias de pagos castellanas y de la intermediación de los mercaderes españoles, como Simón Ruiz, para hacer sus transacciones⁸⁵³. De hecho, los portugueses se quejan frecuentemente de sus dificultades no ya para hacer llegar sus fondos sino incluso para trasladar sus comunicaciones directamente con Francia o Flandes y expresan las ventajas de hacerlo a través de Simón Ruiz⁸⁵⁴. Y es que las alusiones a cartas directas entre Portugal y las plazas europeas bien es cierto que, aunque escasas, existen, pero sin que podamos precisar la importancia de lo que en ellas se trata; no obstante, tal vez no sería descabellado el afirmar que posiblemente se trataría de cartas que sostendrían vínculos comerciales menores, tal es el fuste de los mercaderes ligados a Simón Ruiz (Bonvisis, Fúcares, Lomellini,...) y de lo que a ellos competía.

En la documentación se observa un desarrollo creciente de estas actividades en detrimento de los tráficos más tradicionales. Pese a lo cual, los mercaderes dicen defenderse mejor con el comercio de telas que con la especulación, y preferir las compensaciones o rescuentros en mercancías a las siempre complejas combinaciones crediticias. Posiblemente esta actitud un

⁸⁵² AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 4.10.1579.

⁸⁵³ Ibidem. Carta de Simón Ruiz a los Bonvisis de Lyon de 8.11.1676. En ella reconoce atribulado el medinense ante sus colegas lioneses: *"Como dije tome para Flandes 45.000 Ecus, la mayor parte de mis amigos ricos portugueses, de quien tengo en mi poder letras y mercancías (valoradas en) más de 100.000 Ecus, y no pude escapar (de Flandes). Tememos las altercaciones. Confiamos en Juan de Austria."*

⁸⁵⁴ Ibidem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 29.7.1577.

tanto impostada tenga que ver con la percepción que se tenía del *cambio* como actividad moralmente sospechosa; pero en este juego, consciente o inconscientemente, también se estaban situando en posiciones más frágiles ante las posibles recesiones del mercado financiero. A lo largo de las lecturas de esta correspondencia podemos comprobar el permanente temor a los *alzamientos*, sobre todo porque generaban una suerte de “efecto dominó” cuyas consecuencias eran siempre difíciles de prever.

Para establecer la tasa de cambio se actuaba de dos maneras diferentes según se tratase del llamado *cambio cierto* o el *cambio incierto*⁸⁵⁵. El empleo de uno u otro dependía sobre todo de la importancia de la moneda en cuestión en la plaza. Por ejemplo, en Lyon se solía dar el *cambio cierto* para Castilla, mientras que, a la inversa, se establecía el *cambio incierto* para Lyon, siendo en ambos casos la moneda dominante el ducado. Para el buen funcionamiento del mercado y del circuito monetario era preciso que el cambio de la plaza cierta fuese más elevado que el de la plaza incierta. Del mismo modo, en las plaza de cambio cierto la *largueza* se traducían en una bajada de la tasa de cambio, y la *estrechez* en un alza. En el caso contrario, la situación se invertía. El *cambio incierto*, el valorado en moneda local, tiende a ser más fluctuante –de ahí precisamente su “incertidumbre”-y por ello era más bajo que el de las plazas con cambio cierto. Un ejemplo, de esta relación se daba cuando a Castilla llegan las remesas de ultramar y la plaza de Medina se “*alarga*”, los dadores buscan tratos sobre plazas estrechas, como podía ser Amberes tras el pago de unos asientos. A la inversa, cuando hay *estrechez* en

⁸⁵⁵ Para profundizar en esta cuestión véase el trabajo de LAPEYRE, H., *Une famille de marchands: les Ruiz*. París, 1955. pp. 68 y ss.

Castilla –pago de soldadas, asientos, etc.- se genera un clima más tenso para los negocios: hay pocos dadores y los que hay piden altos precios para asumir las operaciones para otras plazas⁸⁵⁶. En otro caso, el cambio entre Lisboa y Medina del Campo se hacía cierto (se registraba con una ligera prima de once reis sobre el cruzado, moneda equivalente al ducado). También era cierto el cambio de Lisboa para otras plazas como Amberes, que se fijaba en gruesos. Excepcionalmente, por la fluidez de intercambios comerciales, los cambios entre Medina del Campo y Amberes se daban en tasa cierta. En ocasiones, la cotización de Lisboa sobre Sevilla fue al par, y ello podía ser debido a que hubiese muchos ducados de mercaderes portugueses en la capital del Guadalquivir.

El arte financiero consistía en conocer los mecanismos de oscilación y, según las variaciones de los mercados de las distintas plazas, remitir allá o acullá las letras de cambio. La tasa de cambio dependía sobre todo del número de créditos que estuviesen reconocidos en el lugar de pago y que, en virtud de las letras, traspasaba al tenedor en la plaza que fuese. La cotización era sobre todo una cuestión de oferta-demanda entre las plazas correspondientes, y no atendía tanto a la circulación general. La tasa de cambio se establecía en función de las relaciones bilaterales entre las plazas; una misma plaza podía mantener distintos tipos de cambio según con qué plazas⁸⁵⁷. No podemos utilizar las tasas de cambio de las que nos informan las

⁸⁵⁶ Ó. LUCAS VILLANUEVA,; “*Las relaciones financieras...*” pp. 188-192.

⁸⁵⁷ El cálculo de los cambios y las relaciones entre las distintas divisas se efectuaba a través del “cuento”. Cuando finalizaba en una feria el periodo de pagos, se hacía una media ponderada entre los precios más altos y más bajos que hubiesen alcanzado las letras negociadas con las distintas plazas. Vid. C.J. de CARLOS MORALES,; “Mercado financiero y crédito del soberano en el tránsito de Carlos V a Felipe II. La intervención en los tipos de

cartas para establecer con carácter general las situaciones de largueza o *estrechez*, sino únicamente para medir el estado de la coyuntura con una plaza en concreto. Por ejemplo, en una situación de continua y manifiesta *estrechez*, Lisboa, en el plazo de diez días y para con Amberes, cambia con tasas que van desde los 76 a los 80 gruesos por cruzado⁸⁵⁸, y ello sólo se puede explicar atendiendo a variables que afectaban exclusivamente a la relación entre ambas plazas. Para el caso de Medina, la largueza habitual podía convertirse en letal para las operaciones hacia el exterior, cuando se tornaba en exceso, pues los tomadores se mostraban exigentes y los dadores no encontraban tratos en condiciones aceptables⁸⁵⁹.

La abundancia de liquidez se convierte en una circunstancia casi estructural en la economía castellana. Las actividades comerciales desarrolladas por los mercaderes y los circunstanciales beneficios de ellas obtenidas no hacen sino sumarse a esta situación de partida lo que conduce a una situación en la que las plazas castellanas contaban con abundantes fondos susceptibles de ser utilizados para la especulación en el mercado financiero a través del juego de los cambios.

Normalmente, aquellos que envían créditos al exterior quieren recibir pronto el reembolso de sus haberes, mientras que aquellos que compraban en

cambio mediante la pragmática de 1551-1557", en *STVDIA HISTORICA*, Salamanca, 25, 2003, p. 283.

⁸⁵⁸AHPUV. Cartas de Lisboa de Luís Gómez d'Elvas de 1.9.1576 y 12.9.1576.

⁸⁵⁹ Andrés de la Maza se queja de la *largueza* de la feria y se determina a rogar a Simón Ruiz que el dinero que allí tiene (en la feria de Medina), 2.266 escudos, lo saque en contados (en reales) y no se remita a Laredo, sino que se le asiente en una letra que será negociada para Lyon (a los Bonvisis): "*me alegro de que las letras se envíen a los Bombisi. Vm envíe de ahí la primera, la segunda la enviaré yo (desde Laredo) con otro correo y escribiré con está la orden que tendrá en la feria*"(Lyon).

el exterior preferían que sus corresponsales negociasen los pagos a través de operaciones con otras plazas, utilizando para ello a los que andaban por la feria buscando a quien ofrecer su crédito y convertirse en dadores de letras. Entonces, como ahora, era esencial que el dinero jamás estuviese parado o “en caja”, como acostumbra a denominar la correspondencia. Cuando se preveía la llegada de una importante cantidad de numerario siempre era preferible espaciarla o demorarla, agotado al máximo la flexibilidad del mercado.

El exceso de liquidez o una balanza de pagos favorable en una plaza de cambio cierto, como Lisboa, provocaba un alza del cambio sobre las plazas interesadas, como Amberes. Ello era debido a que siempre suponía un traslado de fondos de estas plazas a la plaza vendedora, a partir del indicador de cambio que era la moneda extranjera. El *cambio incierto* tenía efectos opuestos porque, como ya se ha dicho, la cotización incierta toma como referente la moneda nacional que es la que precisamente escasea cuando se pagan abundantes importaciones. Cuando Felipe Ruiz afirmaba que la cotización de los cambios entre Florencia y Castilla no descendía debido a la *estrechez*, a pesar de que la ciudad toscana es deficitaria comercialmente, encuentra la explicación para tan paradójico comportamiento en las peculiaridades del negocio de la lana y la “ricorsa”⁸⁶⁰.

Si ya se ha hablado de la importancia de la información en las actividades de nuestro mercader, este hecho es en la cuestión de los cambios especialmente cierto. Abundan las referencias a los cursos de los cambios en la correspondencia de las cartas que proceden de las plazas en las que se

⁸⁶⁰ F. RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*. Barcelona, 1990 (1965), pp. 92-95.

practicaba. De esta información dependía el cálculo de las compras y el valor de las contrapartidas en otras monedas, así como la orientación y, por así decirlo, la “política” de inversiones en unas u otras letras sobre tal o cual plaza. No dejan los portugueses de mantener informado a Simón Ruiz, ni de demandar las cotizaciones del cambio sobre los cambios desde la plaza castellana⁸⁶¹.

Las cotizaciones sólo se podían mover dentro de ciertos límites, pues las monedas también tenían un valor intrínseco en oro y plata. El valor de una moneda se establecía por su relación de cambio con otras monedas; pero al variar los cambios, en ocasiones, resultaba más ventajoso transferir el numerario de un país a otro que hacer uso de la letra de cambio⁸⁶². La exportación ilegal de moneda le traería más de un disgusto a Simón Ruiz⁸⁶³.

Las situaciones de ***largueza*** y ***estrechez*** tienen que ver con la abundancia o escasez relativa de fondos o capitales. La *largueza* favorece naturalmente a aquellos que solicitan un crédito, es decir a los prestatarios o tomadores de las letras; lo contrario que en situaciones de *estrechez*, en las que los beneficiados son los que dan el dinero a crédito o prestamistas, los dadores. Cuando una plaza se estrecha se dirigen hacia ella los tratos de otras plazas que se benefician de las altas tasas de cambio, el crédito vuelve a fluir e inunda la plaza. La *largueza* consiguiente es aprovechada por los tomadores (demandadores de tratos para otras plazas) que se tornan exigentes: aquellos

⁸⁶¹ AHPUV. Carta de Lisboa de Luis Gómez d’Elvas de 12.12.1575.

⁸⁶² Ibidem. Carta de Toledo de Diego Álvarez de 31.8.1575: “*Pido que la letra de (Lamberto) Lambertí se cobre en reales, porque si se han de dar a cambio todo será uno librança o reales*”.

⁸⁶³ H. LAPEYRE, *Une famille...* p. 65.

que necesitan de estos para el traslado de fondos se ven en dificultades para encontrar tratos ventajosos.

La *largueza* siempre es preferible a la *estrechez*. Cuando hay *largueza*, las operaciones son sencillas y no hace falta esperar mucho tiempo para llevarlas a cabo. Pero, claro está, lo que es bueno para ciertos tratos es malo para otros. El juego de los cambios se asemeja al de un balancín cuyo movimiento es impulsado por el aflujo o reflujo de capitales, siempre en pos del beneficio. Tomemos como ejemplo Lisboa: cuando esta ciudad se sitúa en posición de *largueza* provoca dificultades para encontrar tomadores a precios razonables para Flandes⁸⁶⁴, pues son muchos los que se apresuran a satisfacer los débitos contraídos en el comercio y ofrecen tratos aprovechando la abundancia de la ciudad portuguesa. En una plaza que practica el cambio cierto con sus correspondientes, como era la lisboeta, la situación de *largueza* hace que los cambios descendan al abaratar el dinero. La información con la que las cartas dibujan una situación de *largueza* podría ser la siguiente: falta de tomadores que acepten tratos para Flandes; para las plazas castellanas, las tasas de interés también han bajado (sobre Sevilla la tasa es del 1% a un mes, y al 4% para quince días). En estas situaciones, Simón Ruiz aconseja enviar el dinero para Sevilla donde el dinero, por la fluidez de los tratos, se encontraba normalmente a la par⁸⁶⁵. Por su parte desde Lisboa, cuando el dinero se *alarga* y se da el caso de que exista la necesidad de tomar dineros para allí, aconseja al medinense que el dinero tomado se haga al mayor plazo posible y sise

⁸⁶⁴ AHPUV. Carta de Lisboa de 16.5.1571 de Luís Gómez d' Elvas , dice: "*procuraré de lo cobrar todo y remitirlo a Flandes puesto que no hay tomar a ningún precio de quoyantos abía en esta tierra a pocos días y por tan alto precio que balía 78 gruesos y más*".

⁸⁶⁵ Ibidem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvas de 24.12.1575

pudiere a letra vista. La abundancia de liquidez hace que no le interesase recibir más contados⁸⁶⁶. Los dadores, como era el caso de los socios lisboetas de Simón Ruiz se resienten a causa de las exigencias de los tomadores. Cuando, como en alguna ocasión, los débitos de los portugueses escaseen en Amberes, surgen las dificultades al no encontrar con quienes poder acordar los “reencuentros” necesarios para equilibrar sus cuentas. La situación más favorable para los tratos entre dos plazas correspondientes era la del desequilibrio, en caso contrario, los cambios se hundían⁸⁶⁷.

La *estrechez* o escasez de contados en la plaza se alterna con la largueza ya descrita. Es una situación indeseada por los problemas que genera para dar salida al dinero y hacer buenas ventas. En primer lugar, es clara y abundantemente documentada por la correspondencia la dificultad de hallar tomadores, pero ahora por razones bien distintas a las que motivaban su escasez en tiempos de largueza. Ahora son pocos los que pueden ofrecer dinero a crédito y menos aún los que consienten en tomar tratos a tan altos precios. En esta situación, una plaza con fuerte superávit comercial, como Lisboa, tiene dificultad para hacerse regresar los capitales invertidos.

Por otra parte, la *estrechez* de numerario trae aparejada un alza en los tipos de interés solicitados por los acreedores para hacer sus operaciones (ente el 8% y el 10%), y son tantas las dificultades para encontrar contados que, en ocasiones, ellos –ahora convertidos en tomadores- únicamente por amistades o por favores debidos podían hacerse con los créditos precisados.

⁸⁶⁶ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvas de 13.8.1574.

⁸⁶⁷ Ibidem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvas de 16.4.1568, dice: “...aquí ubiera de estar el dinero muy estrecho por la grande largueza que hay en Flandes que por cierto Vm. Dice muy bien, pero esto muchas veces no se rige por la razón y en esta tierra menos que en otras...”

Evidentemente, en tal estado de cosas era preferible para los portugueses que Simón Ruiz no se valiese para ellos, ya que la estrechez dificulta la obtención de un interés por la libranza de pagos.

Ya se sabe que las remesas de oro y plata procedentes del continente americano constituyen el motor del sistema financiero europeo. El advenimiento de la flota hace que, de modo inmediato, se produzca una largueza que impulsa a los dadores a buscar quien tomase tratos para fuera de Castilla. Siguiendo la lógica del mercado, se deduce que las facilidades con las que contarán los tomadores en el exterior para satisfacer sus deudas en Castilla, contrasta con la debilidad de las posiciones de los acreedores que recibirán menos intereses en España para sus préstamos. En efecto, como afirma Ruiz Martín, las simples noticias de la llegada de la flota de Indias hacen bajar la cotización en las plazas europeas, puesto que se suponía abundancia de liquidez en Castilla y no era buen negocio remitir letras sobre una plaza larga de dinero⁸⁶⁸.

Castilla gozaba habitualmente de una situación de largueza, pero en ocasiones se podía estrechar. Tal era el estado de cosas que se seguía a la salida de contados para el pago de soldadas, asientos o la suspensión de las licencias de exportación. Cuando esto ocurría los tratos para España se entorpecían. Antes de la llegada de la flota a Sevilla, los tratos desde Madrid para una plaza poco activa como Amberes son costosos; sin embargo, cuando la plata llega, ello significa una largueza instantánea en Castilla y en las plazas

⁸⁶⁸ F. RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo...* p. 90.

italianas, pero en Amberes determina una fuerte estrechez⁸⁶⁹. El efecto en Lisboa era opuesto al de Amberes. Cuando el dinero llega a causa de, por ejemplo, la concertación de unas licencias de saca negociadas en un asiento, la largueza se instala en la plaza. La previsión de esta circunstancia, gracias a la información que les proporcionaban a los Gómez sus contactos en Castilla, impulsa a los portugueses a moverse en la situación de estrechez previa bien tomando tratos desde Amberes sobre Lisboa para beneficiarse de la estrechez con el juego del cambio o tomando tratos para Lisboa, pero de aquellos que los diesen a plazo⁸⁷⁰.

Cuando los mercaderes adquirían la suficiente solvencia financiera, podían obtener beneficios con las idas y venidas de sus créditos. Estos estaban en función de los flujos y reflujos de numerario, de las necesidades derivadas del negocio de las mercaderías, de las exigencias de la política internacional de la Corona y también de la vitalidad de la circulación y el comportamiento general del mercado del crédito.

Los importadores inicialmente contraen deudas en el exterior y estaban obligados a “vender” sus tratos al mejor precio posible en las distintas plazas donde quisieran concertarlos. Es decir, obtener la mayor cantidad de maravedíes en la negociación del efecto financiero con el que compensar la deuda habida en el exterior⁸⁷¹. La complejidad de las operaciones hace que los efectos financieros pasen de una plaza a otra hasta encontrar la máxima

⁸⁶⁹ V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers...* Paris, 1960, p.36.

⁸⁷⁰ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 23.9.1576.

⁸⁷¹ Las cartas remitidas por Simón Ruiz a los Bonvisis de Lyon están cuajadas de operaciones de compensación financiera de mercaderes españoles. AHPUV. Cartas de Lyon de Simón Ruiz a los Bonvisis.

rentabilidad y compensar definitivamente las deudas contraídas⁸⁷². También está bien documentada en la correspondencia la posibilidad de recobrar tratos a través de las cuentas de las mercancías importadas⁸⁷³. Aquellos que debían sus tratos en la Península, se esforzaban en pagar lo menos posible aquí y, en cambio, obtener buenos cambios para las plazas foráneas.

Normalmente, aquellos que envían créditos al exterior quieren recibir pronto el reembolso, mientras que los que compraban en el exterior preferían que sus corresponsales negociasen los pagos a través de operaciones con otras plazas, utilizando para ello a los que andaban por la feria buscando a quién ofrecer sus créditos y convertirse en dadores de sus letras⁸⁷⁴. Es lógico pensar que en estas operaciones, el comprador de mercancías pretendiese especular y obtener algún beneficio que le hiciese más rentable la operación. Entonces, como ahora, era esencial que el dinero no estuviese “en caja”. Cuando se preveía la llegada de una importante cantidad de numerario siempre era preferible espaciarla o demorarla, agotando al máximo la flexibilidad del mercado, pues, como se ha dicho, la depreciación estaba indisolublemente ligada a la inactividad de la “caja”.

⁸⁷² La circulación monetaria podía llegar a ser enormemente compleja como ilustra Spooner: el oro tomado en Lisboa, podía ser cambiado por plata en Amberes, después se transfiere a Roma, donde los cambios eran más favorables para la plata. El deterioro posterior de la ley en los reales españoles en los años ochenta trajo como consecuencia que estas monedas peninsulares fuesen menos demandados por la ceca de Florencia. Passim. F.C. SPOONER, *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680*. Paris, 1956, p.21.; C. M. CIPOLLA, *El gobierno de la moneda: ensayos de historia monetaria*. Barcelona, 1994. p. 94.

⁸⁷³ AHPUV. Carta de Lisboa de 27.1.1576 de Antonio Gómez d'Elvas dice: “y pudiéndose cobrar la resta si fuere en hunos picotes que mi hijo a pedido y cuando la dita no sea muy buena, aunque se le tome otra cosa qualquiera, olgaría mucho.”

⁸⁷⁴ Ibidem. Carta de Laredo de Andrés de la Maza de 17.8.1587. “Aviso para Vm (Simón Ruiz) de Felipe Jorge con la letra de cambio de 1.500 ds., que sobre Vm me envía. Mande se ponga a mi cuenta y se aguarde hasta el tiempote feria, en la cual se avisará lo que se hará”.

8.2. Los asientos

Simón Ruiz hacía largo tiempo que buscaba la oportunidad de entrar en el mundo de las grandes operaciones con el Estado, pero el dominio ejercido por el “gran capitalismo” genovés había sido tan incuestionable como asfixiante, impidiéndoles cualquier iniciativa⁸⁷⁵.

Los enormes costes de la política exterior de los Austrias mermaron enormemente las arcas de la Real Hacienda. Desde los tiempos del emperador Carlos I se había establecido la costumbre de suscribir contratos de asientos, préstamos que solicitaba la Corona a un plazo y a cambio de un interés; sin embargo, el beneficio del asentista no estaba tanto en las tasas de interés como pudiera pensarse, sino en los cambios (había que hacer bueno el préstamo en plazas extranjeras) y en las denominadas licencias de saca o autorizaciones para la exportación de numerario⁸⁷⁶, siempre escaso en Europa. Los préstamos se garantizaban preferentemente con las remesas de oro y de plata del Potosí americanas⁸⁷⁷.

Los primeros intentos de entrar en estos negocios, que datan de 1569, son frustrados⁸⁷⁸. Fracasado este primer intento, vuelve a intentarlo en 1571, esta vez con el aval de los Bonvisis, importantes banqueros lioneses de origen

⁸⁷⁵ Sobre esta cuestión véanse los trabajos de F. RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*. Barcelona, 1990 (Paris, 1965) y H. LAPEYRE, *Simón Ruiz et les “asientos” de Philippe II*. París, 1953; C.J. de CARLOS MORALES, *Felipe II, un imperio en bancarrota: la Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del rey prudente*, Madrid, 2008.

⁸⁷⁶ AHPUV. Carta de Lyon de Simón Ruiz a los Bonvisis de 23.2.1577. Sobre la negociación de asientos con la Corona, dice: “*Me han tratado de nuevos partidos pero he dicho que no me meteré en débitos en Flandes, que si algo quisieren daré las letras para ahí (Lyon), sobre VsMs., para (feria de) Pascua, dándome licencia de saca y precio acomodado (interés)*”.

⁸⁷⁷ M. ULLOA, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*. Madrid, 1977.

⁸⁷⁸ H. LAPEYRE, *Simón Ruiz....* p. 21.

luqués; pero nuevamente el peso de los Grimaldi, Lomellini, Gentile,... los grandes financieros genoveses, se hace sentir y de nuevo Simón Ruiz habrá de retirarse a la espera de una mejor oportunidad. Y la ocasión llega en 1575, tras el Decreto de bancarrota. Hacía ya tiempo que Felipe II deseaba zafarse de la presión genovesa y la coyuntura pareció favorable para dar un vigoroso golpe de timón a la política de préstamos a la Corona⁸⁷⁹. El efecto fue fulminante y los genoveses fueron, de momento, borrados del panorama. Obviamente el Rey confiaba, con o sin fundamento, en tener preparados unos suplentes castellanos que además de seguir prestando servicios a la Corona, no sangrasen al Reino con permanentes exacciones de capital.

Simón Ruiz se encontraba en buena posición tanto por su relación con los Bonvisis, como por sus vínculos con los mercaderes portugueses⁸⁸⁰. Y, desde luego, el medinense va a contar no sólo con los mercaderes castellanos, sino también con los mercaderes portugueses para afrontar estos tratos. La primera referencia en la documentación a este tipo de operaciones la encontramos ya a fines de 1574, cuando los portugueses le ofrecen un máximo de 2.000 ducados, cifra que da idea de la prudencia inicial sin que ello menoscabase su interés, como lo manifiesta lo abundante de las referencias a este “partido”; apremian una y otra vez, pero sin abandonar el deseo de garantizar al máximo las ditas, aunque fuese a costa de peores condiciones en los plazos de amortización.

⁸⁷⁹ F. RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo...* p. 24.

⁸⁸⁰ R. CARANDE, *Otros siete estudios de la Historia de España*. Barcelona, 1978, pp. 302-305.

El primer asiento efectivo se firma el 21 de enero de 1575: Francisco de la Presa, el veterano mercader burgalés, vinculado familiar y empresarialmente a los Ruiz, y Simón Ruiz se comprometen a poner 44.000 escudos en Flandes; Jerónimo Lindo, encargado de los negocios portugueses en Amberes, aseguraría los pagos, junto con los también portugueses Hernando Ximénez, Ruy Núñez, y los Bonvisis de Amberes. Antonio y Manuel Gómez d' Elvas limitan su participación a 15.000 ducados –al final serían 10.000-⁸⁸¹; Antonio Fernández d'Évora, uno de los más importantes mercaderes de Lisboa al decir de sus contemporáneos, aportaba 5.000 escudos y el resto corría a cuenta de Simón Ruiz y Francisco de la Presa. Los tratos tomados sobre Amberes, regresarían a Castilla a 385 maravedís por ducado a Sevilla, con carácter preferente, o Madrid, dependiendo de la confianza en las letras de cambio disponibles para esas plazas.

El asiento incluía una licencia de saca igual a la suma total del asiento. Para los portugueses ello constituía una de las partes más interesantes de la operación pues les permitía exportar contados con los que poder compensar sus operaciones de importación; de hecho, cuando el rey español hacía menos asientos de los esperados aumentaban las dificultades para embarcar monedas⁸⁸². Puntualmente los Gómez d'Elvas informarán a Simón Ruiz de la cotización de los cambios para Amberes hasta que finalmente el dinero salga por Lisboa (un 60% del préstamo, unos 10.395.000 maravedís), y el resto lo hará por Bilbao hacia Nantes a lo largo del año repartido en navíos.

⁸⁸¹ AHPUV. Cartas de Lisboa de los Gómez d'Elvas de 22, 23 y 27 de enero, y 9 y 19 de febrero de 1576.

⁸⁸² R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*. Vol. I. Barcelona, 1987, p. 139.

Al éxito de la operación se le une la perentoria necesidad que padecía la Corona de abundantes fondos con los que pagar a sus tropas, so pena de arriesgarse a un amotinamiento, como finalmente ocurriría con tal violencia y extremosidad que marcaría de forma indeleble la presencia española en Flandes. Pocos meses antes de que estallase este “saco de Amberes” la ocasión de suscribir un nuevo “partido” se mostraba tan favorable que incluso se temía que los Fúcares se anticipasen, por lo que se pide a Simón Ruiz que acelere las negociaciones⁸⁸³.

Efectivamente, Luís Álvarez Caldera, corresponsal habitual en Flandes, es advertido para que acepte los tratos que sobre él se van a enviar y a Simón Ruiz se le dice que hay otros comerciantes portugueses que ansían participar en un “partido” con licencia de saca. En esta ocasión, excitados por las posibilidades del negocio, ofrecen que en la negociación con los oficiales se ponga sobre la mesa la posibilidad de que la licencia se otorgase en moneda extranjera. A lo largo del mes de septiembre del año 1576 abundan los ruegos para cerrar definitivamente el concierto. Finalmente, el 30 de este mes se suscribe un asiento por 45.000 escudos en el que intervienen las más conspicuas familias de mercaderes portugueses (los Ximenez, los Fernández de’ Evora y los Gómez d’Elvas). Tan sólo faltaban los Rodríguez d’Evora, mientras que los Bonvisis se limitaban a unos 5.000 escudos. El pago se aseguraba en Amberes a través de las firmas habituales (Caldera, Ximénez, Núñez y Denis).

⁸⁸³ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d’ Elvas de 29.7.1576

En esta ocasión no resultará tan rentable como el anterior y se argumenta que tal vez la mucha participación en los asientos haya hecho bajar los cambios y los tratos⁸⁸⁴ que pasaba la Corona en Flandes se extienden a los tratos con aquellas provincias. Las partidas no cuentan con tomadores, los asientos determinaban un “equilibrio” para con Amberes y con él un descenso en las tasas de cambio. Tan sólo les quedaba confiar en que las demandas de capital que se preveía asociada a la llegada de las naos de la India (Indias orientales) “*tornase las cosas a su ser*”⁸⁸⁵.

⁸⁸⁴ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvás de 21.10.1576. Esta carta ya se inscribe en los momentos previos a la revuelta de los tercios en Amberes, y la salida de los mercaderes hacia ciudades más tranquilas. los tratos con aquellas provincias. Las partidas no cuentan con tomadores, los asientos determinaban un “equilibrio” para con Amberes y con él un descenso en las tasas de cambio.

⁸⁸⁵ Ibidem. Carta de Lisboa de Manuel Gómez d'Elvas de 24.11.1576.

9. CONCLUSIONES.

El propósito de este trabajo ha sido el de ampliar el conocimiento sobre nuestro pasado a partir de unas fuentes que, dada su particular naturaleza, nos permitían atender tanto aquellos pequeños detalles como a los aspectos que podríamos denominar estructurales, de más largo alcance. El hecho de poder combinar una perspectiva histórica desde lo cotidiano, que nos aportase una imagen más vívida de la realidad, con el mundo de los grandes mercaderes, los tráficos de mercancías, de compensaciones financieras nos resultaba enormemente sugestivo. A pesar de los inconvenientes que presenta: carácter fragmentario de la información, subjetividad, dispersión de los datos, etc., la explotación de la documentación epistolar merece, sin duda, mayor atención que la que hasta ahora se le ha prestado.

Una de nuestras preocupaciones era la de confirmar la existencia de un espacio económico diferenciado en sus límites y naturaleza, homogéneo, dinámico del cual participan los puertos cantábricos, Bilbao y Laredo, fundamentalmente, como vínculo necesario entre Castilla y los mercados europeos septentrionales. En anteriores investigaciones habíamos intuido tal

identidad al percibir que no sólo los tráficos de mercancías sino también el circuito de crédito y financiación que las soportaba se inscribían en unos límites espaciales, permeables pero definidos, que corresponden a lo que se puede denominar el Atlántico septentrional, por ser éste el escenario en el que se desarrollan los tránsitos y vicisitudes de la realidad estudiada. El comercio americano ha ejercido tal atracción sobre los historiadores y tanta ha sido la calidad de los estudios desarrollados que resulta tan razonable como injusto el olvido sobre otros espacios económicos peninsulares. Es claro que hasta el último tercio del quinientos, el peso económico del norte castellano es muy superior de los que se había considerado. Y es que si se acepta la circunstancia de que Castilla padecía una balanza comercial negativa para con Europa, se ha de reconocer el protagonismo de los puertos cantábricos, a los que les cabe la tarea de recibir y encaminar esos tráficos hacía los centros consumidores del interior peninsular. La historiografía no había dado la importancia merecida a la entidad real de estas villas costeras y al volumen de mercancías que transitaban por ellas. Sirva este trabajo de investigación para situarlas en una posición más justa

Castilla había logrado una pujanza económica extraordinaria cuyo origen se remonta a los últimos años del medioevo y que alcanza su cenit en el último tercio del siglo XVI, cuando, paradójicamente, también comienza su ocaso. En ese cambio de coyuntura nos encontramos a Simón Ruiz, el cual aparece como un personaje perfectamente representativo de este periodo, y también de espacio económico. Unido por lazos económicos y familiares al mercado europeo atlántico, renuncia voluntariamente, bien es verdad que tras algún tropiezo, a participar en el mercado de Sevilla, auténtico eje de las relaciones

entre Europa y América. Es además heredero de toda una brillante tradición empresarial, la de los mercaderes del septentrión castellano; él mismo era de origen burgalés, aunque desarrolle su actividad en Medina del Campo. Su biografía representa la vida de un mercader de éxito, un hombre de orígenes relativamente modestos, de gran capacidad y ambición, que logró codearse con los hombres más influyentes de la España de Felipe II, lo que es tanto como decir de la potencia hegemónica del momento.

Como empresario desarrolló sus negocios fundamentalmente como importador de telas, que luego vendía en el mercado castellano. La demanda urbana potencia el consumo de los nuevos tejidos, lo que evidencia tanto un cambio de percepción del valor de uso del vestido como la existencia de un mercado cuyas necesidades habían de ser satisfechas. A las cualidades como hombre de negocios que le condujeron al éxito empresarial habría de añadirse el uso que hizo de la vasta red comercial, de la que él mismo era su vértice. Desconocemos desgraciadamente si el volumen de correspondencia comercial almacenada en sus oficinas era o no excepcional en el mundo de los mercaderes del quinientos; no obstante, sí podemos afirmar que el uso que Simón Ruiz hizo de la información de que dispuso en cada momento fue tremendamente eficaz hasta el punto de poderse entregar al tráfico financiero cuando las mercancías importadas dejaron de proporcionarle beneficios seguros.

La superioridad de Bilbao es indiscutible en el conjunto de los tráficos que arribaban a las costas cantábricas. Eran varias las circunstancias que apoyaban su preeminencia: la posición estratégica, su estatuto fiscal, los recursos naturales,... Ello no impide empero que Laredo se empeñe en

arrebatarla la consigna de los transportes marítimos procedentes de Nantes, audacia engrandecida por el hecho de que son precisamente las mercancías procedentes de Bretaña las que más importancia tenían en ese momento para el puerto vizcaíno. Cabría preguntarse si tal iniciativa estaba fundada sobre argumentos sólidos o bien era el producto de la desesperación que había podido ofuscar el juicio de los laredanos hasta el punto de hacerles pasar por viable un proyecto descabellado, cuando estaban siendo expulsados de sus puertos tradicionales del Canal de la Mancha. Como se ha visto, a pesar del fracaso, realmente sí les asistieron razones, aunque ciertamente no lo suficientemente poderosas.

Todo nos llevó a reflexionar a cerca de la importancia de este puerto montañés. “La historia la cuentan los vencedores”. Este aforismo nos sirve para explicar, en parte, el protagonismo que luce Santander en la historiografía local. No obstante, la neta superioridad que a lo largo del siglo XVI manifiesta Laredo sobre los restantes puertos cántabros es, para nosotros, evidente. Lo mismo cabría afirmar para los puertos del occidente cantábrico que aparecen como dependientes de los tráficos de redistribución protagonizados por barcos vascos y laredanos.

La sorprendente, aunque efímera, vitalidad de los mercaderes y regidores laredanos, no lo es más que el protagonismo de Inés de Limpias. En una sociedad tan controlada por los varones, las actividades mercantiles nos parecían un espacio absolutamente reservado para los hombres; sin embargo, el ejemplo de esta mujer y la naturalidad con la que se desenvuelve en este ámbito obliga a revisar nuestros juicios sobre el papel de la mujer en el siglo XVI.

El transporte marítimo aventajaba en rapidez y capacidad de carga al terrestre, aunque sobre él gravitase permanentemente el riesgo. En la documentación hemos visto cómo el mar embravecido, inmisericorde, hacía naufragar barcos y marineros, lo que era aceptado como una circunstancia más de la vida de los puertos, no así las acciones de los armados, corsarios o piratas que acechaban los mares y que acabaron por estrangular la navegación, al menos para los barcos españoles. Los esfuerzos de la Corona por garantizar la seguridad de la navegación, consciente de la importancia económica de estos tráficos, bien se revelaron insuficientes o bien contraproducentes, pero en cualquier caso definitivamente impotentes frente a la decadencia de la flota cantábrica. Así lo evidencia el descenso del número de embarcaciones que desembarcaron en los últimos años del siglo así como su sustitución progresiva por barcos franceses y flamencos. El que algunos marinos y empresarios de Laredo dedicaran sus barcos y tripulaciones al corso revela hasta qué punto se había reducido su participación en unos tráficos, que, aunque en menor medida, seguían practicándose con otros protagonistas y otros caminos.

Antes de que la ruina alcanzase a nuestros protagonistas pudimos alcanzar a ver las complejidades del tráfico mercantil. Burgos había proyectado su dinamismo económico sobre los puertos cántabros haciéndoles copartícipes de su prosperidad.: la organización y reglamentación de la navegación y sus averías, los seguros marítimos, la organización de los fletes de exportación de lanas; toda la arquitectura, en resumen, del transporte marítimo dependía de ellos, en una suerte de relación dependiente y subordinada que se hará más evidente cuando las fuerzas de la ciudad del Arlanzón flaqueen.

A otro nivel, la documentación nos permite adentrarnos en el ámbito de los negocios de fuste menor; aquellos que, por su número, constituyen el alimento principal de la vida económica de las villas costeras. La supervivencia de Laredo tras el ocaso burgalés se explica en la actividad inercial de estos tráficos modestos, cuya naturaleza y organización se orientaba preferentemente al comercio de cabotaje a la vista de la costa cantábrica y del Atlántico portugués.

Los caminos de la mar y de la tierra. Los puertos de mar constituían el fin de una primera etapa. El modesto potencial consumidor de estas regiones explica su carácter de agentes redistribuidores, lo que a su vez precisaba de ciertas infraestructuras viarias y de transporte. Un lugar común de la historiografía regional es la atribución a las deficientes comunicaciones entre la costa y el interior la causa del secular atraso económico. Matizamos esta afirmación en el sentido de que, sin negar esas malas condiciones viarias, comparables en su deficiencia a otras muchas regiones europeas y que, sin embargo, disfrutarían de un desarrollo económico positivo, dados los medios de transporte empleados, las mulas, no pudieron resultar en modo alguno determinantes. Fueron otras las causas del fracaso económico finisecular, más relacionadas con procesos estructurales que con la altura de nuestras montañas. El estudio de los costes del transporte terrestre ha puesto en evidencia una oscilación sujeta a una variedad de causas que van desde la falta de retornos a las campañas de capturas del besugo, así como que su repercusión en los costes finales no resulta tan importante como se había sostenido.

Por otra parte, hemos profundizado en el comercio textil tanto por su relevancia económica como por ser la mercancía sobre la que contamos con más información. Se reconoce el dominio de los tejidos de lino y de suertes similares sobre los de lana, lo que en sí es ya síntoma de la vitalidad de la industria pañera castellana, capaz, por sí sola de satisfacer la mayor parte de la demanda interna. Además de relacionarse con el gusto por los nuevos tejidos, la moda y el creciente mercado urbano. Un breve análisis de las principales regiones productoras nos conduce a las técnicas de compra-venta de los tejidos, y la importancia de los ritmos estacionales que rigen tanto a los productores como a los consumidores, pero aquí y allá se manifiestan inequívocos síntomas de que la demanda exige mayor estabilidad y continuidad, lo que necesariamente había de trasladarse a los centros oferentes. Son aires de modernidad los que emanan de esta correspondencia mercantil.

La propia documentación se mostró tan prolija en el detalle de algunas de las cuentas liquidadas que nos invitó a calcular, si quiera fuese en algunas partidas importadas, no sólo cuáles eran los beneficios netos sino también cómo se distribuían los gastos que generaba la operación. Como hemos comprobado el transporte marítimo supone una fracción considerable hasta el punto de hacer rentable la venta de lienzos desembarcados en los puertos cantábricos en lugares tan distantes como Toledo o Córdoba, al no representar el traslado por tierra un coste excesivamente elevado. En un mercado aún tan desarticulado, los beneficios eran muy variables y dependían de los lugares en los que se vendían, pese a lo cual, una circunstancia tenían en común estos y los otros, la lentitud de circulación de los capitales invertidos.

La participación de los puertos cantábricos en el comercio internacional no se limitaba a las telas, si bien, en la documentación, la presencia de otras mercancías es secundaria, no por ello carece de interés. Todas y cada una nos ofrecen una perspectiva diferente y enriquecedora de la realidad de este puerto: el cereal era la clave del abastecimiento urbano que la reglamentación trataba de garantizar Cantabria, tan ligada a Castilla sufre como en carne propia la crisis productiva castellana, pero tenía a su mano remedio, el llamado trigo de la mar, que en realidad era sobre todo centeno. Tres productos característicos del comercio de importación, como eran la cera, la sal y el cobre nos permiten conocer la naturaleza de su tráfico y de las operaciones a ellos asociadas. En tanto que el pescado, y sobre todo, los cítricos y el hierro corresponden a los excepcionales tráficos de exportación tanto hacia el mercado nacional como internacional.

Esta documentación y sus protagonistas favorecen el deseo de trascender el ámbito local a otros marcos más generales que permitan ofrecer una explicación más compleja y, creemos, que más cabal de la realidad histórica. Laredo representa un papel modesto pero necesario en el gran juego del comercio internacional castellano con el Atlántico norte.

Sobre el tráfico de mercancías, el tráfico financiero. El rápido desarrollo, que en siglo XVI de distintas técnicas de compensación de cuentas y de intercambio de efectos financiero sorprende por el grado de eficacia y por la flexibilidad que proporcionan al mercado, así como por la generalización de su uso hasta entre los mercaderes modestos. Muchas de estas formas de crédito se hallan representadas en la documentación: simples cédulas, las llamadas obligaciones y, por supuesto las letras de cambio. No es ésta quizá la

documentación más adecuada para analizar la mecánica concreta de las fórmulas de crédito, pero en cambio sí que permite reconstruir las grandes líneas de los tráficos financieros: desde la presencia en la documentación de las plazas financieras más importantes a la referencia a las operaciones que tenían lugar entre ellas y sus protagonistas.

10. APENDICE DOCUMENTAL.

10.1. Pesos y medidas.

PESOS Y MEDIDAS DE LAS TELAS

Tejidos	Piezas por fardo (aprox.)	Varas por fardo	Peso por fardo
Navales	65		6 arrobas
Bocaranes	90		10 arrobas
Ruanes	18-20		
Holandas	18-20	124	12-20 arrobas
Fustanes	36		6 arrobas
Anacostes	16		
Angeos	7-9	300-315	10 arrobas
Brines	5-7	430-450	
Bretañas	15		
Lavales	50-55		
Melinges	4-6	290-300	
Brines	4-6		
Malobrines	8-10		
Cofres de ruanes		620	
Lienzos blancos	18-20	430-450	

MEDIDAS DE LONGITUD

Legua	5,50 Km.
Vara	3 pies, equivalente a 4 palmos, equivalente a 0'835 m.
Pie	1/3 vara
Palmo	1/4 de vara
Ana	0,71 varas

MEDIDAS DE PESO

Quintal	4 arrobas, equivalente a 46 Kgr
Arroba	25 libras, equivalente a 11'5 Kgr.
Libra	26 onzas, equivalente a 0'46 Kgr.
Onza	1/16 de libra, 28'75 gr.

MEDIDAS DE CAPACIDAD

Cántara/o	8 azumbres, equivalente a 16 litros.
Azumbre	1/4 de cántara, equivalente a 2 litros.
Cuartillo	1/4 de azumbre, equivalente a 0'5 litros.

MEDIDAS DE ÁRIDOS

Carga	4 fanegas, equivalente a 168 litros.
Fanega	12 celemines, equivalente a 55 litros.
Celemín	4 cuartillos, equivalente a 4'62 litros.

10.2. La moneda.

10.2.1. Conceptos básicos:

- **Ley:** Proporción de metal fino contenido en el total del peso de la moneda
- **Talla:** Consiste en la cantidad de veces en que se divide la unidad ponderal o patrón. Como el patrón tiene un peso invariable, si aumenta la talla, la moneda disminuye su valor. La talla responde al número de monedas que deben obtenerse del marco específico del metal.
- **Peso de la moneda:** El peso de la moneda se puede calcular, conociendo el peso de la unidad patrón y la talla de la moneda mediante la fórmula:

$$\text{Peso de Moneda} = \frac{\text{Pesounidadpatrón}}{\text{Tallas}}$$

- **Marco:** Es el patrón para pesar las monedas acuñadas. Se podía expresar: "talla de 72 en marco", ello quería decir que debían obtenerse 72 monedas acuñadas.

10.2.2. Tipos de monedas

ESPAÑA:

- **Real:** Es una moneda de plata, cuyo peso está en 3'43-3'48 granos. Su ley era de 11 dineros y 4 granos, y una talla de 67 piezas por marco. Equivale a 34 maravedíes.

- **Ducado:** moneda de oro, equivalente a 11 rs. o 375 mrs. Pesa 3'6 gr. de peso.
- **Pistola:** moneda equivalente a 2 escudos.
- **Maravedí:** moneda básica de cuenta. Los múltiplos eran el cuartillo (8 ½ mrs.), cuarto (4 mrs.), el ochavo (2 mrs.) y la blanca (1/2 de maravedí).
- **Escudos:** moneda real de oro , que equivale a 350 mrs. y de 3'4 gr. de peso.

FRANCIA:

- **-Libra tornesa:** tiene una equivalencia de 13 libras tornesas por cada marco. Una libra tornesa =2060 gr. =9 libras, 16 sueldos, 9 dineros
libra tornesa = 20 sous (sueldos) o 250 deniers (dineros), equivalente a 180 mrs.

FLANDES:

- **-Libra gruesa:** 240 gruesos o 20 sueldos -→1200 mrs, equivalente a 6 libras tornesas francesas.
- **-Sueldo:** 60 mrs.
- **Grueso:** 5 mrs.
- **-Florin o libra de Brabante:** 40 gruesos.

PORTUGAL:

- **Cruzado:** moneda de cuenta que vale 400 reis.
- **Tomé:** 1.000 reis.

- **1 grueso:** 5'34 mrs (9/2/1576)
- **1 Cruzado:** 1 Ducado castellano.

IMPERIO GERMÁNICO:

- **Placa:** 10 mrs.
- **Marco:** 16 placas, 160 mrs.
- **Tallare:** 320 mrs.

10.3. Las cartas.

10.3.1. Normas de transcripción

Al tratarse de una documentación privada, cada uno de los autores escribe según su propio gusto o preferencia, por ello hemos aplicado unas sencillas normas de transcripción que faciliten la lectura y comprensión de los textos.

- Las abreviaturas se han respetado salvo en el caso de que por su especificidad hiciese difícil su rápida comprensión.
- Las letras dobles se transcriben como simples.
- Se han sustituido por mayúsculas las iniciales de nombres propios.
- Se ha añadido la “h” en el verbo haber para facilitar la comprensión.
- Se respeta en la transcripción la b por la v, la c por la ç, la x por la j, la f por la h, la i por la j, la u por la v.
- La r o s largas se transcriben como r y s corrientes
- Hemos empleado puntos y puntos y aparte para facilitar la comprensión, pero cuando es el autor el que hace un cambio de renglón se indica (/), y el cambio de folio (//)
- Cuando no se puede leer una o varias palabras se pondrán corchetes [...].

10.3.2. Correspondencia de Laredo, Santander y Castro Urdiales en el Archivo Simón Ruiz.

DOCUMENTO 1

Fecha: 31 de Mayo de 1563

Remitente: Juan de Peñalosa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por haber estado un mes a ver unas minas de alumbres que su Majestad me mandó ensayase, no he escrito a Vm. Después que lo hice por vía del Sr. Diego de Bernuy cuando envié las obligaciones que se debían de estos diezmos para que Vm. me las hiciese de hacer cobrar en la Feria de Villalón y estoy y estaré con cuidado hasta entender por carta de Vm. lo que en la cobrança se hubiese hecho por que me pesaría mucho que no se hubiesen cobrado y pagado al tesorero del Sr. Juan de Austria la cantidad que le escribí por la mucha necesidad sé que tiene. Vm me la haga de avisarme o que se hubiere hecho y si por caso no hubiere habido pagamientos en Villalón no por eso se ha de dejar de pagar las obligaciones en cualquier parte que lo tuvieren los que las debieren y así si no se hubieren cobrado, Vm. vea se haga diligencia e instancia en cobrarse y en cumplir y pagar lo que escribí a Vm. al dicho tesorero y cuando no pudiese ser todo, al menos la mayor parte y en esto me hará Vm mucha merced y avisarme de lo que se hubiese hecho con este mensajero.(/)*

El Sr. Diego de Bernuy me envió una carta de Vm y una memoria sobre los corneos y lienços y por no haber estado aquí no ha habido lugar de tratar de ello haberle a presto y lo determinaré. Yo holgaré que haya tanta razón y justificación como Vm dice para librarlo y servirle en lo que pudiere. Y nuestro Señor la magna persona de Vm guarde como desea. De Laredo a postrero de mayo de 1563. Besa las manos de Vm. Juan de Peñalosa.

DOCUMENTO 2

Fecha: 30 de Junio de 1563

Remitente: Francisco Cachopín

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No he escrito a Vm. antes por que hasta ahora no se han hecho diligencias en las cosas que tiene tomadas en las aduanas. Yo hablé al Sr. Juan de Peñalosa sobre ello y ha recibido cartas del Sr. Diego Bernuy y quiere que vaya por pleyto y que después se verá y hará lo que en él fuere.(/)*

El negocio está recibido de prueba y en lo de los lienços yo haré aquí la probanza que hay tiempos hartos como suele ir una pieza por envuelta en el fardel. En lo de los cozneos envió el interrogatorio a Bilbao a Juan de Venero, Vm le mande escribir para que tenga la cuenta en hacer la probanza que se requiere, que si la probanza viene buena no será mucho darlo por libre. Yo haré en ello todo lo posible que de esto esté Vm. cierto y cuando lo condenaren tengo por cierto, el administrador hará toda razón y se verá en todo bien.(/)

El administrador no está aquí que es ido a las aduanas. Vendrá dentro de veinte días para cuando venga estarán hechas las probanzas y se sentenciará y para entonces será menester una carta del Sr. Diego de Bernuy, aunque tengo por cierto que aquello que hallare por justicia. Esto digo en lo de sentenciarlo que en lo que toca así se sentenciase por perdido. Ya digo tengo entendido que hará toda razón aunque no tan por entero como Vm lo quiere y por esta no sirve para más. Nuestro....

DOCUMENTO 3

Fecha: 4 de Febrero de 1570

Remitente: Diego de Herrera. Santander

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Servirá esta de besar a Vm. las manos y de darle aviso cómo el navío de Juan de Palacio que vino de Ruán vinieron dos fardes de Vm que se cargaron en nombre de Antonio de Quintanadueñas estante en Ruán y por falta de poder no se han enviado y por las muchas nieves que hay.(/)*

Así mismo ha llegado la nao del capitán Andrés de Alzola y el navío de Juan de Basori que vienen de Flandes y traen mucha ropa. Y el navío de Juan de Basori está aquí y ha de descargar. Vm. envíe el poder para que se envíe la ropa y sin ser para otro. Nuestro...

DOCUMENTO 4

Fecha: 11 de Marzo de 1570

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Ayer tarde y esta mañana llegaron aquí siete navíos que son de Nuño de Villota, Pedro del Juro, Bastián del Juro, Gregorio de Rada, Andrés de Arrieta, Baun y Cornieles. En Pedro del Juro viene para Vm. de la de fuera dos fardos que para enviarlos estos y los demás que tengo y otros dos fardos más que vienen de Bastián del Juro. Estoy aguardando poder de Vm. para le obligar al diezmo como lo tengo escrito a Vm y no siendo para más....*

DOCUMENTO 5

Fecha: 19 de Marzo de 1570

Remitente: Álvaro de Paredes

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Una de Vm. recibí de 10 deste con que recibí muy contento en salud que por ella veo que Vm. siempre hace plegamiento. El Señor me dé lugar en que yo pueda hacer algún servicio en lo que Vm me escribe haber comunicado con mi Sr. Sobre mi negocio y que prometía dar el cuarto. Yo creo que si él lo promete lo cumplirá por que yo no estoy con tanta posibilidad si no es tomándolo en zarzaparrilla y en ditas inciertas En fin pues si él lo ha dicho yo*

creo lo cumplirá por que tengo entendido que saliendo de eso me ha de hacer más merced de darme orden para adelante por que siempre lo ha hecho y al tiempo de la necesidad lo hará mejor y a Vm. suplico sea buen tercero para con él, porque se hará lo que Vm dijere.

En cuanto a la deuda de Vm, ya tengo escrito de le hará muy buena ventaja de modo que Vm. quedará contento y en ello haga Vm como yo lo espero. Y esto digo será antes que se me de el recado.

Y por que para con Vm. no es menester más cumplimientos en esta no diremos de que le recibiré en que Vm procure se de me en fiado por lo que a Vm le pareciere por que en la cárcel se gastan muchos por que yo vuelvo a la cárcel el lunes de Casimodo. Torno a dejar que en cuanto a Vm se hará muy bien.

De Juan de Escobar me vinieron a ejecutar por las obligaciones viejas y mandó el alcalde mayor que no se ejecutase y así no me ejecutaron ni por Diego de Curiel por que me parece que no enviaron las obligaciones nuevas. Y engañaronse que no pensaron se había de mirar en ello, que lo yerran en hacer gastos para alguaciles y escribano y procuradores y gastan su propia hacienda. Vm me haga en decirles su parecer sobre ello y la recibiré en que me responda por que recibo gran contento en su carta a lo que Vm dice que es mejor concluirlo de presto tiene Vm mucha razón y avise a mi Sr. Tío pues ha salido a ello no se arrepienta. Nuestro...

(Posdata)

Allí envió la requisitoria de parte de mi mujer por que me escribe mi Sr. Tío. Vm mande se dé luego y se haga. Quanto a la firma de mi Sr. Yo juro a Dios y a esta cruz que no monta más tenella que no tenella, Vm los desengañe dello.

DOCUMENTO 6

Fecha: 22 de Marzo de 1570. Laredo

Remitente: Diego Álvarez

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por haber escrito a Vm. otra y no tener de ella respuesta seré breve y servirá para hacer saber a Vm. que el Sr. Francisco de la Presa me ha escrito sobre el negocio de Juan Ángel y Andrés Martínez diciendo que la ventaja que quedaron de hacer a Vm. pues por respeto mío él había firmado el compromiso y como en estos pagos pasados yo dejé a Vm la cédula por donde están obligados a hacer la ventaja y hacerla ellos y sus mujeres no se ha podido tratar dello hasta tanto Vm. envíe la tercera que mandará Vm. se envíe. Si el portador hubiere de volver por acá la traiga y sino se envíe a Taborda, criado del Sr. Francisco de la Presa para que acá se procure lo que a Vm y a él cumpla.(/)*

Ya terná Vm noticia en lo tocante a los fiesnos (sic) y Nuño Gómez lo que pasaba y dije entendía a Vm le cumple acabar con todos pocos más o menos no haciendo cuenta de lo que en estas deudas se pierde si no entiendo que lo que dellas se cobra tanto se gana y ansí me ha parecido tornar avisar a Vm

sobre ello por que cierto no entiendo otra cosa y mientras más tiempo se dilatare Vm. será más perdidoso por que lo que agora dan entiendo dan lo que pueden y aún algo más por algunas pretensiones que ellos pretenden, y pues Vm al cabo lo ha de hacer sería de mi parecer fuese luego por que perder el tiempo si se ha de hacer sería perder más.(/)

El Sr. Angutio tenía concertada esta deuda de fiesno por la mitad y pareciéndole poco no se atrevió a hacerlo sino al parecer de Vm. El cual me dice ha escrito a Vm sobre ello no he tenido respuesta y porque en estos días no se puede hacer cosa ninguna por justicia le ha parecido ir allá y dar a Vm cuenta de ello y yo así se lo he aconsejado por que habiendo visto lo que aquí pasa y la mala orden que aquí hay para cobrarlo por justicia, vea Vm lo que mejor el cumple y si Vm ordenare que pasada la pascua torne a ello, Vm estará cierto que lo hare como debo si no questas bajo apretar donde hay poca posibilidad pues como a Vm informarán les tienen ejecutados al pie de dos quentos de ditas, que todas ellas valen poco. Yo cierto quisiera que Vm cobrallos por la mejor orden que ser pueda por que entiendo así cumple y en lo de Nuño Gómez Vm haga lo concertado porque me parece que aunque esté un año en la cárcel no hará más por que no puede. De todas estas cosas a mi me dan parte en secreto y cierto conforme a lo que me dicen no pueden más y por esta razón me atrevo a decir a Vm lo haga así lo uno como lo otro y sino el tiempo dirá lo que yo digo.(/)

Diego del Campo me abisado aber comprado a Vm ciertos fardos para mi los cuales yo e recibido y como aya días que mercadería de Vm no aya benido a mi casa si no es esta me parece que a mudado Vm la bondad que en ella solía hacer pues ahora trae Vm mercaderías de Mortaña y así morirá mala muerte

quien se la comprare que yo juro por Dios que si yo la obiera de comprar que a mi casa no vendrá por que si yo era a Vm aficionado antes de agora no era por su buena condición sino por su buena mercadería. A Vm suplico se torne a Beoforte y a la Ferte y no pierda Vm su buena fama que solía tener de traer buenas mercaderías pues en ser de una parte a de otra es poco más o menos el interés y no habiéndose.....

DOCUMENTO 7

Fecha: 24 de Marzo de 1570. Laredo

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con Juan Ortiz de Ramales envío a Vm cuatro fardeles, números 10,14,12,15 recibidos que Vm los aya le mandará pagar por dos cargas y por carga cuarenta y ocho reales y su alabalá y no otra cosa y no se ofreciendo....*

Posdata:

Va el diezmo en la carta de Nuño Baraona

DOCUMENTO 8

Fecha: 24 de marzo de 1570. Laredo

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Luego que vino el poder de Vm. procuré de enviar a Vm. estos ruanes que no ha habido quien los llevase por respeto de la mucha ropa que había en Flandes.*

El portador que se dice Nuño Baraona () envió a Vm dos fardes números 17, 13 y los otros cuatro fardes lleva con Hortiz de Ramales. Recibido que Vm los haya les mandará pagar por tres cargas y por carga cuarenta y ocho reales y su albalá y no otra cosa y no siendo....

DOCUMENTO 9

Fecha: 4 de abril de 1570. Laredo

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con Sancho Diez envió a Vm un fardel nº 18 de ruanes que vino en un navío de Simón Gago francés y no tengo más, el cual mandará recibir y pagar de porte de él 24 reales y su albalá que no fue poco tener con que le poder enviar por ser solo.*

De Inglaterra tenemos buenas nuevas quiera Dios ansi sea. El navío de Nuño de Villota y una hulqueta de Flandes partieron anteayer domingo para Flandes

con lanas. Dentro de ocho días partirán seis navíos por si Vm fuese servido () y no se ofreciendo otro....

DOCUMENTO 10

Fecha: 27 de mayo de 1570. Laredo

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Esta sólo servirá para dar cubierta a la que con esta será que vino en un navío de Nuño de Liendo de Ruán y aunque he encaminado otras antes de ahora olvidaron darme ésta con tiempo y ansi después que me la dieron hasta agora no se ha ofrecido con quien poder ynvíar hagora mandara Vm recibir y avisarme del recibo y me mande.*

De navíos de Flandes no tenemos nuevas más de que aguardamos cada día la zabra de Domingo de Villota y no siendo....

DOCUMENTO 11

Fecha: 1 enero de 1571. Laredo

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Porque ha mucho tiempo no se ha ofrecido sobre qué no he hescrito a Vm. Y lo que ahora se ofrece que decir es que aquí han llegado de Ruán dos navíos que en el uno dellos donde el maestre es Pedro de Hoyocadena viene para Vm mercancía 2 fardeles nº 1, 2 los cuales ynvíaré a Vm con la primera*

comodidad por que hagora es imposible por que a mucho tiempo no se puede pasar el puerto por las grandes nieves y de que yra con lo primero podrá Vm estar en lo cierto y no ofreciéndose....

DOCUMENTO 12

Fecha: 4 de febrero de 1571. Laredo

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por no haberse ofrecido con quien poder hacer esto lo he dejado de hacer antes de agora. Y lo que se ofrece que decir es que en días pasados en el navío de Pedro de Hoyocadena vino para Vm 2 fardeles nº 1, 2, los cuales por respeto los puertos están cerrados de nieves no se hemos ynviado. Ynviarsean con la primera comodidad.*

La nao de Andrés de Alconça llegó de Flandes ayer tarde. Viene maltratada de la mar. No ha empezado a descargar la debason (sic) que vino en ella se fue a descargar a Santander por su bellaquería que la culpa desto la tienen los de Flandes . Y no siendo...

DOCUMENTO 13

Fecha: 18 de julio de 1571. Laredo

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Anoche a la hora de las doce llegó de Ruán la zabra de Domingo de Villota bien seguida de armados. Trae para Vm un fardel del nº 1, el cual luego se descargue se le enviará a Vm. en compañía de otras mercaderías, y no siendo para más....*

DOCUMENTO 14

Fecha: 20 de octubre de 1571. Laredo

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *El Sr. Simón Ruiz debe en 18 de septiembre 1.154 ½ mrs. que son por un fardo nº 1 venido en Ybón Fonan, flete 884, avería 172, gruesa 98 ½*1.154 ½ (l)

*-117 que son por las costas de la carga y descarga y carreto 10, hilo y hechura 20, de una albalá 46, encomienda 51 es.....*117(l)

*Total.....*1.271 ½ m(l)

(Con otra letra)

Yo Diego Ruiz de la Sonsierra digo que recibí del Sr. Simón Ruiz los 1.127 ½ mrs., los quales me pagó en virtud desta carta de Inés de Limpias por fletes y averías de 1 fardel de tapicería venido en una nao que se llama Ybón Fonant y por ser verdad lo firmé de mi nombre, fecho en Medina del Campo 2 de noviembre de 1573 años.

(firma) (/)

(Con otra letra)

Aquí será la quenta del fardo nº 1 venido de Calés en Ybón Fonant que monta 1.271 ½ , los quales mandará Vm pagar al portador Diego Ruiz de Sonsierra, que serán bien dados y si yo puedo servir a Vm en algo le suplico me lo envíe mandar que lo haré con entera voluntad como le debo y guarde nuestro señor...

DOCUMENTO 15

Fecha: 6 de Enero de 1574

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *El Sr. Simón Ruiz debe en 21 de enero 966 ½ mrs. que son por un fardel nº 2 que son por un fardel venido en Juan de Ribas Escalante, flete 680, avería 181, gruesa 105 ½ .(/)*

259 que son por las costas de descarga y carreto 10, hilo y hechura 20, de tres varas de cañamaza 132, de un albala 46, encomienda 51 (/)

Aquí será la cuenta de Vm. en que montan 1.225 ½, los cuales mandará Vm. pagar al portador Diego Ruiz de la Sonsierra que serán bien dados (/)

Aquí han llegado tres navíos los dos que cargaron en Calés, maestros Juan de Ribas Escalante y Juan de Iturbe (/) No traen para Vm. ninguna cosa y pues esta no es....(//)

(Con otra letra) Yo, Diego Ruiz de Sonsierra digo que recibí del Sr. Simón Ruiz, regidor de esta villa. Por virtud desta carta desta otra parte contenida de Ynes de Limpias los mil ducientos veinte y cinco mrs. Yvan contenidos en la cuenta de otras las cuales son por el flete y estolaje y costas de un fardel de tapicería que recibió en Laredo por mí la dicha Ynes de Limpias, nº 2 y por que son verdad que los recibí lo firme de mi nombre en Medina del Campo 16 de enero de 1574.

DOCUMENTOS 16 y 17

Fecha: 24 de septiembre de 1574

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Tres cartas tengo escritas a Vm. y con toda ellas enviado la quenta y a ninguna dellas he tenido respuesta. En 18 deste escribí a Vm. por vía de Burgos dándole aviso de la venida de la nao nombrada El Jaquel, maestre Martín Bartelet y de cómo venían en él para Vm. dos fardos 34, 35, los cuales envió a Vm. con el hijo de Juan Díez de las Damas que los mandará Vm. recibir y pagarle a razón de tres reales y quartillo por cada arroba y u albalá de Medina. La quenta será con esta en que se monta como por ella aparece cinco mil y ciento y cincuenta y dos mrs. , los cuales me pago dicho hijo de Juan Díez de las Damas de contado que se los mandará Vm pagar allende de su alquiler y pues por ésta no tengo más que decir. Guarde....(/)*

Montó el diezmo 4.455 mrs

(Con otra letra)

Digo que si el Sr. Hernando de Morales no estuviere en Medina, la persona que en u nombre asiste y recibe sus mercaderías mandará pagar al portador los 5.152 mrs. Por tantos el me ha pagado a mí de contado. (//)

(En otra letra)

Yo Juan Díez de las Damas vecino de Barruelo digo que recibí del Sr. Simón Ruiz, vecino y regidor desta villa de Medina del Campo los cinco mil y ciento cincuenta y dos mrs. En esta carta contenidos los cuales me pagó por él Hernando de Morales y él me los paga por otros tantos que yo pagué en Laredo a Inés de Limpias por una quenta de fletes y averías de los fardeles de fustanes que allí rescebió la dicha Inés de Limpias por el dicho Fernando de Morales y porque así verdad que los recibió lo firme digo y no sé firmar.(/)

Rogué a los testigos que firmasen por mí, siendo testigo Lópe de Arziniega y Francisco de San Juan y Juan de Villacorta vecinos de dicha villa de Medina del Campo. En dicha villa a 5 de octubre de 1574 (/)

Y digo que ansí mismo entregué al dicho Simón Ruiz dos fardeles de fustanes como es de fustanes nº 34 tuvo 32 piezas y 4 carpetas y otro fardel nº 35 tuvo 40 piezas y 4 carpetas y así mismo me pagó 45 rs. y 4 mrs. De traer dichos fardeles .

(firmas)

Cuentas

-El Sr. Fernando de Morales debe por un fardel nº 6 venido en Cyar Çabal, flete 680, avería 191, gruesa 101 ½ es.....972 ½

-867 ½ que son por un fardo nº 7 venido en Joanes de Penoya flete 680, avería 187 ½ es.....867 ½

-330 que son por las costas descarga y carrito 20, hilo y hechura 30, 3 varas de cañamaça 132, de un albalá 46, encomienda 102 es.....330

-Debe del dicho 3 de junio 901 que son por un fardo nº 16 venido en la Esperanza de Conquete, flete 680 , avería 221 es.....901

-117 que son por las costas descarga y carrito 10, hilo y hechura 10, de una albalá 46, encomienda 51 es.....117

-En 18 de septiembre debe al dicho 1.730 que son por 2 fardos nº 34.35 venidos en Martín Bartelet, flete 1.122, avería 680 es.....1.730

-234 que son por las costas, descarga y carrito 20, hilo y hechura 20, de dos albalas 92, encomienda 68, portes de cartas 34 es.....234

Total.....5.152

DOCUMENTO 18

Fecha: 10 de octubre de 1575

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm recibí en respuesta de la mía y con ella toda merced y contentamiento por saber de su salud. Por ella veo no me provee Vm los 17.460 mrs. por el Sr. Diego Álvarez, por no tener orden suya para ello y que me hacía merced de escribirles sobre ello y que como tuviese repuesta y orden para pagármelos, me los proveería que por la merced beso a Vm. las manos. Y*

bien creo que después haya Vm. recibido carta sobre ello, y ansí la recibiré que habiendo lugar e den dichos mrs. al portador que es Juan de Pereda Morales, que me los traerá a recado y en ello la recibiré. Y aquí será ésta para el Sr. Diego Álvarez que le mandará Vm. encaminar a recado , y mandarme por acá las cosas de su servicio. Por que lo haré con muy gran voluntad, como verá por la obra a que me remito, cuya magna persona de Vm.....(//)

(Con otra letra)

Yo Juan Pereda de Morales digo que recibí del Sr. Simón Ruiz diez y siete mil cuatrocientos y sesenta y dos mrs. en reales, los cuales me pagó en virud de esta carta Pedro de Bayona el cual se los paga por Diego Álvarez, vecino de Laredo, los cuales me obligo a dar al dicho Sr. Pedro de Bayona, dentro de quinze días primeros después de la llegada de esta carta. Para lo cual ha de cumplir obligamiento persona y bienes muebles y raíces habidos y por haber, doy poder a todas y cualesquier justicias de cualquier jurisdicción que sen para que así me lo hagan cumplir y pagar. Hecho en Medina del Campo a veinte y seis de octubre de 1575. Por no saber firmar rogó a Cosme Ruiz y Francisco de San Juan firmasen

DOCUMENTO 19

Fecha: 19 de octubre de 1575

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La de Vm de 8 deste recibí con Diego Ruiz que responderé lo necesario (/)*

Cuanto a lo que Vm. dice que Diego de Echevarría le tiene cargado en Calés ciertas mercaderías con orden vengán a mí consignadas, está muy bien y beso las manos de Vm por el cuidado que tiene de hacerme merced que así tendré yo particular cuidado de hacer lo que Vm me manda y se ynviará de lo primero y como conviene como es mucha razón (/)

El poder suplico a Vm. me mande enviar para le obligar al diezmo por que es orden que tiene dada que no se contenta con nosotros y téngale este portador que se dice Diego Ruiz que es arriero de casa y conocido para todo lo que Vm le quisiere mandar. (/)

Estos días tuve cartas del Sr. Andrés Ruiz y está bueno y otra cosa no hay de que avisar de que Juan de Bayona besa a Vm. las manos.....

DOCUMENTO 20

Fecha: 9 de enero de 1576

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *El día de los Reyes llegaron a Dios gracias en buen salvamento de los cuatro navíos que partieron de Calés los tres, por que La Esperanza con el gran temporal que le dio no pudo tomar Santoña y arribó a Castro , donde los vecinos la fuerzan a que no venga aquí y hemos enviado allá al Sr. Teniente y al Cónsul diputados que está aquí por la Universidad para que lo traigan y lo que en estos tres navíos nombrados: La María, El Delfín y la Petita Esperanza viene para Vm. irá puesto aquí en esta manera.(/)*

En el Dolfín dos paquetes nº 16, 20 y 4 fardos nº 21, 22, 23, 26 (/)

En la Petita Esperanza un fardel nº 27 (/)

En La María dos pacas nº 8, 12 y dos fardeles 24, 25. Todo lo cual y lo que viniere en la Esperanza , en descargándose se enviará a Burgos, al Sr. Antonio de Quintañadueñas, como Vm. lo manda, por su carta hecha en 23 del pasado y no ofreciéndose otro.....

(Con otra letra)

Con el portador que se dice Juan del Río, suplico a Vm. me mande enviar 500 rs. que me serán bien dados a buena cuenta para pagar fletes y averías por

que no hallamos en reales como se solía y los maestros no pueden aguardar por que son extranjeros.(//)

(Con otra letra)

Yo Juan del Río, vecino de Laredo, digo que recibí del Sr. Simón Ruiz 200 reales, los cuales me dio por virtud desta carta de Ynés de Limpias, para se los llevar a Laredo y a ella se le dan para pagar el flete de las mercancías e por mí recibe en Laredo y porque así lo verdad que los recibí, lo firmé. Fecho en Medina del Campo. 17 de Enero de 1576.

DOCUMENTO 21

Fecha: 7 de febrero de 1576

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con Diego Ruiz respondí a la de Vm. y dije como había recibido los 200 reales por en quenta de los fletes y como iba despachando la mercancía de Vm. a Burgos al Sr. Antonio de Quintanadueñas, que ya me falta poco que enviar que por no se les hacer camino a los mulateros para Burgos ha habido pocos que quieran ir allá que en acabando de enviarlo se le avisaría a Vm y enviaré la quenta y pues otro no se ofrece quede....(//)*

Pareció mojado un fardel de Vm. de fustanes nº 9 y tasose el daño en 2.200 mrs. que se enviará el testimonio en su tiempo.

DOCUMENTO 22

Fecha: 8 de abril de 1576

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con Diego Ruiz escribo a Vm. y dije como había recibido el dinero de mi quenta y como quedaba cerrada y por que esta se ofrece para avisar el que ayer mañana llegaron a este puerto los 8 navíos que aguardábamos de ropa de Calés, que los seis dellos son de San Juan de Luz y los dos desta villa, y en los dos navíos de ellos vienen para Vm dos fletamientos partidos que son nº 39, en Juan de Ribas y nº 40 en Domingo de Cubirain, los quales luego que se descarguen se enviarán a Vm por la vía derecha a Medina del Campo porque para Burgos cargan de mala gana por que no hallan retorno. Los fardeles que faltaban ya habrán llegado, y en verdad que la dilación del bellaco del mulatero que me dio pena será de aviso para otra vez de enviarlos con su pena. Juan de Bayona besa sus manos...*

DOCUMENTO 23

Fecha: 28 de mayo de 1576

Remitente: Juan Pérez de Returbio, Castro Urdiales

Destinatario: Diego López de Arziniega (¿)

Texto: *Será con esta la quenta de flete, averías y costas de las mercaderías de Vm. junto con la del diezmo. Es el resto 2.534 mrs. que suplico a Vm. mande se den luego al Sr. Juan de la Sierra, y avise en que le sirva que lo haré con muy entera voluntad. El testimonio de las averías enviaré ahora si le pudiere haber del escribano y sino con el primero mediante Dios nuestro, el cual la muy magna....*

DOCUMENTO 24

Fecha: 20 de junio de 1576

Remitente: Diego Álvarez

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Recibí la de Vm de 13 del presente que por ella Vm. dice que por estar mal dispuesto el Sr. Simón Ruiz no me escribe. Me ha pesado quanto le podría decir hacérseme mucha merced en avisarme de su salud que cierto la deseo como la mía. (/)*

Veo se había recibido la obligación de Gaspar de Madrid de la cobranza, suplico a Vm. se procure que importa y pues se envió la obligación a Ruyseco (sic) allí se habrá cobrado si el que la tiene a cargo le aprieta por justicia que se me hará merced que así se haga. (/)

La cédula de los 4.000 rs. de Juan Sierra y otra de 2.000 me han sido presentadas. He pagado la de los 4.000. La de los 2.000 pagaré hoy que se cumple el plazo de vencimiento que mil reales y visto que no puedo cobrar de lo concertado dar he 1.000 ducados para León (sic) a 404 para la de agosto. Yo entiendo está bien en él pero en mi conciencia que le di estos mil ducados para cobrar esta partida. (/)

Lo que toca al cobrar de Luis de Madrid, tengo avisado cómo él no debe cosa ninguna de lo que Vm. por aquella memoria le pide y así no hay sobre esto

más que decir lo que se ha cobrado hasta hoy son 56.000 de Gaspar Hernández de los demás ninguna otra cosa se ha cobrado.(//)

Lo que valió el costal de alumbre mandará Vm. se me avise por que haga deudor dello al Sr. Simón Ruiz será con esta la letra de Juan Fernández por la cual costará que no la quiso pagar y también una cédula de Simancas y la quenta de Luis de Madrid pues acá nos puede servir de ella avisarme a Vm. si he enviado una letra de Juan de Madrid que la quiso quedar a pagar y no la halló aca avisar a Vm. en que me avise de la salud del Sr. Simón Ruiz en ésta no más...

DOCUMENTO 25

Fecha: 7 de agosto de 1576

Remitente: Diego Álvarez

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 3 del presente escribí a Vm. con el ordinario y avisé lo que hasta las horas se ofrecía y a esta causa servirá ésta sólo para respondes a la de Vm. de primero del dicho. Dice Vm. al presente no ser tomador para León y a esta causa no se pudo hacer el cambio de los 1.000 Ds. Yo holgaré mucho hubiera habido ahí con quien se pudiera hacer por que tengo necesidad en Leon de estos 1.000 Ds. Y ansí suplico a Vm se me haga merced en que luego que esta se reciba si hubiera ahí a quien darlos se den y sino se envíen en buena [...] con toda la brevedad posible por ques ya tiempo para que las letras lleguen a*

coyuntura y destas sumas se valdrá Vm tomándolos para aquí aunque sea a letra vista yo escribo al Sr. Diego del Campo tome este dinero y lo de a Vm. que como se haya hecho mandará Vm a la hora se envíe encargando a la persona a quien Vm lo enviare lo dé a la mejor letra que se pueda haber cueste lo que costare que yo estoy agora de esta opinión que es Hacer buena letra aunque cueste 10 mrs. más en cada ducado y no hay para que aguardar parecer myo para quien se había de dar pues Vm conoce mejor las letras que yo(/).

De la cobranza hasta agora no hay que poder avisar a Vm con el primero veré la quenta en el estado en que está, y lo que fuere a Vm. deudor avisaré se tome para aquí.(/)

Pedro de Cepeda me debe para la partida de Alcalá que es a los 20 deste por una cédula 85.400 mrs. que los hube de haber por Miguel de Córdoba, como parece por el poder que aquí va suplico a Vm. se cobren y se pongan por mi quenta,(//) por que él me ha dicho la envíe a Medina que allá se pagará. También va el poder para Vm. que esté ahí para que se vuleva acá por si acaso se ofreciere ahí alguna cobranza. Si estos mil ducados se dieren, suplico a Vm la primera letra se envíe ahí a Bombisis y las demás se me envíen aquí y por quenta se me hará merced. Como siempre nuestro....

DOCUMENTO 26

Fecha: 30 de agosto de 1576

Remitente: Pedro de Bayona, Laredo

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 28 deste fue la última que a Vm. escribí con los arrieros que llevaron parte de la ropa del Sr. Diego Álvarez que habrá sido cierta y ahora con el portador que se dice Pedro de Barquilla, arriero, envío a Vm. 9 fardeles de dicho Diego Álvarez con que acaba de enviarle toda su ropa en los quales lleva lo siguiente que van repartidos en 14 fardos: (/)*

- *(Ojo)1 fardo nº 3 lleva 12 piezas de holandas blancas. 5 arrobas de lo blanco, 2 baquetas, 2 carpetas. (/)*
- *(Ojo)1 fardo nº 4 lleva 12 piezas de holandas blancas. 5 arrobas de lo blanco, una baqueta, 2 carpetas (/)*
- *(Ojo)1 fardo nuevo nº [pone la marca] lleva 12 piezas de holandas blancas que se sacaron de los dos fardos nº 3, 4 y una baqueta y media y varas de paño y 4 de cañamaza para dentro y fuera.(/)*
- *(Ojo)1 fardo nº 5 lleva 12 piezas de holandas. 5 arrobas de lo banco, 2 carpetas, una baqueta. (/)*
- *1 fardo nº 8 lleva 8 piezas de holandas crudas. 5 arrobas de lo blanco, 1 baqueta, 2 carpetas.(/)*

- 1 fardo nº 9 lleva otro tanto como el nº 8.(/)
- 1 fardel nuevo syn nº lleva 6 piezas de holanda cruda que se sacaron de los 2 fardos nº 8, 9 y 3 varas y media de paño. Una baqueta y 6 varas de cañamaza.
- 1 fardo nº 12 lleva 32 piezas de mitanes, 2 carpetas.
- 1 fardo nº 13 lleva 32 piezas de mitanes 2 carpetas
- 1 fardo nº 16 lleva 32 piezas de fustanes, 1 carpeta.
- 1 fardo nº 17 lleva 32 piezas de fustanes, una carpeta
- 1 fardel nuevo syn nº lleva 6 piezas de holandas blancas quesalieron del fardel nº 5 y más 16 piezas de fustanes de 16 que se sacaron de los fardeles nº 16, 17, media baqueta, 3 varas de paño, 5 varas y media de cañamaza.
- Dos fardelejos pequeños syn nº que llevan 36 piezas de mitanes que salieron de los 2 fardeles nº 12, 13 y 8 piezas de fustanes de nº 16, 17. 2 carpetas, 5 varas de cañamaza.(//)

Lo cual va todo muy bien puesto y arropado y muy bien acondicionado, que ansí lo mandará Vm. rescebir y pagarle de su alquiler a razón de 3 rs. y medio por arroba y su albalá de Medina y no otra cosa ninguna. Tengo enviado le suplico me mande avisar de cómo ha llegado bien tratado, por que en ello recibiré merced, y en breve sacaré a pagara Vm. lo que montaren los fletes de esta ropa del Sr. Diego Álvarez como me lo han ordenado y lo habrá escrito a Vm.. Y aquí será carta mía para el que

mandará Vm. encaminar luego a recado. Y así por acá se ofreciere en que servir a Vm. me lo demande que lo haré con muy gran voluntad. Nuestro Sr....

(Posdata)

Los 10 fardeles o sea dos en la margen desta carta llevaron Antonio Toro y Francisco Bueno, vecinos de Almorox . Los otros 4 fardos de pardos llevó Francisco Herrera, vecino de Puras

DOCUMENTO 27

Fecha: 6 de septiembre de 1576

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con los arrieros con quien he enviado la ropa del Sr. Diego Álvarez y de los sus señores hijos, tengo se hizo a Vm. lo que se ha ofrecido y no he recibido carta suya que la deseo por entender haya llegado la mercancía bien acondicionada que me lo mandará Vm. avisar fuendo servido.(/)*

Aquí será una carta para el Sr. Diego Álvarez a quien envió las partidas de los fletes de su ropa que montan 36.839 mrs., el cual me ha escrito que todo lo que fuese por su quenta y de sus hijos los saque a pagar a Vm. y ansí suplico a Vm. mande se den dichos mrs. al portador que se dice Juan de Ochoa mi criado, al cual envió ahí a cobrar los fletes que se me deben. Recibiré merced que Vm. le mande despachar luego porque no se me detenga ahí haciendo

costas y si por aca se ofreciere alguna cosa en que servir a Vm. me lo mande....

DOCUMENTO 28

Fecha: 18 de septiembre de 1576

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Esta servirá para decir como con el portador Diego del Prado, arriero, envío a Vm. 4 fardos del Sr. Diego Álvarez nº 24, 25, 26, 27 que son de holandas crudas. Los cuales van descabezados y de cada uno salieron 3 piezas de holandas las cuales van señaladas encima con el nº de cada fardel hicieronse dos fardos nuevos. En cada uno van 6 piezas de holandas y una carpeta y 2 medias baquetas y su lienzo. Todo va muy bien acondicionado y muy bien tratado que así lo mandará recibir y pagarle de su alquiler a tres rs. y medio por arroba y su albalá de Medina y no otra cosa y del recibo mandará Vm. dar aviso al Sr. Diego Álvarez y a mi lo mismo mandándome en cosas de su servicio que lo haré con muy grande voluntad. Nuestro Sr. la muy....*

DOCUMENTO 29

Fecha: 10 de octubre de 1576

Remitente: Francisco Ramirez

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No me parece que faltan enfermedades en casa de Vm. Nuestro Sr. mejore la salud y guarde a Vm. y a nuestra Sra. Mariana por muchos años. Está bien que haya dado a Angulo los 35.000 que vendrá con el dinero de Vm. Si Angulo tiene este cuidado de enviar dinero avisaré le acudan con los demás, por que Morovellí es pesado según dice Antonio de Quintanadueñas y yo lo veo bueno. Es a cabo de un año que tenía el dinero que lo hizo el septiembre pasado. Aguardaré al criado que hacía las lanas para que hiciese la cuenta bástenos cualquiera.(/)*

Al criado Ramirez tengo escrito como a Vm. le pareció sobre los 500 del premio bien creo que si nos ocurre necesidad los buscará en otra parte. En la pasada me dijo Vm. que tornaban al negocio del matrimonio y Francisco Gutierrez de Miranda, donde está me avisa de ello que entablaron en ello después que se apartó de Vm. Jamás gusté de este negocio y por no haber cumplido lo pasado estoy despreciadísimo en él más a menudo les toma del diablo. Aquellas monjas como si éste sólo fuese el mundo y por ventura debe ser así y no lo sabe hombre por que no haya más boberías nadie a de tratar de ello sino Vm. y así si más vinieren en ello lo remitiré a Vm. Esta va escusándose de entrar en más panderenta, lo uno por que hacen trabajo tiene él con su

hacienda, lo otro por que se debe dejar por siempre por más de lo que vale yo he pensado en cuál se contentaba los años pasados con que le diesen estos 4.000 Ds. en dinero, siendo así podríamos dárselos que no contándoles los vestidos preocupa como ya se dijo lo demás los 4.000 entiendo en ellos las joyas los 2.000 luego y los otros 2.000 en dos navidades siguientes y a razón de 20.000 al millar por estos hasta que se le paguen situados sobre la misma hacienda.(/)

Él ha de tomar en dote toda la hacienda y después de casados que ambos me hagan carta de quenta y entregan la hacienda y se sigue el censo por lo que quedaremos a deber. Al tono desto lo ha de Vm. encaminar quitando y poniendo lo mejor que le pareciere como suyo, y tomándolo como propio.(/)

Para la paga de estos 2.000 Ds. de luego ahí lo que está en poder de Vm. y lo que envía Angulo y en Sevilla plazo cumplido fin de agosto 5.000 rs. en Blasco Nuño hay tantos por casi 400 Ds. que hay sin vender a como corre el premio, dos meses más o menos. Él cumplirá aunque lo tome a cambio. Sin esto hay todos los frutos de su hacienda dste año quenta los tengo pagados en Florencia y todo lo de Córdoba que aquello que más valdrá más de 1.300 Ds. y vale ya a la tasa en Sevilla, en Murcia habrá casi 600 Ds. (//)

Todo esto de aquí a Pascua florida es recogido pues en toda parte vale su precio así que con un poco de tiempo ahí para cumplir con todos. A mí me ha parecido bueno este medio por que ahí quieren más dinero en contante y a mí ne está bien entrar en la hacienda por que si desta manera no entra jamás conserva nada y todo ello se irá en dallo al quanto quisiere y siempre voy mirando que si mi hermano Diego Ramírez deja lo que tiene y su hija se

muriese con heredero que no tendría a donde estar y por sus días ha de ser Sr. de todo quanto pudiere por quanto pudiere por quanto tuviera y padres y no ha de ir en casa de nadie a pedir por Dios. Todo lo que el mundo trae se ha de prevenir pues son cosas que suceden por horas y las vemos en nuestros vecinos de esta manera nos quitamos de averiguaciones de valores y de la cláusula que no venda que afectó a mi me daría pena ver vendida la hacienda de mi hermano en sus días y esta traza salga de Vm. y así lo entiendan todos por que nadie avisará dello. En esa aviso a mi hermana Dña. Ana que tratándole de este negocio, responda la poca gana que de él hay, más que se remita a Vm. para que lo trate conmigo. Suyo servidor....

DOCUMENTO 30

Fecha: 29 de noviembre de 1576

Remitente: Juan Luis de Vitoria

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario pasado deje de escribir a Vm por ver si con este pudiera avisar a Vm. alguna cosa lo que Vm. me mandó pues ningún negocio traje de memoria que tanto desea hacer como lo que Vm me mandó y en esto no me detengo. Por otra cosa más de por aguardar si viene Baltasar de Dueñas que no ha venido de su feria de Úbeda y tarda 12 días más que suele. Otros años hay fama haber sido ruín feria y con él está Pedro del Bus()....que se espera con arto deseo como venga el dicho dueñas yo cobraré luego de él. Quanto a lo de Pedro de Aranda con él se van aquí haciendo unos partidos por*

que no paga más, a mí me ha dado muy de veras la palabra pagará a Vm con toda su partida sin haber acuerdo ninguno con él y no se le puede apretar que sería peor.(/)

Yo pido a Diego Álvarez me dé la memoria de Vm. para ver en ella que pueda ser y sólo me ha dicho que no hay que hacer sino sólo cobrar de un Pedro López de Murcia que está aquí y así andaremos apretando por lo que debe a Vm. haráse la diligencia posible para que no se vaya sin pagar. Y con tanto

DOCUMENTO 31

Fecha: 6 de noviembre de 1576

Remitente: Juan Luis de Vitoria

Destinatario: Lope de Arziniega, en casa de Simón Ruiz

Texto: *Sus cosas de Vm. téngalas yo por más que las propias y así digo que Baltasar Dueñas vino ayer y casi todo el día no me he ocupado más que en servir a Vm. y en contra de lo que por Vm. se ha cobrado envío esta carta de 33.886 mrs. sobre Garcí López que luego lo irá para acá dentro de dos días que cuatro hace que no tengo que hacer cosa ninguna más que cobrar de Baltasar de Dueñas por Simón Ruiz mi Sr. y esta noche me ha dicho que me pagará y de mañana no puede escapar.*

DOCUMENTO 32

Fecha: 3 de febrero de 1577

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Muchos días hace no he escrito a Vm. y lo que se ofrece se avisó en su tiempo y lo que hay que decir es que anoche llegaron tres navíos de San Juan de Luz con cada treinta piezas de ropa de Calés y traen para Vm lo siguiente.*
(/)

-En el navío de Cubirain un fardel nº 2

-En Martineco de Arreche dos fardeles nº 3, 4 los cuales me ordena envíen luego a Vm. y que Vm le haga la merced a Francisco Cruzat de procurar luego el despacho de ellos con la ventaja posible y no a feria sino de contado y si fiado a breve tiempo. El escribe a Vm. y hará lo que más convenga. Juan de Bayona besa las manos de Vm. y de...

DOCUMENTO 33

Fecha: 3 de marzo de 1577

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Muy quejoso estará Vm. y con mucha razón y yo lo he estado y con mucha pena, por no haber podido enviar a Vm. estos fardeles que ahora envió, por falta de mulateros y también por que los que ha habido quieren llevar fresco y por ningún dinero mercadería cosa es esta que jamás aconteció en Laredo, pues por ningún interese lo he podido enviar mercaderías a Vm. a Burgos que para allá tengo también mercaderías y no las puedo enviar. Vm. por amor de Dios tenga paciencia. (/)*

Con el portador Miguel de Pereda envió a Vm dos fardeles de ruanes nº 1, 2 enteros de la primera marca (al margen las marcas) que con los que ahora últimamente recibí, más envió. De las segundas marcas 3 fardos nº 1, 2, 4 descabezados y lo que salió va en un fardel nuevo. Recibidos que Vm. los haya, le mandará pagar a razón de cuatro reales por cada arroba de lo que pesare y su albalá de Medina. (/)

Más le mandará Vm. pagar 11.416 mrs. que monta la quenta que aquí sería de la ropa que dándoselo a él serán bien dado y con esto acabo de enviar a Vm la ropa hasta aquí recibida por que en 6 de febrero envié a Vm. con Francisco de Montufor, vecino de Tamajón 2 fardos nº 3, 5 y escríbenme los Sres.

Francisco de Orozco y Andrés de San Miguel no ser llegado allá que me pesaría de ello porque después supe que había dejado estas cargas el mulatero en Burgos, en casa de Alonso de Burgos, mesonero, en la calle de Santiesteban y después me han dicho las han llevado, pero sin embargo yo escribo a Burgos y si allá ha llegado holgaríame mucho le hiciesen castigar por que fuese de escarmiento para otros por que es grande atrevimiento. Juan de Bayona besa las manos de Vm y....

Montó el diezmo 19.221

DOCUMENTO 34

Fecha: 18 de abril de 1577

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Los días pasados escribí a Vm y envié los tres fardos que aquí tenía, con la carta quenta de los cinco fardos enviados y me trajo el mulatero el dinero y se cerró la quenta que con Vm. tenía, que por ser Semana Santa no podía Vm. escribirme y lo por esta tengo que decir es que en 14 deste vino un navío con ropa de Calés y en el venían para Vm. tres fardeles de anascotes nº 2, 8, 9 y los tenía ya alquilados y en 17 deste vino otro navío así mismo con ropa de Calés y trajo para Vm. otros de fardeles 4, 5 y como dicho mulatero no era partido rúguele aguardase para que llevase también los dos fardeles y así aguardo hasta hoy y lleva todos cinco fardeles descabezados y lo que salió en*

dos fardos de nuevo que se le ha de pagar a razón de cuatro reales por cada arroba de lo que pesaren y su albalá de Medina y no otra cosa. Llámase Diego Ruiz del portador, hiciéronse dos obligaciones y dos albalas por lo dicho y la suma de ellas será aquí. Juan de Bayona besa a Vm ...

(Cuentas)

DOCUMENTO 35

Fecha: 25 de julio de 1577

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por vía de Burgos avisé a Vm. la venida de cuatro navíos y cómo andaban otros dos bordeando en la mar por entrar con tiempo contrario y acabaron de entrar ayer tarde. No viene ropa ninguna para Vm. en ellos. La ulca que cargó en Amberes maestre Giles Biquer no pudo tomar aquí que cargó mucho el tiempo fuese a Bilbao que de ella tendrá Vm aviso de lo que en ella hay. Si en otros navíos viniere alguna cosa, yo lo avisare y terne cuenta de lo enviar de lo primero. Juan de Bayona besa las manos de Vm....*

DOCUMENTO 36

Fecha: 23 de agosto de 1577

Remitente: Inés de Limpias

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No he respondido a la de Vm. de 28 del pasado por no haber tenido lugar. Harélo por esta a lo necesario. (/)*

Los 6.739 mrs. de mi quenta recibí con Morales y besamos a Vm. las manos por la merced.(/)

A me pesado en el alma de la pérdida de lo de Matín Bartelet y nunca pensamos sucediera a nosotros por la mucha confianza que en ellos se ha tenido hasta agora había de pasar. En esto y no tenemos entendido sino que hicieron bellaquería el maestro y marineros y que era concierto hecho antes que fuesen a Calés, que como Vm dice pues avisa el Sr. Andrés Ruiz de Nantes que no ha podido descubrir quién lo robó fue concierto y baratería por que son todos en Breste y Conquete ladrones y a ellos mismos se les había de pedir quenta que hallaren quién los robó y apretar a los fiadores que dieron en Calés de que no harían baratería.(/)

Suplico a Vm. nos mandé enviar poder nuevo para le obligar al diezmo para mí y para Juan de Bayona por que estamos ansí de acuerdo de eso y más y tráigale este mulatero por que no se dilaten las mercaderías que vinieren. Y si algunos amigos hubiere que pidan mercaderías agora que se abren los

estados, suplicamos a Vm. nos los encamine que los cumpliremos con mucha voluntad, en especial siendo venidos por la mano de Vm. y esta merced suplicamos muy encarecidamente y quede Vm....

DOCUMENTO 37

Fecha: 25 de agosto de 1577

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 13 del presente fue mi última que a Vm escribí, enviando un fardo nº 4 del Sr. Diego Álvarez con el cual acabé de enviar 12 fardos que suyos aquí recibí, que lo habrá Vm recibido y de todo seguido su comisión. Lo que por esta se ofrece es dar cubierta a la incluida para el Sr. Diego Álvarez a quien mandará Vm. se le encamine a recado. En dicha carta le envió la cuenta de los fletes pagados por sus doce fletes que monta 17.130 mrs. Y ansí mismo me debe de resto de las mercancías que suyas he dezmado de contado 40.674 mrs. y los días pasados me escribió con este portador Juan Ochoa mi criado que fue allá, que daría orden a Vm para que me lo hiciese bueno por él y ansí que envió a dicho Juan Ochoa a cobrar algunas cuentas de fletes que ahí me deben al cual suplico a Vm me mande pagar estas dos partidas que montan 57.804 mrs. y ponerlos a cuenta del dicho Sr. Diego Álvarez dándole aviso dello y suplico a Vm. que en dárselo no haya falta por que en ello recibiré merced y en que le mande despachar con brevedad para que no me haga ahí*

costas y si por acá se ofrece alguna cosa en que servir a Vm. lo haré mandándomelo con mucha voluntad cuya muy magna..

DOCUMENTO 38

Fecha: 10 de septiembre de 1577

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm. vino con Juan Ochoa, mi criado, por la cual quedo avisado se habían recibido los 12 fardos del Sr. Diego Álvarez, y de que se quedó quejoso de que su mercadería fue tarde. Me pesa por que la culpa no es mía, por que en 2 de agosto envié 6 fardos del dicho y en 12 otros 6 y si tardaron en el camino la culpa tienen los bellacos de los arrieros que se quedarían en sus casas algunos días haciendo su agossto, y esto pudiera Vm. remediar con rebatirles de su alquiler lo que le pareciera, para que les fuera de escarmiento para adelante, pero yo advertiré para otras veces de darles tiempo limitado por que no hagan semejantes bellaquerías. Los 17.130 mrs. de los fletes de los 12 fardos recibí y los hago buenos a la cuenta del Sr. Diego Álvarez y veo como por no tener Vm orden suya no le pagó los 40.674 del diezmo de su mercancía. Y por parecerle que no es justo que se pague tan presto entendiendo se ha dezmado agora. Digo que el Sr. Diego Álvarez me hubó escrito día ocho con un propio que allá envié daría horden para que Vm me pagase esta partida por que procede de mercancías suyas dezmadas en el mes de enero de 76 y no de las venidas agora últimamente yo creo que*

después habrá escrito a Vm. sobre ello y así le suplico los mande dar al portador Santiago de la Portilla portador desta por que las personas de los juros que lo han de haber me fatigan por ello y yo recibiré en ello merced y serán muy bien dados.(/)

Con este portador envió un barrilito cubierto con cañamaça que va lleno de agua de azahar suplico a Vm. le mande recibir y encaminar con la primera comodidad al Sr. Diego Álvarez que me la ha pedido, y el porte no se ha de pagar ninguna cosa al portador por que yo le contentaré acá de su trabajo y del recibo me mandará Vm avisar fuendo servido man(//)dandome por acá sus cosas de su servicio. Su magna....

(Posdata)

La que va con esta para el Sr. Diego Álvarez suplico a Vm. me mande se le encamine con el barril. En otro arriero que partirá dentro de 4 ó 5 días enviaré para Vm. otro poco de agua de flor de naranja y este no lo ha podido llevar.

DOCUMENTO 39

Fecha: 16 de septiembre de 1577

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Habrá tres días escribí a Vm. y respondí con Pedro Ruiz a la que de Vm. me trajo y dije como habían venido en Pedro de Liendres tres fardos de tapicerías nº 3, 4, 5 para Vm. y que tenían aviso venían en Domingo de Cuevas*

otros dos fardos compañeros y que pues le aguardábamos por horas que hasta que fuese llegado no le enviarían estos tres fardos con los portadores Juan Díez y Pedro Ruiz de Casares que los llevan descabezados y lo que salió va en dos fardos de nuevo por que heran grandes los fardeles. Recibidos que Vm los haya se les ha de mandar pagar a razón de tres rs. y tres cuartillos por cada arroba de lo que pesaren y su albalá de Medina y no otra cosa.(/)

Beso a Vm las manos por la merced que nos ha hecho y hará en lo que toca aumentar a esta casa con sus amigos y el Sr. Diego Álvarez es persona que merece que todos le cumplamos y así queriendo servir de mí trabajaré por darle todo contento que basta ser guiado por mano de Vm. para no hacer falta y así suplico a Vm le escriba y envíe su poder para mí cuando fuese cumplido. Y nuestro...

Montó el diezmo 14.048 mrs.

DOCUMENTO 40

Fecha: 15 de diciembre de 1577

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No he respondido a la de Vm. de 18 del pasado por no haber habido con quien y ahora lo haré a lo necesario.(/)*

Mucha merced me hizo Vm. en avisarme estaban desarrestados los navíos de Flandes por que estaban todos aquí con mucha pena. Traigalos Dios con bien

que las holandas y lo demás atenderé yo especial cuidado en enviarlo con toda diligencia y avisaré de lo que ellos se supiere por la vía de Burgos, que también tenemos acá algo de pena con su tardanza aunque no les a hecho tiempo hasta ahora cuatro días que hace muy bueno para ellos venirse.(/)

También digo que enviaré las mercaderías a Valladolid al Sr. Alejo de Arreguía que caerá más a quento que a Burgos por que hay pocos mulateros que vayan a Burgos por que no tienen que traer retorno.(/)

En lo que Vm. me escribió sobre la merced que Diego Álvarez de Toledo me quiere hacer intercesión de Vm. con enviarme sus encomiendas. Suplico a Vm. se lo acuerde porque no se olvide. Mi Sra. está buena y besa a Vm. las manos. Y guarde nuestro...

DOCUMENTO 41

Fecha: 24 de diciembre de 1577

Remitente: Jerónimo Fernández

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *A dos de Vm. debo respuesta y la causa de no haber respondido a ellas ha sido por que en las pasadas mías en alguna manera he respondido a ellas y avisado sobre lo que Vm. me escribe lo que se debe hacer . Y esto hago ahora solo para dar a Vm las buenas Pascuas las cuales tenga Vm con el aumento de estado que los servidores de Vm. desean. En lo demás se decir a Vm. cómo el sábado pasado hubo en esta ciudad un difunto que llamamos aquí un alzado*

y este se llama Alonso de Paredes, el cual he entendido que debe a Vm. 800 Ds. y él que me dijo que los debía me dijo que los había enviado a Vm cuatro días había y como puede ser no puede ser contal le sea demasiado de haberse alzado y hay información dello por que hay información que ha pocos días le trajeron 11.000 rs. y dicen que los once mil envió a Medina y lo demás ha pagado aquí ha procurado con muchas formas le suelten yerro que el correo no está en ello sino de francos de pagar lo que debe a los plazos. Parecióme hasta justo avisar a Vm para que en esto se haga lo demás al servicio de Vm convenga.(/)

Ya he sabido e visto lo que se ha proveído e tenido en el negocio de Pedro de Burgos, el qual me ha venido hablar para que sea buen intercesor con Vm. mucho me ha pedido escriba a Vm no le siga por que tiene gana de pagar a Vm. De estas palabras colega a Vm. lo que teme pudo decir más. Mi deseo no es sino servir a Vm. siempre y así lo haré cada que se me mande Vm. verá allá lo que más convenga a día como hay cosa nueva que avisar cada que la haya avisaré como ...

DOCUMENTO 42

Fecha: 4 de enero de 1578

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por vía de Burgos avisé a Vm. la venida de la ulqueta, y lo que por esta tengo que avisar es que esta mañana llegaron tres navíos. El uno de Pedro del Corza, vecino de aquí, y el otro Juan de Arestegui, vecino de San Juan de Luz, y el otro Nuño de Iriarte, vecino de Deba y traen para Vm lo siguiente*

-Juan de Arestegui un fardo nº 3

-En Nuño de Iriarte un fardel nº 7

-En Pedro del Corza tres fardos nº 11, 12, 13 los quales luego que se descarguen se ynviarán a Vm. de lo primero y pues otro no se ofrece...

DOCUMENTO 43

Fecha: 7 de febrero de 1578

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Aquí va la quenta de los 14 fardos últimamente venidos en que monta como parece 24.010 mrs., los quales mandará Vm. pagar al portador Fernando*

de Samyn que serán bien dados. El cual lleva un barrilito de escabeche para esta Cuaresma que mandará Vm recibirle y perdonarme y pagarles 35 libras que pesa.(/)

Beso a Vm. las manos por la merced que me hizo de hablar al Sr. Sebastián Pérez, pero pues está tan sujeto a la voluntad de Juan de la Sierra importa poco. Tengo pena del trabajo que Vm. ha tomado sin provecho ninguno(/).

El Sr. Diego Baez el de Toledo no me ha enviado hasta agora poder, ni me ha escrito. Debe estar ya mudado de la voluntad que Vm me escribió. En todo suplico a Vm me ayude aunque sea importunando a sus amigos y atrévome a Vm. por que es mucha más parte conmigo que con todos.(/)

También el Sr. Antonio Flores era huésped desta casa y me parece se han enfadado con Pedro de Bayona y dame pena que sin ocasión hagan mudanza por quererlo Juan de la Sierra y ser amigo de Pedro de Bayona. Y tengo contento por tener a Vm. por mi Sr. que me hace mucha merced y ansí suplico se de otro tiento al dicho Flores por solo saber que le movió a hacerlo. Y quede..

(Cuentas)

-El Sr. Simón Ruiz debe en 3 de enero de 1.410 que son por un fardo nº 7 venido en Nuño de Iriarte, flete 816, avería común 594 es.....1.410 (/)

-1.181 que son por un fardo nº 3 venido en Juan de Arestegui, flete 748, avería 433 es1.181.

-1.228 que son por un fardo nº 6 venido en Tomás de Alcalá, flete 816, avería 412 es...1.228.

-1.220 que son por un fardo nº 5 venido en Domingo de Vergara, flete 816, avería 404 es.....1.220.

-3. 565 ½ que son por tres fardos nº 2, 15, 16 venidos en Domingo de Cubirain, flete 2.448, avería 1.117 ½ es.....3.565 ½ .

-3.991 que son por dos fardos nº 1, 14 venidos en la nao de Sebastián de Urresti, flete de 1.632, avería común de 791 y gruesa de 1.968 es.....3.991

-2.703 que son por dos fardos 9 y 10 venidos en la ulca de Bartel Jofal, flete 1.632, avería 1.071 es.....2.703

-5.835 que son por tres fardos nº 11, 12 y 13 venidos en Pedro del Corza, flete 1.836, avería común 1.848, gruesa 2.151.....5.835

-2.877 que son por las costas de carga y descarga y carrito 140, hilo y hechura 200, de 31 varas y media de cañamaza 1.486, de 4 albalás 184, portes de cartas 85, encomienda 714, testimonio de averías gruesas 68.

.....24.010 ½

-Hubo yerro de quenta en la partida de arriba y enmémdose mande Vm perdonar el descuido, suplícoselo. (//)

(Con otra letra)

Hernando de Samyn, vecino de Moneo, recibe del Sr. Simón Ruiz 24.010 mrs. los cuales me pago para Juan de Bayona Marañón al cual se lo pagare por la quenta contenida de los fletes por mi ha pagado en Laredo y por esa su verdad que los recibí en virtud desta carta lo firme de mi nombre en Medina del Campo. 17 de febrero de 1578.

DOCUMENTO 44

Fecha: 16 de febrero de 1578

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *El Sr. Diego Álvarez de Toledo me debe 21.444 mr. de los fletes, averías y costas de las mercaderías que últimamente le he encaminado por mano de Vm. a quien escribo la que aquí será, para el que la mandará Vm. encaminar luego a recado como los sacó a pagar a al portador desta que se dice Juan Ochoa, mi criado, que le envió propio a la cobranza de mis fletes. Al cual suplico a Vm. mande luego se le de recado para que sea despachado de ahí por que no me haga costas que importarán más que las encomiendas. Y confiado que todo me hará Vm.,. mirar no digo otro. Si por acaso se ofreciere en qué servir a Vm me lo mande que lo haré con mucha voluntad. Nuestro Sr....*

DOCUMENTO 45

Fecha: 13 de marzo de 1578

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm. recibí con Juan Ochoa, mi criado, por la cual veo como por no tener orden del Sr. Diego Álvarez no le pagó los 21.444 que me debe de fletes de su mercadería que tiene poca razón y pues da orden para que se reciba su mercadería había de darla para que se pagasen los fletes. Yo se lo escribo que la que aquí será dándole a entender el agravio que recibo en que se me venga mi hombre que envió propio sin traerme recado. Y también le envió la quenta de lo pagado por los fletes que después he encaminado a Vm mercaderías suyas por la cual me debe 12.017 mrs. los cuales suplico a Vm. mande pagar con los 21.444 de antes al Sr. Antonio de Brueña por cuya mano va esta que serán muy bien dados. Y también me debe dicho Diego Álvarez 44.208 mrs. por el diezmo de sus mercaderías que dezmé en principio de agosto que pues las obligaciones de aquel tiempo están pagadas mucho tiempo ha me los había de haber pagado y no lo ha hecho. Yo le tengo escrito y agora de nuevo se lo torno a escribir que ordene a Vm. para que se paguen al dicho Brueña por mí que él dará carta de pago en mi nombre por que tiene poder para ello. Suplico a Vm que tubiendo comisión se lo mande pagar lo uno y lo otro que todo será muy bien dado y yo recibiré merced en ello y*

ofreciéndose por acá en que servir a Vm. lo serviré y me ocuparé con mucha voluntad y no se ofreciendo...

DOCUMENTO 46

Fecha: 8 de mayo de 1578

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Anoche recibí una de Vm. de 27 del pasado con cartas y poderes de los Srs. Álvarez y Juan de Barrientos de que beso a Vm. las manos por tan señalada merced como me hace y pues ha tomado ya la manos en esto de cada día la pienso recibir de Vm y quedo yo más obligado a su persona. No sé si podré escribir a esos Sres. Por que está un peón de partida para Burgos, si pudiere con este irán las cartas. Y esta póliza de aviso de cómo a media noche llegó a buen salvamento la ulca de Bartel Jofal que partió de Frexelingas en 27 del pasado. Trae para Vm 11 fardos nº 6, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28 y las mandas nº 4 y 15 los barriles nº 25 y 26 y un cofre nº 9, lo cual todo luego se descargue se enviarán a Vm. de lo primero, como es mucha razón. He preguntado a Pedro de Bayona si viene alguna cosa en esta ulca para esos Srs. De Toledo y respondíome que no, pero yo tendré cuenta cuando desembarque, si sale algo de ello.(/)*

No trae nueva ninguna más que de Zelanda y Holanda han armado sus naos, las cuatro para la canal y las 6 para la parte del norte para limpiar la mar de corsarios y ansí dicen que queda muy segura la navegación y quede nuestro....

(Potsdata)

Tocante a la dezmería nopuede haber innovación por que hay arancel de todas cosas e ecepto de vestidos que se tasan conforme el valor.

DOCUMENTO 47

Fecha: 17 de junio de 1578

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Esta tarde acaba de llegar la ulca que cargó de ropa en Medialburque, maestre, Balter Andrés y trae para Vm ocho fardos nº 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, los quales luego que se descarguen se enviarán a Vm. En compañía desta ulca, vino otra ulqueta pequeña y por no saber bien la costa, el piloto que tenían arribó a Guetaria que es en la provincia de Guipúzcoa donde prendieron al maestre y piloto y secuestraron el navío y no sabemos sobre qué. Esta villa ha escrito a la de Guetaria sobre ello para que le despachen libremente y el propio que se envió partió esta tarde avisaré sobre lo que sucediere. Cosa de mucho de que se pueda avisar, no la traen y si algo saben callaronlo. Y quede*

DOCUMENTO 48

Fecha: 11 de julio de 1578

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *El Sr. Simón Ruiz debe en 17 de junio 8.636 que son por ocho fardos nº 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, venidos en el filibote de Andres Balter, flete 6.528, avería 2.108. (/)*

-1.190 que son por las costas de carga y carreto 80, hilo y hechura 110, de diez varas de canamaza 460, de dos albalas 92, en comisión 408 es.....9.786 (//)

Ha de haber (/)

Con Sancho Diez recibí la de Vm. con los 13.503 de mi quenta con que se cerro agora envíe la quenta de los 8 fardos venidos en Balten Andres que monta 9.786 que los mandará Vm. dar al portador Francisco Blanco, criado de Francisco Diez que serán bien dados.(//)

La ulqueta que arribó a Guetaria con muy gentil tiempo por falta de piloto como lo avisé esta todavía embarazada y aunque hemos enviado allá y escrito esta villa dos cartas y hecho todas diligencias no ha aprovechado cosa ninguna diciendo que despacharon a corte sobre ello y que hasta que majestad lo mande que no la librarán u no hay otra ocasión más de que por ser de Frexelingas y rebeldes a su Majestad los detienen. Mire Vm. quan puntuales son al provecho del Rey y no creo les hará más merced por ello. Allá tenemos una persona que asiste, con los flamencos para darles dinero y buen ánimo y por hacer lo que convenga. Prior y cónsules despacharon a Corte, aguardamos recado en breve de lo que se ofreciere daré avisos. El portador Francisco Blanco lleva una cestilla con dos ollas de sardinas que holgaría llegasen buenas que según las muchas calores me temo no serán de provecho. Mi Sra. besa a Vm. las manos...

DOCUMENTO 49

Fecha: 3 de septiembre de 1578

Remitente: Inés de Limpias y Juan de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Después que recibí la de Vm. con los 9.786 mrs. quenta no hemos tenido carta de Vm. a que decir es que esta tarde llegó en esta villa la zabra de Domingo de Villota, vecino de aquí, cargada de ropa que cargó en Amberes y con ella viene la hulca de Giles Figueres y no ha llegado. Está a la vista, dos leguas de aquí, y por no hacer tiempo de viento, sino calmas. Hemos enviado una pinaza equipada de gente para ayudarla a entrar, y ansí entrará esta noche, que por no haber recibido cartas hasta ahora servirá esta de poco aviso de la llegada y de cómo vendrá en seguimiento desta otra ulqueta que partió después destas que aquí partieron de Frexelingas nueve días. (/)*

Séale a Vm. aviso que por que algunos huéspedes encomenderos desta casa tienen entendido que por haber puesto los negocios della en cabeza de Juan de Bayona estamos apartados de envío y por que no reparen en ello sino que entiendan estamos juntos y de compañía como hasta aquí hemos acordado de poner en nuestra firma, nuestros nombres desde hoy en adelante a tal como abajo verá . Y guarde...

DOCUMENTO 50

Fecha: 4 de septiembre de 1578

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No hago esto más a menudo por que Vm. no me manda servicio, ansí lo que agora se ofrece que decir es que anoche tarde llegó aquí la ulca de Giles Figueres de Flandes con ropa que la cual me envía el Sr. Andrés Jiménez una paca nº 1 para que las encamine a Vm. Y el Sr. Esteban Nuñez me envía dos fardos nº 1, 2 para que ansí mismo los encamine a Vm. como lo haré como sean descargados con el primer arriero que se ofrezca y para me obligar al diezmo de Vm es menester poder de Vm. el cual me mandará enviar fuendo servido y si por acá se ofreciere en qué servir a Vm. me lo mande que lo haré con mucha voluntad cuya persona....*

DOCUMENTO 51

Fecha: 23 de diciembre de 1578

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Yo llegué anoche en mi posada, bueno a Dios gracias y muy a por voluntad de Vm. y esta mañana me dieron una de Vm. con el poder que no era*

necesario pues le teníamos mi Sra. y yo de primera que por vía, por los conocimientos que Vm. me envía veo las mercaderías que tienen por cuenta de Vm. y pésame en el alma la mala nueva que tenemos de que se haya perdido el navío de Balten Andrés donde venían para Vm. 18 fardos según hallo por los conocimientos perdiere en Sorlinga (sic) que es en Inglaterra y que las mercaderías todas escaparon con algo de daño de agua queste sospechamos será grande, de la gente escaparon solo cinco hombres. Y del otro navío compañero que se dice Banter Pietres no se sabe de él por que se dividieron juntos con la gran tormenta. Tenemos por cierto que estará en algún puerto de Inglaterra o Irlanda. Quiera Dios así sea. Y al daño de arriba bien tengo entendido habrán enviado los de Amberes. Al beneficio de la ropa, si no se hace con mucha brevedad, hurtaron la mitad de la hacienda. Paciencia que también me cabe a mi parte de miseria, que lo tenía cargado hace más de cuatro meses. (/)

A la hora que yo llegué acaba de entrar un navío de San Juan de Luz con 24 piezas de ropa que cargó Diego Pardo en Calais, maestre Nuño de Iriarte. En el cual nos vino la nueva susodicha , y no tiene mercadería para Vm. (/) Y para el Sr. Diego Álvarez trae 10 fardos de nº 1 hasta nº 10 que así se lo aviso a Vm. Y se habrán de estar empaquetados hasta que su merced avise se le envíen por que ansí me lo mando allá en Medina y que cuando vengan los nuestros que mandó se le enviasen. Lo haré al Sr. Juan de Castro suplico a Vm. le hable si por caso se quiere servir de mí antes que se vaya, que sigo suplicándoselo Vm. lo harán al Sr. López de Arziniega. Besa....

(Potsdata)

Con esta villa el deseo que los mercaderes tenían de pasar los negocios de Nantes. A ella por los malos tratamientos de Bilbao. Y les dije el inconveniente que VsMs ponen sobre el alcabala. Responden que la alcabala, la resumirán y pagará la villa de sus propios como se acuerden VsMs. de hacerla esta merced. Y ansí trataban de inviarme a mi a la villa de Nantes a ofrecer esta villa y el buen comercio que en ella se haría queriéndose servir de ella pero como Vm sabe yo no puedo hacer obsencia y faltar un punto por no la hacer a VsMs. en sus negocios y ansí procuraron de enviar a otra persona. Lo que en esto le pareciere a Vm. suplico se me avise y lo que mande se haga.

DOCUMENTO 52

Fecha: 12 de enero de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En pago de la mala nueva que he dado a Vm con decir se habían perdido las dos ulquetas que venían con ropa de Flandes quiero aliviar a Vm parte de la pena, con avisar a Vm. fue Dios provisto de traer a esta villa en este punto, a la ulqueta de Banter Pietres que avisé se había perdido junto a Abra de Gracia y la que allí se perdió fue la de Balter Andres y no en Sorlinga (sic) como lo avisé que fue falsa la relación que se nos dio que la venida desta hulqueta nos ha dado grandísimo contento, aunque viene rescatada de un inglés ladrón que le estaba aguardando en Conquete y abordado con él , de donde presumimos tendremos hartas averías que pagar.*

Vienen para Vm de la de fuera 5 fardelos nº 21, 22, 23, 25, 26 lo cual se enviará a Vm. de lo primero y guarde nuestro....

(Posdata)

Digo que se enviarán a Valladolid al Sr. Alejo de Arregui como Vm. me lo mandó.

DOCUMENTO 53

Fecha: 20 de febrero de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Lope de Arzniega

Texto: *El Sr. Lope de Arzniega debe en 12 de enero 2.444 que son por los dos fardelos y una cajeta nº 1, 2, 3 venidos en Banter Pietres, flete 1.768, avería 676.*

-497 que son por las costas, decarga y carreto 25, hilo y hechura 40, de cinco varas de cañamaza 250, de una albala 46, encomienda 136.....497(//)

(Con otra letra)

Digo que yo Juan de la Sierra que recibí de Francisco de San Juan los 2.941 mrs. en esta quenta contenidos los cuales me pagó por Lope de Arzniega y él me los paga por Juan de Bayona Marañón y por verdad que lo recibí, lo firmé de mi nombre. Hecho en Medina del Campo el 6 de marzo de 1579.

(firma) (/)

Ha de haber (/)

Aquí será la quenta de Vm. de los dos fardos y una cajeta que montan 2.941 mrs. los cuales mandará Vm. dar al Sr. Juan de la Sierra que serán bien dados que los ha de haber a quenta de mayor suma de dinero que aquí tomé suyo y guarde....

DOCUMENTO 54

Fecha: 24 de febrero de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por ser tiempos tan malos de aguas y también por estar los alqueles subidos a cuatro reales arroba no he enviado a Vm lo venido en esta ulqueta por ser mercadería de mucho peligro. Se han de enviar en mejorando el tiempo y bajando los alquileres, por que no hay ahora mucha priesa, pues los de la feria son ya idos. (/)*

Con el portador Juan Ruiz de Casares envío a Vm un barrilito de escabeche para esta cuaresma que por ser hecho en casa creo será bueno. El debe su gasto y de porte mandará Vm pagar ocho reales y pues otro no se ofrece...

DOCUMENTO 55

Fecha: 15 de abril de 1579

Remitente: Juan de Bayona “el Mozo”

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por estar mi Sr. Juan de Bayona ausente que es ido a San Sebastián diré a Vm. aviso cómo esta mañana acaba de llegar la hulca de Giles Biquers de Flandes con ropa y trae para Vm. 4 fardales y dos pacas nº 15, 16, 17, 6, 7, 8 lo cual se enviará a Vm. en descargándose de lo primero (/)*

Otra nao partió en compañía desta y no es llegada. En viniendo se dará a Vm. aviso y guarde a Vm...

DOCUMENTO 56

Fecha: 17 de Mayo de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Muchos días hace que no tengo ninguna de Vm. a que dar respuesta y por haberlo hecho a las que hasta aquí he recibido y sólo servirá esta de enviar la quenta de lo venido en Giles Biquers que montan como parece 10.595 los quales mandará Vm. dar a Agustín Fernández, criado de los Sres. Orozco y*

San Miguel que serán bien dados y cómo así se hace, suplico se me avise con lo que fuere servido mandarme y por....

DOCUMENTO 57

Fecha: 21 de mayo de 1579

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Hoy he recibido la carta de Vm. de 2 del presente y con ella la del Sr. Hernan Correa de Velasco, por la cual me encomienda Vm. encamine luego a Madrid a dicho Sr. Hernan Correa las dos cajas de tapicería que para él me enviaron de Flandes , las quales yo le encaminé y partieron de aquí en dos deste y hace días que las habrá recibido por que fueron con arrieros conocidos, los quales pagaron aquí el flete, diezmo y costas de dichas cajas. Y quisiera yo mucho que esta carta de Vm. llegará a tiempo para seguir la horden que sobre esto me escribe, pero no ha habido lugar por ahora. Si otra cosa se ofreciere por acá en servicio de Vm. le suplico me lo mande por que lo haré con muy gran voluntad como lo era por obra. Cuya magna persona....*

DOCUMENTO 58

Fecha: 28 de mayo de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Lope de Arzniega

Texto: *Los días pasados escribí a Vm. y respondí a su carta y dije como había llegado tarde el aviso para poder enviar a Bilbao los fustanes y cueros, y que el hilo amarillo se enviará con la primera ocasión a Bilbao, la cual no ha habido hasta ahora; en habiéndola que será dentro de tres días se enviará. Y esta sirve para avisar a Vm. como hará una hora que llegó a esta villa la hulca de Tristán Cansen con 35 cantores para la capilla de su majestad y trae poca ropa para aquí por que la mayor parte de la carga es para Lisboa y la misma hulca la ha de llevar a descargar allá y trae para Vm un fardel nº4 que en descargándose se le enviare a Vm. placiendo a Dios....*

DOCUMENTO 59

Fecha: 28 de mayo de 1579

Remitente: Juan de Bayona de Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Esta sirve sólo para avisar a Vm como en este punto a cabo de llegar en buen salvamento la hulca de Tristán Jansen que trae 35 cantores de su*

Majestad y muy poca ropa para Castilla, por que la mayor parte de la ropa que trae es para Lisboa donde ha de ir. La ulca a lo descargar trae para Vm 8 fardos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 los cuales luego que se descarguen se enviarán a Vm. de lo primero. Hace que partió de Amberes 10 de días, cosa de nuevo que avisar no la trae...

DOCUMENTO 60

Fecha: 6 de junio de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Ayer escribí a Vm. con Juan Fernández, vecino de Cereceda, y le envié 3 fardos nº 1, 5, 6 descabezados y lo que salió va en un fardel de nuevo, y ahora envié a Vm. con los portadores Pedro Ruiz de Casares y Malabad, los otros 5 fardeles 2, 3, 4, 5, 7, 8 descabezados y lo que salió va en dos fardeles de nuevo y los tapices que van en dichos 2 fardeles de nuevo lleva cada uno encima el nº del fardel donde salió en unos papelillos. Recibidos que Vm los haya, les mandará pagar a razón de tres reales y tres cuartillos por arroba y su albalá de Medina y no otra cosa y guarde....*

(Posdata)

Montó el diezmo 23.018

DOCUMENTO 61

Fecha: 6 de junio de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Lope de Arziniega

Texto: *Por la vía del correo mayor de Burgos escribí a Vm y le avisé cómo en esta hulca venía para Vm un fardel nº 4, el cual envié a Vm con los portadores Pedro Ruiz y Malabad, partido por medio que le mandará Vm recibir y pagar a tres reales y tres cuartillos por arroba de lo que pesare y su albalá de Medina y no otra cosa y no se ofreciendo otro, guarde nuestro....*

Posdata

Montó el diezmo 4.590 mrs. que lo mandará asentar de memoria.

DOCUMENTO 62

Fecha: 26 de junio de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Lope de Arziniega

Texto: *El Sr. Lope de Arziniega debe en 28 de mayo 1.066 que son por un fardel nº 4 venido en Cristian Janse, flete 748, avería 318 es.....1.066*

-302 que son por las costas de carga y descarga y carreto 10, hilo y hechura 20, de tres varas y media de cañamaza 175, de una albalá 46, encomienda 51 es.....302 (//)

Ha de haber (/)

Por que los días pasados respondí a la de Vm y por no haber sobre no diré más que los 14 fardos de hilera las lleva por la mañana un vecino mío a Bilbao, que por no haber habido con quién, no se ha enviado hasta ahora. Aquí va la quenta del fardel venido en Cristian Cansen que monta 1.368 lo quales suplico a Vm. mande dar al Sr. Agustín Fernández que serán bien dados, a quien ordeno me cobre lo que ahí me debe y me lo envíe con el portador y pues otro no se ofrece...

DOCUMENTO 63

Fecha: 20 de septiembre de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La poca ocasión que se me ha dado en no haber en qué poder escribir a Vm ha sido a causa de no escribir por hacerlo con el aviso de la buena llegada de los navíos de Flandes que fue Dios servido llegasen a esta villa seis navíos de aquí, y otro navío inglés y una hurca flamenca en buen salvamento y aguardamos será aquí esta noche que por la mañana, otra hulca de que e maestre Martin Martens. Y lo que viene para Vm. en estos navíos son dos*

fardos, el uno nº 18 en Pedro de Liendres, otro nº 9 en Aparicio de Güemes, en los demás no viene ropa para Vm y si en Martín Martens viene algo, se enviará a Vm luego se descargue. Hace que partieron de Flandes estos navíos 20 días, han traído ruines tiempos que en verdad de su tardanza se criaban muchas sospechas.(/)

He entendido que de esta feria se ha resultado mucho daño de alzados, y que de la compañía de Andrés de la Presa, le cupo a Vm cierta partida, pesarme muy mucho fuese así. Recibiré merced se me avise por que hasta saber la verdad desto tendré alguna pena y guarde nuestro...

DOCUMENTO 64

Fecha: 25 de septiembre de 1579

Remitente: Hernando de Huerta, Santander

Destinatario: Lope de Arziniega

Texto: *Los días pasados escribí a Vm. y di aviso como deste puerto habían llegado dos navíos de Ruán en los cuales vinieron siete fardales de la marca de fuera para Vm y por faltar un tercio no he podido encaminar y como es mercadería que no se sufre descabezar será forzado añadir algo para ayudar llevarlos por que todos vayan enteros y así he enviado a l mar a un amigo mío arriero que se tiene buenos machos, para que sea servido venir a llevar estas tres cargas y media y me ha avisado tendrá de tres días, venido que sea se las daré y despacharé con toda brevedad y como tengo dicho por no haber poder*

aquí de Vm se pagará de contado el diezmo y se tomará arriero que lo llevare con más las otras costas de averías y fletes que con dicho arriero será dicha quenta.(/)

Tan bien recibí de los dichos navíos venidos de Ruán otros tres fardos de la primera marca y de la segunda uno y no tengo memoria de saber suyos son. Vm me la haga saber si son de persona de esa villa les avise y a mí ellos para que me avisen la horden que se ha de hacer de ellos y esperando con brevedad respuesta a su persona guarde....

DOCUMENTO 65

Fecha: 25 de septiembre de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 25 deste escribí a Vm y le envié los dos fardeles de tapicería nº 9, 18 venidos en estos navíos con Juan Núñez Fraile, vecino de Laredo, y lo que por esta tengo que decir es que me ha escrito de Valladolid Jaques de Hugarte, flamenco, como ha de pagar a Vm para mediados del que viene 400 Ds. y que yo se los provea a Vm. a él o a Vm por quenta de Banter Goznes, mercader flamenco, vecino de Amberes, su tío por que no haga falta a su letra, y ansí digo que yo lo preveré a Vm. en enviando agora mis quantas que será en acabando de despachar la ropa que he recibido en estos navíos y si no fuere tan puntualmente como está obligado dicho Jaques de Hugarte será pocos*

días después y Vm por me hacer merced en esto no reciba pesadumbre que yo lo cumpliré en lo que mandarme quisiere, y como digo yo no haré falta. (/)

Y si los Sres Francisco de Orozco y Andrés de San Miguel me hubieran despachado un poco de mercería que mía tienen. Yo libraré luego en ellos estos 400 Ds. y [...] agora que lo este y de lo que en esto Vm hará por mí suplico se [...] y guarde...

DOCUMENTO 66

Fecha: 10 de octubre de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No he respondido a la de Vm. de 27 del pasado por hacerlo con el aviso de la buena venida de la hulca de Martin Matens que llegó esta tarde y nos ha dado mucho contento su venida por la ruín sospecha que teníamos de ella que ha estado en Conquete más hace de 20 días por traer un piloto vecino del mismo lugar. Gran bellaco pues tanto mal ha hecho y no he recibido hasta ahora conocimiento ni carta por venir el escribano por tierra con los papeles que desembarcó en Bermeo y ansí no puedo avisar si viene en la hulca alguna cosa para Vm y si viniere en descargando se enviará.(/)*

Mucho me he holgado de que no haya tocado a Vm cosa ninguna de la quiebra de Andrés de la Presa que es al contrario de lo que me habían informado,

plegue a Dios que ansí suceda. En los demás que en esta feria han hecho falta y guarde...

DOCUMENTO 67

Fecha: 4 de noviembre de 1579

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *A mediado del pasado escribí a Vm y dije como yo me hacía cargo de pagar los 400 Ds. que Jaques de Hugarte había de pagar a Vm. por letra de Flandes y para que esto se cumpliese ansí suplico se me hiciese merced de aguardar a que yo enviase mis quantas ahí a Medina para pagar a Vm y aunque no se me ha respondido ni Jaques de Hugarte ha apremiado, tengo entendido se me aceptó esta merced, y si no fuera por el menester que se me ofreció para pagar fletes y despachar estos navíos yo hubiera enviado el dinero. Agora envío aquí las quantas que aquí tengo que aunque no lleguen a los dichos Ds. que Vm ha de haber por ser la mayor parte de las mercaderías que recibí para Valladolid , Madrid y Toledo por manera que las cartas van abiertas para que Vm mande algún criado, tome el trabajo de lo cobrar y por amor de Dios que Vm. perdone el atrevimiento y si los 12.364 de resto de la quenta que escribo a Jaques de Hugarte los pague por mi quenta y si no quisiere pagar yo seré para allá dentro de 15 días a besar las manos de Vm.y pagaré todo lo que debiere: También va aquí la quenta de Vm de los dos fardeles dichos en ella lo que han de pagar ahí en Medina a Vm. Y guarde ...*

DOCUMENTO 68

Fecha: 1 de marzo de 1580

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Lope de Arziniaga

Texto: *Con la estafeta de Burgos avisé a Vm la venida destes navíos y cómo con el uno de ellos venían para Vm. dos paquetas nº A, B que tienen cinco fardes de holandas nº 1, 2, 3, 4, 5 que por no venir cargazón dellos los hube de abrir que en esto tienen poco cuidado en Flandes. Y así los torné a coser y liar y van enteros que los lleva el portador Juan Nuñez Fraile que le mandará Vm pagar a razón de cuatro reales por cada arroba de lo que pesarán y su albalá de Medina y no otra cosa y...*

(Posdata)

Montó el diezmo 24.296

DOCUMENTO 69

Fecha: 24 de marzo de 1580

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por no se haber ofrecido ocasión no se ha escrito a Vm. yo agora lo hago con la que se ofrece de avisar cómo llegó ayer una zabra de Nuño del*

Hoyo con ropas de Flandes. En la cual vino para Vm un fardel de holandas crudas nº 1, sin carta ninguna. El qual envió por la vía de Valladolid con cierta mercadería que envió allí a Sebastián de Santibáñez con orden se le envíe a Vm luego que por ser solo no tube con que enviarle tan de coyuntura como con esto yo escribo paguen a 3 reales y $\frac{3}{4}$ por arroba. No se lo que costará de Valladolid a Medina Vm. lo hará bueno lo que fuere a dicho Santibáñez y avisarme del recibo. Y guarde....

(Posdata)

Montó del diezmo 5.755

DOCUMENTO 70

Fecha: 25 de marzo de 1580

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Mucho me ha pesado de haber enviado a Vm por la vía de Valladolid el fardel reunido en Nuño del Hoyo que por entender venía solo lo hice. Y ahora veo que en la zabra de Domingo de Villota viene otro fardel para Vm. nº 2 en compañía deste pudiera ir el otro por vía derecha. Esta zabra llegó hará una hora, descargará mañana sábado placiendo a Dios, y la semana que viene procuraré de enviarle aunque con la ocasión de la Pascua entre mano no se si podrá ir antes o después haré lo que pudiere y guarde....*

DOCUMENTO 71

Fecha: 30 de julio de 1580

Remitente: Diego de la Peña

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Este pliego me encomendó el Sr. Ruy Núñez en Amberes hace pocos días, en donde deje escritas duplicadas para Vm en que suplicaba lo que habrá entendido por ellas, pues confío habrán llegado y así me refiero a ellas, y por indisposiciones que trae Dña. Mariana Camarena y la gente menuda nos detenemos aquí unos días hasta convalecer. Las cartas que digo dejé escritas quedaron a cargo de Pedro de la Peña, mi hermano, el cual también habrá dicho lo que se le habrá ofrecido sobre lo que yo suplicaba a Vm. por las mías cartas a quién suplico nos haga merced en lo que hubiere lugar. Y guarde...*

DOCUMENTO 72

Fecha: 16 de noviembre de 1580

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Recibí la merced que Vm me hizo con su carta de 28 del pasado, la cual me dieron ayer 15 deste que se detuvo bien en Burgos en casa del Correo Mayor y de que tenga Vm la salud que le deseo me he holgado muy mucho plegue a Dios ansí sea siempre por largos años y con mucho contento, como*

desea. Y yo he menester quanto a la tapicería que dice ha de venir de Flandes para el presidente a mí consignada. Yo procuraré de lo enviar a Vm luego que se reciba, que espero vendrá en la hulca de Nuño Dioguen que aguardamos por horas. Dios la traiga en buen salvamento. Y por lo que toca al diezmo bien fuera haber solicitado la cédula por que el administrador no tendrá buen descargo dello, con solo carta del presidente y destas cosillas críanse sospechas por que es abrir puertas para más que esto. Y ansí entiendo servirá de poco la carta que sobre ello le escribiré. Él no está aquí por que se fue los días pasados a la visita de las aduanas de Vitoria y Orduña y Balmaceda y Salvatierra, venido que sea yo lo comunicaré y diré lo que se me escribe. Si sirviere de algo bien y sino no es nada perdido, que sin embargo de todo pagando como pagando se enviará a Vm como digo y guarde...

DOCUMENTO 73

Fecha: 9 de enero de 1581

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: Los días pasados respondí a Vm. a su carta y dije que en llegando los navíos aquí enviaría los dos fardeles de tapicería y los navíos ha sido Dios servido llegasen esta tarde aquí y descargarán después de mañana lunes haciendo tiempo para ello. Yo he hablado al Sr. Administrador sobre los fardeles para que vayan libres de diezmo. Me ha dicho lo hará y ansí pondré diligencia

en enviárselos a Vm para que luego vayan a Madrid por que se pasa el tiempo de ellos. (/)

De Flandes tengo cartas del Sr. Andrés de la Maza envíome la que será con esta para Vm. a la qual mandará Vm. responder por la vía que fuese servido . Y guarde...

DOCUMENTO 74

Fecha: 4 de febrero de 1581

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Solo servirá para decir como por vía de Burgos he recibido una carta de Flandes de 6 de diciembre del Sr. Giles Fernán y compañía en que me escriben habían dado Letra sobre mí de 477 Ds. 3 s(ueldos) 10 d(íneros) a pagar a Vm en pagos desta feria de octubre. Yo enviaré de aquí dentro de quatro o cinco días un hombre propio a otros negocios y llevará recado para dar contento aunque puede estar muy cierto. Y si por estas partes Vm se quisiere servir de mi en que se ofreciera la recibiré muy grande se me mande que lo haré con mucha voluntad. Y guarde...*

DOCUMENTO 75

Fecha: 23 de abril de 1581

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Esta mañana recibí una de Vm de 14 deste y tanta pena con ella por la desgracia y falta del Sr. Pedro Ruiz de Envito y por la que Vm tendrá que no se como lo encarecer Dios le tenga en su gloria y a Vm de mucha salud en compañía de mi Sra. Dña. Mariana de Paz que como tan principales y discretos sobrellevaron una pérdida como esta y al fin este morir tarde, y temprano, no se nos escusa, Dios nos de su gracia para que sea en su servicio. (/)*

Recibí el conocimiento de una cajeta que se recibió en casa en mi ausencia que por no enviar orden de Flandes de lo que se había de hacer della ni cuya voluntad se había de seguir se ha estado aquí. Yo procuraré vaya con la primera ocasión e inviaré la quenta del flete y diezmo della para que se cobre de la persona para quien viene por que ahora no hay con quien enviar cosa ninguna y en lo que toca a la tapicería del presidente solo trataré con el Sr. Administrador y no entiendo hará menos de lo que hizo con la primera tapicería que se envió. Y guarde...

(Posdata)

A Pedro de Bayona hablé sobre los 356 Ds. de la letra y responde que ha proveído el dinero por mano de Gregorio de la Encina de Burgos.

DOCUMENTO 76

Fecha: 20 de mayo de 1581

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En este punto acaban de llegar cuatro navíos de Flandes con ropa que nos han dado mucho contento, aunque traen poca ropa. Hace que partieron cuatro semanas y con el ruin tiempo han estado en Inglaterra donde se les ha hecho buen tratamiento. Y no domaje ninguno como acá se decía por haberse concertado con los Estados según dicen estos maestros que es buena nueva, Dios nos de paz por todas partes. Aunque de lo de Francia anda bellaco y ayer entraron en Bilbao ocho navíos de Nantes que aunque decían habían de venir aquí algunos no me parece se determinaron.(/)*

En estos navíos viene lo siguiente (/)

-En Cornieles Leysen una paqueta y una caja nº 6, 7

-En Lamberto Pietres un fado nº 8

-En Domingo de Villota dos paquetas nº 4, 5. Y que se descarguen se enviará a Vm con mucho cuidado y no siendo para más guardar...

DOCUMENTO 77

Fecha: 17 de noviembre de 1581

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Recibí la de Vm de 26 del pasado en 12 deste que vino por buen espacio que por no haber ordinario de Burgos aquí andamos mancos con el recibo de las cartas muchas veces y con ella recibí la del Sr. Hernan Correa de Velasco y veo los 4.613 que Vm pagó por el diezmo de un fardo de tapicería del dicho Velasco. El cual pagué yo acá de contado y el dezmero lo cobró y sin embargo dio memoria al administrador de la aduana en que obligó al dicho Hernando Correa y sobre ello hemos tenido acá muchos dares y tomares y se me descarga el del diezmo con decir se hizo por yerro y que me los pagará de contado y ansí escribo a Francisco del Castillo los pague a Vm de quien mandará se reciban. (/)*

Las 200 arrobas de tapicería del presidente de Hacienda entiendo vendrán en las dos urcas que aguardamos, traígalas Dios con bien ello y lo que más veniere para Vm se tendrá quenta de lo enviar de lo primero. Y el no escribir a Vm. más veces lo causa el no me mandar en su servicio ni ofrecerme que suplicarle. A mi Sra. Mariana de Paz beso muchas veces las manos. Y guarde...

(Posdata)

Suplico a Vm. mande enviar la que será con esta al Sr. Hernando Correa

DOCUMENTO 78

Fecha: 29 de diciembre de 1581

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por que entiendo que habrá sabido Vm ya la desgracia del incendio desta triste villa no escribo a Vm largo sobre ello solo diré que la mayor lástima verla que es una compasión muy grande que no quedó en ella sino solamente el arrabal y tres o cuatro torres, y la mía se me quemó con mucho menaje que tenía en ella por salvar muchas mercaderías que tenía en la dicha torre, en lo bajero de ella, las cuales estaban embarcadas por el juez de sacas, y tengo esperanza en Dios que con el favor del y de mis amigos que se remediará todo. Yo he tomado la mejor torre y lonjas que hay en Laredo, porque me conviene para mis oficios.(/)*

Esta mañana fue Dios servido llegase aquí la ulca de Crisnieles Leyesen cargada de ropa y en ella viene para Vm un fardel nº 2 que por enviare a Vm con el primero. Las demás urcas que estaban prestas para partir dice que con ayuda de Dios estarán y aquí de aquí a dos días o tres y hasta que no otro se ofrezca no digo no digo más de que guarde nuestro...

DOCUMENTO 79

Fecha: 31 de enero 1582

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En este punto acabo de recibir la de Vm de 15 deste a la cual responderé por esta a lo necesario. (/)*

Beso a Vm las manos por la que me hace en dolerse de mis trabajos , pero como tengo a Vm escrito es menester tener paciencia y darle gracias por todo. (/)

He visto los dos conocimientos de los dos fardos doubles nº 1, 2 que vinieron en Lambert Pietres y Cornielles Leyesen que se partieron anoche para Amberes y creo ya Vm los habrá recibido con el forro de martas que en ellos venían. Y se dezmo en nombre de Vm. como tengo avisado a Vm que no hay acá poder de Vm para poder obligar al diezmo por los arrendadores nuevos, y creo ya Vm me habrán enviado el poder como a Vm avisé y si no se hubiere hecho suplico se haga con toda brevedad por que el dezmero me ha prometido de aguardar por 15 días hasta que venga el poder y en esto suplico no haya ninguna falta por que no se diezme de contado. A se de pagar a Francisco del Cerro, regidor de Toledo y a Juan Sánchez del Candado. (/)

El navío de Nuño del Hoyo llegó aquí en buen salvamento ayer y no viene ninguna cosa en él para Vm. A Adrián Doet aguardamos si en el veniere

alguna cosa se enviará en descargándose Dios le traiga en buen salvamento y guarde...

DOCUMENTO 80

Fecha: 18 de julio de 1582

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Lope de Arziniaga

Texto: *Hoy han llegado aquí tres hurcas de Flandes con ropa y una zabra de García Ramón. Con ellas vienen buenas, a Dios gracias, y sin haber habido encuentro en la mar. En estas no vino ninguna cosa para Vm y en otro navío que vino de Ruán, maestre Juan de Haro, vista del puerto, vienen para Vm 4 fardes de ruanes nº 1, 2, 3, 4, los quales como se descarguen los enviaré luego a Vm que ya estaban con deseo de que hubiese alguna cosa en que seguir a Vm por que es más caso estar ociosas. No hay cosa de nuevo más que de afirmar ser vivo el Príncipe de Orange que me parece cosa recia pero como sea para hacer más no hay ponzoña que los acabe. Dios nos tenga en su mano y a Vm. guarde...*

DOCUMENTO 81

Fecha: 20 de julio de 1582

Remitente: Juan de Albear Santiago, Santander

Destinatario: Lope de Arziniega

Texto: *El sábado 17 deste llegaron aquí de Ruán los dos navíos de Sebastián de Bolívar, maestro Juan de la Caba y el de García de Urdiales, en los cuales envió el Sr. Pedro Ortiz de Valderrama 6 fardos de lienzos blancos de ruanes de las marcas de fuera tres en cada uno, para que de aquí los enviase a Vm que lleva el portador Juan Alcalde, vecino de Melgar de Ramental (sic) al qual mandará pagar Vm a cinco rs. y medio por cada una arroba y los portazgos que jurare haber pagado y más 4 rs para cebada en todo y es el precio más acomodado que se ha podido más le mandará Vm pagar veyne mil y novecientos y sesenta y nueve mrs. que monto el diezmo y flete y averías y encomienda como Vm verá por la quenta que aquí será con los números y encaje de ellos y en lo que aquí se ofreciere suplico a Vm me envíe a mandar y me tenga por servidor que lo haré de entera voluntad como Vm verá queriéndose servir de mí y mandará Vm avisar. Nuestro Sr....*

(Posdata)

Otro navío de Juan del Hoyo, vecino de Puerto, que llegó a Laredo creo venían otros tres fardos que se [...] enviará a Vm. Juan de Bayona.

(Cuentas)

Nuestro Señor (....) de 6 fardos de lienzos entre anchos blancos de Ruán que vinieron en los navíos de Caba y Urdiales

-nº 5.....21 piezas.....290 arrobas

-nº 6.....22 piezas290 “ 1 quarto

-nº 7..... 21 piezas.....290 “ 3 quartos

-nº 8.....23 piezas.....291 “

-nº 9.....21 piezas.....290 “ 2 quartos

-nº 10.....22 piezas.....291 “ 1 quartos

Lo que montó el diezmo y flete y averías y otras cosas 20.969 mrs.

(Con otra letra)

Yo Juan Alcalde, vecino de Melgar de Remental, digo que recibí del Sr. Lope de Arziniega 20.177 mrs, los quales me habéis dado de contado en reales cobrados en el banco de Antonio Vázquez en virtud de esta carta de Juan de Albear Santiago y me obligo con mi persona y bienes muebles y raíces de los entregar al dicho Juan de Albear Santiago en Santander dentro de diez días. Hecho en Madrid en 4 de agosto de 1582. Testigo Francisco del Río [...], Francisco Franco, calcetero, Marcos de Espinosa, calcetero, y por no saber firmar rogué a los dichos que firmaran por mí.

DOCUMENTO 82

Fecha: 28 de julio de 1582

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Lope de Arzniega

Texto: *El 18 deste escribí a Vm dando aviso de la llegada del navío de Juan del Hoyo y como venían en él para Vm. cuatro fardes n^o 1, 2, 3, 4 los cuales envío con el portador Agustín de Barruelo que los mandará Vm. recibir y pagarles a razón de seis reales y $\frac{1}{4}$ por arroba de lo que pesare y por que me los llevase todos juntos y bien tratados le dí un cuartillo más por arroba. Por ser ruanes que huyen dello por el calor que hace y no se ofrece otro más de que del recibo me mandará avisar y de si se ofreciere otra alguna cosa en que pueda servir a Vm que lo haré con mucha voluntad y como era obligado. Cosa de nuevo no hay que poder avisar a Vm. Nuestro...*

(Posdata)

Montó el diezmo 10.458 mrs. Mande Vm enviar poder para lo de adelante.

DOCUMENTO 83

Fecha: 11 de diciembre de 1582

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Ahora que escribo esta acaban de llegar dos hurcas de Flandes, maestros Cristian Jansen y Pablos Pietre y dos azabras (sic) desta villa, maestros Juan de Escalante Barroto y Pedro de Liendres en buen salvamento, que ha sido muy buena nueva. Vienen todas descalabradas de tormentas que han tenido, que dicen estuvieron a punto de perderse cien veces. Fue Nuestro Señor servido hacer lo mejor, que a todos nos ha dado mucho contento por el bien general. No traen cosa ninguna para Vm y no ofreciéndose otro Nuestro Señor la persona de Vm guarde muchos años en vida de mi Sra. Dña. Mariana de Paz, cuyas manos beso muchas veces y lo mismo hace Beatriz de Torres. Nuestro....*

DOCUMENTO 84

Fecha: 13 de diciembre de 1582

Remitente: Juan de Bayona Marañón

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 11 deste escribí a Vm. dando aviso de la llegada de las hurcas y lo que ahora se ofrece es dar cubierta a una que aquí será que vino entre otras mías y entendiendo era de casa por yerro. Se cortó el hilo, Vm perdone y no se ofrece otro. Nuestro...*

DOCUMENTO 85

Fecha: 6 de junio de 1583

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En tres deste escribí a Vm con Juan Ruiz de Larnuelo y envíe un fardel nº 4 del Sr. Diego Álvarez de Toledo, cuya voluntad y orden mandará Vm. que le siga. La letra de los 245 Ds. sobre Toribio de Cuchía me ha dicho la pagará mañana. También envió con ésta una mía de la misma suma sobre Andrés de San Miguel y herederos de Francisco Orozco que la mandará Vm hacer buena al Sr. Andrés de la Maza y a mí avisarme de como se ha hecho y mandarme en que le sirva que lo haré con mucha voluntad.*

DOCUMENTO 86

Fecha: 20 de junio de 1583

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *He recibido la de Vm de 7 del presente y con ella mucha merced en saber Vm tenga la salud que en esta casa se le desea. Plegue a Nuestro Señor siempre sea así.(/)*

La letra que Vm me envía de 256 Ds. 1/3 sobre Pedro y Juan de Escalante Barroto, se les presentó y la han aceptado, la qual va con esta del recibo me avisará Vm.(/)

Estoy espantado no haber Vm recibido dos o tres cartas mías que en unas daba aviso del recibo de otra letra de 245 Ds. sobre Toribio de Tresgallo y cómo se había aceptado. Y en la última envié una letra mía sobre Andrés de San Miguel de la misma suma a recibir a Vm. Yo creo que ella estará en Medina y ha sido descuydo no lo avisar a Vm y de su casa y si acaso se hubiere perdido me avisará Vm para que envíe otra.(/)

Si los fardales de roanes acudieron aquí se recibirán y encaminarán como cosa propia y lo mesmo será de todo lo que más Vm me enviará a mandar y sin se ofrecer otro no más de que....

DOCUMENTO 87

Fecha: 20 de junio de 1583

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Lo que escribo con este correo en otra largo, esta sólo sirve para suplicar a Vm. me la haga demandar pagar al Sr. Francisco del Castillo los 5.682 mrs. que montaban las costas de los fardos que entregó a Vm por orden del Sr. Diego Álvarez de Toledo que no es cosa junta que yo esté sin mi dinero tanto tiempo, pues la ganancia no lo sufre y fiado que se me hará esta merced. No más nuestro....*

(Posdata)

Pagará Vm como dijo los dichos 5.682 al dicho Fco. Del Castillo pues de Toledo se me avisa los mandará Vm pagar y la quenta que ahora envío monta 4.631 mrs. y todo junto son 10.313 mrs. los quales mandará Vm. se den al dicho Castillo a quien su merced ordenare.

DOCUMENTO 88

Fecha: 5 de julio de 1583

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario pasado recibí la de Vm de 17 del pasado, de Valladolid y no se si las escribo se detienen ahí o pasan a Medina. Quedo avisado recibí la letra de los 245 Ds. sobre Andrés de San Miguel el qual habrá dado a Vm contento. La letra de los 256 Ds 1/3 ya la envié a Vm aceptada, y me la pagarán a su tiempo por que es gente honrrada y entiendo que la feria sea empezada y ansí les voy pidiendo el dinero, dicen me pagarán dentro de ocho días. Yo escribiré a Madrid a Antonio Vázquez. Remita a Vm. 218.290 mrs. que tiene míos a Medina del Campo por tener más cerca y más a mano este dinero. Y de ellas se podrá Vm. hacer pagador de los 256 Ds. 1/3 de arriba. Y por lo demás, enviaré algún mulatero conocido que lo traiga, y perdone Vm esta penalidad, suplícoselo. Y para que esto lleve luego efectos será con esta carta abierta para dicho Antonio Vázquez que la mandará Vm cerrar y escribir dos renglones ordenándole a quien se han de dar en Medina del Campo por Vm. El fardo que Vm ha pedido a Flandes es venido, se avisará y se enviará. Y guarde...*

DOCUMENTO 89

Fecha: 19 de julio de 1583

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Los días pasados escribí con el ordinario y respondí a su carta y dije como Pedro de Escalante me ha pagado aquí la letra de los 256 Ds. 1/3 que Vm. me envió para que la aceptase. Y como tenía en Madrid 218.290 mrs en poder del Sr. Antonio Vázquez y que le escribía los remitiese a Vm. para que se hiciese pagado dellos de dicha letra , y ansí lo hice y entiendo que haya habido un poco de dilación en remitirlos por que le envíe letras de quienes lo había de cobrar sin firmar por descuido de un criado mío y me las torno a enviar a 6 días y se las torné a enviar luego, al punto firmadas, con un propio que de aquí fue. Y por esta causa me mandará Vm. perdonar por la dilación que el Sr. Vázquez los remitirá con toda brevedad a Vm. por que ansí se lo escribí y el resto me mandará enviar con persona cierta en cobrándolo como lo escribí a Vm en mi última. Y le suplico se me perdone esta pesadumbre que yo lo escribiré, en lo que Vm me quisiere mandar. Las naos de Flandes aguardamos que hace muy buen tiempo para venir. Dios las traiga con bien, en llegando enviaré el fardel de tapicería que dice Vm viene por su cuenta a Medina del Campo y sin se ofrecer otro...*

DOCUMENTO 90

Fecha: 2 de agosto de 1583

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En postrero del pasado recibí una de Vm de 22 de él, hecha en Medina, en que me dice tubo respuesta de Madrid sobre los 218.290 mrs que había de librar a Antonio Vázquez a Vm y que no querían pagar por no ir firmadas las letras como es mucha verdad y luego lo avise a Vm. y dije como había tornado a enviar dichas letras firmadas, que las habían ya pagado, por que de contino pagan bien y dichos Antonio Vázquez lo había ya remitido a Vm como se lo tengo ordenado. Y Vm por hacerme merced ya había hecho diligencia en ello y dello se cobrará Vm. del cumplimiento de la letra de Juan y Pedro Escalante por que ya yo le he cobrado y ellos han cumplido muy bien que es gente honrrada y suplico a Vm. como se haya remitido el dinero se me avise para que el resto lo traiga algún mulatero. Y guarde nuestro..*

DOCUMENTO 91

Fecha: 23 de agosto de 1583

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por la de Vm de 8 de agosto quedo avisado se hicieron buenos a Vm en Madrid por mi quenta 210.868 mrs. y que dellos sea pagado Vm y de los 96.605 mrs. de la letra de Juan de Escalante Barroto que está bien, la cual mandará Vm se me envíe con el contenido para entregarla acullá. Y el resto que Vm tiene deste dinero es 114.263 mrs., los quales mandará Vm se den al Sr. Juan de la Sierra o a quien Vm ordenare, que serán bien dados por el valor aquí recibida de mi Sra. Dña. María de Espinosa de más suma de mrs. que enviaba para el Sr. Alonso de Camino de la renta de su juro y a parte dase letra sobre Vm. de dicha suma, de que mandará Vm se cumpla.(/)*

Lo navíos de Flandes aguardamos por horas y aunque dicen vienen afectados dos para Bilbao no importa por que no es puerto seguro para las hulcas de Flandes por que habrá ocho días con muy lindo tiempo se perdió en la barra de Portugalete un navío portugués cargado de muchas mercaderías y guarde dichos al puerto de Laredo que la necesidad los hará venir aquí que lo que ahora se hace ese por el contenido de Diego Pardo por una carta que yo le escribí no muy a su gusto. En respuesta de otra suya y guarde...

DOCUMENTO 92

Fecha: 5 de septiembre de 1583

Remitente: Juan Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No se le avisó a Vm. la venida de dos zabras y una hulqueta de Flandes con ropa que entraron aquí en 29 del pasado por no venir carta de conocimiento de cosa de Vm. Ante de ayer sábado descargándose los navíos ni salir un fardo de holandas crudas de Vm nº 1, el qual se enviará a Medina esta tarde o por la mañana con otras mercaderías , y otras dos hulcas fueron a Bilbao por afletamiento que hizo Diego Pardo de Amberes. Y pudiera ser haber hecho casquetada y media, pues estando aquí las hulcas seguras hubieron de correr otro nuevo riesgo de la barra de Portugalete que quiso Dios tuvieron la mar como un río y con todo esto anduvieron bordeando día y noche antes de entrar en la barra, aguardando marea. Y no me parece bien que por pasión particular se arriesguen las haciendas de otros de la suerte. No mirando que monta más los dineros del prebostazgo de la cera que va a Bilbao, que las averías que aquí se cuentan sobre las quales hemos escripto a prior y cónsules de Burgos para que se ponga en algunas cosas escribas que mandan contar remedio y así se hará. Aunque ordenen otra cosa, si quiera por el mal sonido y nuestra encomienda por ser poca la aumentaremos a lo que vuestras mercedes parezca , sea razonable, que en todo lo que se tratare sobre esto suplico nos ayude y así se quitaran dichos ociosos.(/)*

Visto que no he hallado mulatero conocido para que me traiga los 114.263 mrs. que tiene míos Vm de resto de lo que remitió Antonio Vázquez , he acordado de enviar este criado mío que se dice Gonzalo Ruiz de Peredo para que Vm me la haga demandar que se le den y entreguen dichos 114.263 y escribir a Medina al Sr. Francisco de San Juan que se los pague en escudos por que los traiga con nuestra pesadumbre y el mozo va con orden que hable a Vm ahí en Valladolid y tome carta y pase a Medina y me cobre allí otra restilla y esto suplico a Vm y guarde nuestro...

(Posdata)

Digo yo Gonzalo Ruiz de Peredo que recibí del r. Simón Ruiz ciento catorce mil y duacientos y sesenta y tres mrs. los quales me pagó en el cambio de Juan Ortega de la Torre y compañía en reales en virtud de su carta de Juan de Bayona Marañón mi Sr. y por su orden a él de respeto de lo que remitió Antonio Vázquez. Se hizo en Medina del Campo a 11 de septiembre de 1583.

DOCUMENTO 93

Fecha: 26 de septiembre de 1583

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Gonzalo Ruiz de Peredo, mi criado, recibí la de Vm. con los 114.263 que Vm debía de resto de lo que remitió Antonio Vázquez y con ellos he*

cerrado la quenta tocante a ello y beso a Vm. las manos por la merced que se me hizo como yo lo esperaba de Vm. (/)

El fardel nº 1 que para Vm en Juan de Escalante Barroto con Agustín Martínez y heredero de San Miguel a Medina del Campo a Vm en 7 deste que ya le habrán recebido. Y la cargazón que dice le envié yo no recibí ninguna que para haber le de enviar le hube de abrir y tubo 559 arrobas de holandas crudas y 5 arrobas de lienzo y dos baquetas y una carpeta. (/)

Quanto a las dos urcas que fueron a Bilbao por orden de Diego Pardo bien fiado estoy yo de Vm de que le pesa , pero paréceme que han salido más caras las averías allá que no aquí pues Cristian Cansen con llevar 400 piezas de ropa ha salido a 272 mrs por fardo y Adrian Conop a 8 reales y 15 mrs. y han tasado por fardel $\frac{1}{2}$ el fardel de cera además del prebostazgo que debe la cera y las de aquí con no traer a 200 piezas cada uno con la orden de lo que hemos alcanzado de prior y cónsules no ha salido tan caro y sin pasar riesgo de barra. Al fin, ellos harán lo que más gusto le diere quede bien de todos nos holgaremos nosotros y beso a Vm. las manos por el consejo de buen amigo que me da como siempre.(//)

La ulqueta de Adrián Martens que las que vino aquí se partió hoy para Flandes Dios la lleve con bien y sin servir de otro, nuestro...

DOCUMENTO 94

Fecha: 11 de noviembre de 1583

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm recibí juntamente con la de Flandes y con ella toda merced. En cuanto a lo que Vm me escribe acerca de los dos fardos de cera del Sr. Bonsot yo estoy descuidado por que nunca hasta ahora soy de él, y los dos fardeles de cera, de la marca que me avisa, es verdad y los recibí por horden de Juan Birman, cuñado del dicho Barberí, y ansí se los encamine al dicho Barberí, y los recibió y me pagó el diezmo y costas de ellas, pero no me avisó de haberlos recibido por carta, aunque tengo cartas del Barberí, que me escribía les enviase los dos fardos de cera y como digo después que los recibí con otra más ropa que les encaminé nunca más me escribió. Y pues el Juan Birman, cuñado del Barberí, está en Madrid, podrá Vm ordenar le hablen sobre dicha cera y entiéndase de él como no le toca, por que con su aclaración y la mía de cómo se lo encaminé, se le pueda pedir en su gracia al Sr. Bautista Barberi y es todo lo que yo pudiere ayudar en el negocio lo haré con mucha voluntad y si se ofrece otra cosa en que servir a Vm cuya persona y casa....*

DOCUMENTO 95

Fecha: 9 de diciembre de 1583

Remitente: Juan Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por haber muchos días que no tuve carta de Vm en esta terné poco que decir. Solo dar aviso de la buena llegada en salvamento a esta villa de las tres hurcas de que son maestros Pablos Pietres y Gerdon Arensen y Adrian Martens que vienen cargadas de ropa de Flandes. En las quales vienen para Vm los fardos que al pie de esta irán declarados, los quales como se descarguen los enviará a Vm muy a recaudo y con brevedad. De nuevo no hay ninguna cosa de que poder avisar más de que el Principe de Parma va cada día muy adelante, quiera Dios así sea siempre y sin servir de otro. Nuestro Señor....*

(Posdata)

Viene de la de fuera en Pablos Pietres un fardel nº 1, viene en Gerdon Arensen de dicha marca otro fardel nº 2 en Adrian Martens no viene para Vm ninguna cosa.

DOCUMENTO 96

Fecha: 13 de diciembre de 1583

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 10 deste escribí a Vm dando aviso de la llegada de tres hurcas de Flandes con ropa, después me han dado las que serán con éstas que me avisará Vm del recibo y no se ofrece otro guarde Nuestro Señor...*

DOCUMENTO 97

Fecha: 19 de diciembre de 1583

Remitente: Andrés de la Maza

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Estos renglones servirán para besar a Vm las manos y avisar cómo llegue a esta patria con salud para servir a Vm en lo que me mandare. De Amberes partí en 27 de septiembre. Vine por Calés, Ruán y Paris, Nantes y no recibí carta ninguna de Vm en respuesta de las [.....]aviso de los 245 Ds. que pagó a Vm Toribio de Cuchía Tresgallo el primero de mayo pasado de la manera que Vm los remitió a Lyon o Flandes que recibiré merced me lo mande avisar para enterarme de lo que se ha fecho y proveer sobre ello y hasta tener alguna de Vm no se ofrece otro...*

DOCUMENTO 98

Fecha: 9 de enero de 1584

Remitente: Andrés de la Maza

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 5 deste recibí la de Vm y con ella muy particular merced como la recibiré de continuo mandarme cosas de su servicio y creo por ella la provición que se hizo a Lyon de los 245 Ds. que ha recibido Vm. que está como de sumario. Hasta agora ni de Bombisis ni de Flandes no tengo aviso de lo que se ha hecho de dicha partida en la primera pienso lo sabré la que Vm envía para Santander se enviará con el primero y de aquí allá hay ruín abiamiento, otra me enviaron de vencimiento para el dicho que en vida semana pasada se enviaren respuesta se encaminará a recado y no siendo para otro nuestro...*

DOCUMENTO 99

Fecha: 21 de enero 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario pasado he tenido cartas del Sr. Diego Álvarez de Toledo, por las quales me avisa que el alcabalero de esa villa no quiere dejar salir de ahí los seis cajones y cuatro fardos que yo envié a Vm por su quenta, marcados de la de fuera diciendo que son de Vm. y no del dicho señor Diego Álvarez que según me parece es por causa de que en la carta que escribí a Vm no decía por quenta de quién eran, que fue yerro del mozo. Para otra vez se terna quenta de avisarlo, y para que dicho alcabalero deje de enviar a Toledo dicha mercadería escribo esta para que entienda la verdad de cómo es por cuenta del Sr. Diego Álvarez y no por quenta de Vm y sin servir de otros...*

DOCUMENTO 100

Fecha: 14 de febrero de 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Lo que hasta aquí se ha ofrecido se ha escrito a Vm y lo que hay que decir es que con el portador Gonzalo Ruiz de Peredo envío lo que ahí en*

Medina se me debe y la quenta de Vm y del Sr. Diego Álvarez de Toledo serán aquí y que entre ambas montan 12.671 mrs. los quales suplico a Vm mande se le den al dicho Gonzalo Ruiz de Peredo, mi criado que serán bien dados. (/)

Bien se acordará Vm como hará ahora tres semanas estando yo ahí en Medina, tratábamos de que viniesen a esta villa los negocios de Nantes y lo procure con toda instancia, y se dejó de efectuar por amor de la alcabala. Ahora su Majestad nos ha hecho merced de las alcabalas de esta villa por diez años. Respeto del incendio y para que vaya en más aumento hemos determinado de librar de la alcabala a todos los forasteros así de España como de fuera de estos reinos, para que en esta villa puedan comprar y vender libremente de alcabala todo género de mercaderías y como ha venido a noticia de algunos franceses y se ven acosados por pasiones particulares en Bilbao acuerdan pasar aquí sus negocios. Y esta villa para más seguridad de la libertad ha enviado personas a Nantes , a la ciudad con cartas para la nación y consulado de la contratación y para el Sr. Andrés Ruiz. A Vm. suplico me haga la merced de escribir al Sr. Andrés Ruiz de que sus negocios y los de sus amigos se me cometan y consignent así para la venta como para enviarlo a Castilla, pues tengo las mejores casas y lonjas que hay en Laredo y querría emplearlas bien y con el primero se me haga esta merced y que además de la libertad de alcabala, esta villa se ofrece a tratar bien a todos y darles contento. Y guarde...

DOCUMENTO 101

Fecha: 5 de marzo de 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con Gonzalo Ruiz de Peredo, mi criado, recibí la de Vm y con ella el contento que no podría senificar en saber Vm y mi Sra. Dña. Mariana de Paz tengan la salud que le deseo que sea por largos años. (/)*

Con dicho mi criado recibí los 2.141 mrs de la quenta propia de Vm y los 10.530 de quenta de Diego Álvarez de Toledo y con ellos quedan cerradas las quentas. (/)

Beso a Vm las manos por la que dice me haría de escribir a Nantes a los Sres. Andrés Ruiz que viniendo aquí los navíos de Nantes sería servido de que yo haga sus negocios en esta villa y los de sus amigos pues ninguno les servirá con más veras como yo mandándome y esta merced con las demás recibidas las serviré algún día a Vm.

El Sr. Francisco del Carillo me ha escrito que como Vm andaba ocupado en Valladolid con su pleito no le había mandado pagar 2.902 mrs. que Vm me debía por dos quentecillas de fletes que serán con esta que las envió por que me escribe que Vm le dijo había perdido la que yo envíe en 11 de diciembre deste año pasado y ansí suplico a Vm pues es poca cosa y por que entendiendo estaban pagados cerre la quenta en mi libro los mande dar al Sr.

Damian de Torres que está dará a Vm que serán bien dados y sin servir de otro...

DOCUMENTO 102

Fecha: 16 de mayo de 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No me hallo con ninguna de Vm a que deba respuesta y ansí aquí diré como han llegado tres navíos de Nantes con ropa. Y lo que para Vm viene irá al pié desta por memoria avíseme Vm. de lo que manda se haga dello por que se ha de hacer sin perder punto. Al Sr. Francisco de San Juan envié una relación de algunas mercancías que a él vienen consignadas.*

Suplico a Vm se la mande enviar y escribirle me avise de lo que se ha de hacer en ello por que lo haré y le serviré con tanta voluntad como el que más. Digo esto por que Pedro de Bayona dice hace sus cosas y yo soy antiguo en casa de Vm y muy servidor de ella. Y nuestro...

(Posdata)

El navío de Juan de Leguer un paquete de anjeo, en Pierres Paurcean otro fardel de angeo.(/)

Beso a Vm las manos por que me ha hecho avisar al Sr. Andrés Ruiz se acuerde de mí en la consignación y ansí la ha hecho por que de su mano

recibo cantidad de fardeles y me escribe me hará merced por habérselo Vm mandado.

DOCUMENTO 103

Fecha: 22 de mayo de 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *De la llegada de los tres navíos de Nantes avise a Vm al punto que aquí vinieron y dije como no venían en ellos más que dos fardeles de anjeos por cuenta de Vm, los quales tendré en mi poder hasta tener en mi poder hasta tener otro aviso de Vm por cuenta del Sr. Lope de Arzniega no entiendo venir ninguna pieza aunque para el Sr. Francisco San Juan había consignadas algunas piezas de diferentes marcas, las quales me parece dio orden las recibiese Pedro de Bayona que no sé la causa pues a las cosas de su casa de Vm las he tenido yo siempre en lugar de propias como lo haré siempre con la obligación que para ello tengo y pesarme ya que Francisco de San Juan no enriéndose esto ser así Vm me la haga de mandárselo avisar y a mí enviarme la marca de las piezas que han de venir para Vm y el Sr. Arziniega para cuando vengan los navíos estar prevenido de ello y encaminar luego la mercancía a Medina del Campo y cuando aquí se haya de vender alguna cosa, haremos lo que convenga conforme a la orden que Vm me diere y si han de ir a Castilla enviarla y procurar vayan enteros los fardeles se hará lo mismo con que más fuere servido mandarme. El diez deste envíe a Medina 31 piezas de ansacotes*

blancos por quenta del Sr. Diego Álvarez de Toledo y de diezmo dellos pagué yo aquí de contado por cierto embargo que hubo aquí entre los escriban de la villa y el dezmero agora le han acabado por la villa salió al negocio.

DOCUMENTO 104

Fecha: 6 de junio de 1584

Remitente: Sebastián de Santibáñez

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *De 26 del pasado recibí la de Vm en ausencia del Sr. Juan de Bayona, por la que manda que de los fardes de angeos se haga la voluntad del maestre del barco. Yo se lo he avisado hoy y ansí haré lo que me ordena y en todo lo que Vm me mandare con mucha voluntad los navíos están despachados y partirán dentro de un día o dos. Nuestro..*

DOCUMENTO 105

Fecha: 24 de julio de 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Yo llegué bueno a mi casa y muy a provecho de Vm y pues Vm me ofreció de hacerme merced de escribir al Sr. Andrés Ruiz y a los Sres.*

Nebreses y Tiarte sobre el enviar mercaderías a esta villa sólo por traerlo a la memoria de Vm hago estos renglones a quien suplico se acuerde de hacer tanto bien y merced a esta villa, pues en que verlo Vm. sé yo que todos gustarán de darle contento y no se le olvide de enviar la memoria que dejé, la cual se cumplirá de mi parte como en ella se contiene y si para que lleve a efecto este negocio hay necesidad de que esta villa envíe un regidor a Nantes con poder para lo capitular. Avisándolo Vm se enviará y podría ser ir yo por tomar el negocio con más veras que de todo suplico se me envíe su parecer, cuya magna persona...

DOCUMENTO 106

Fecha: 26 de agosto de 1584

Remitente: Juan Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 14 deste enviaba a Vm con Sarmiento los tres fardelos de humainas venidos en los navíos pasados de la marca suya, los quales estuvieran ya olvidados si Vm. me dijera se habían de enviar a esa villa y por ordenarme Domingo del Puerto en cartas que he recibido tuyas los encamine a Vm. Los llevaba dicho Sarmiento y quiso la fortuna que saliendo fuera de la villa con su requa, la mar no había acabado de menguar y de cinco machos que llevaba le cayeron los dos en el agua y entre las mercancías que van un fardel era de Vm nº 14, el qual se mojó y si no hubiera buen socorro se mojará todo lo demás que llevaba. Al fin se procuró luego beneficiar y llevarlo al agua dulce y*

pasarlo por ella tres o cuatro veces y después secarlo bien de manera que con esta diligencia espero en Dios el daño no será mucho, y si fuera lencería blanca o otra mercadería peligrosa fuera trabajo con ella. Al arriero puse en pleito e hice información contra él. Defiéndose fue caso fortuito y que no fue por su culpa, con todo pienso no saldrá en blanco. Suplico a Vm me mande avisar que es lo que podrá haber recibido de daño dicho fardel , que aunque sea pobre todavía se sacarán las costas y en todo caso me lo avise con este mismo. Dichos tres fardeles los lleva Juan Ruiz de Casares. Los dos enteros y el mojado partido por medio que va todo bien puesto, recibido que Vm lo haya le mandará pagar por carga y media a razón de quarenta y ocho reales y su albalá y no otra cosa. Nuestro...

DOCUMENTO 107

Fecha: 14 de septiembre de 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Estoy mohíno de ver que las hulcas de Flandes tardan tanto pues se habían ya concertado de cargarlas con pagar a 2 ½ %. Plegue a Dios no las haya sucedido alguna desgracia en el Canal, por que está toda la mar cuajada de ladrones, aunque partiría gran flota de mercaderías juntas para Sevilla y Lisboa y otras partes. Traígalos con bien. (/)*

De lo de Nantes no ha habido más memoria más de que he entendido que los Nebreses gustarán mucho venga aquí por la comodidad mejor. Ahora me dicen ha traído en derica (sic) otro juez a Bilbao, todo anda derrota por que este hombre ha de ser parte de destruir a Bilbao. (/)

Con el portador Nuño Ruiz de Casares envié a Vm seis ollas de sardinas que no se han enviado por que no fueran de provecho respeto a el calor y perdone Vm que no hay un limón en toda esta tierra. Y a mi Sr. Dña Mariana beso muchas veces las manos y nuestro....

DOCUMENTO 108

Fecha: 22 de septiembre de 1584

Remitente: Sancho de Velasco. Santander

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el portador desta recibí la de Vm y aguardando su convalhecimento ha sido largo he dejado de responder y besar a Vm las manos por tan particular quenta, como por su salud se procuró estar con pena, sino acierta a servir como debe y a la demora que ha sido larga he querido sea por que fuese con disposición para mandarle. De grande amor me la hizo Vm en advertirle que sea la mano en el deber que es destemplado. Y Nuestro Señor....*

DOCUMENTO 109

Fecha: 3 de octubre de 1584

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por cosa nueva tendrá Vm ver esta mía y cómo se ofreciese en que servir a Vm por estas partes lo haría con mucha voluntad. Lo que se ofrece por esta es avisar a Vm como han llegado hoy aquí las tres hulcas de Flandes con ropa, que son las que estuvieron arrestadas y descargadas y aguardamos otras dos que según dicen , llegarán de aquí a mañana, por que el tiempo es bueno, que la una trae ropa y la otra centeno. Han dado grandísimo contento con su venida. Lo mismo dará por allá a todos. (/)*

El Sr. Manuel Enriquez me envía en la ulca de Guier Terense 4 baúles nº 22, 23, 24, 25 con holandas blancas y crudas y me ordena los encamine a Vm. valiéndome de los fletes y diezmo sobre Vm y como se hayan descargado los encaminaré a Vm con la primera comodidad que se ofrezca de arrieros y en esto y en todo lo que más se ofreciere serviré a Vm con mucha voluntad, cuya persona...

DOCUMENTO 110

Fecha: 16 de octubre de 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario pasado recibí la de Vm de 29 del pasado y me he holgado mucho tengan Vm y mi Sra. Dña. Mariana la salud le les deseo por muy largos años y con mucho contento amén. (/)*

Quedo avisado llegaron las seis ollitas de sardinas de provecho que quisiera yo fueran tantas que hubiera tantas que hubiera para todos sus amigos, pero lo poco se estima algunas veces más de lo que sobra. (/)

Fuimos servidos de tener a las ulcas de Flandes, aunque Cristian Jansen llegó antes de ayer que le teníamos por perdido, y se vio en este término por tres veces que ha sido misterio de Dios y todas tres veces fue a la costa francesa. Ha sido mucho contento la venida destas cinco ulcas con mercaderías y centeno y trigo.(/)

Dice Vm que envió el memorial a Nantes y que responde el Sr. Andrés Ruiz que como se acabe con los de Tiarte que por los de Nantes con facilidad se negociará. Allí en Medina me dijo Vm lo mismo y me puso por gran inconveniente de que no pudiesen cargar aquí los franceses hierro de Vizcaya ya sin pagar diezmo y a mi me pareció lo mismo, y luego que vine lo traté con la villa y otras muchas veces se ha tratado sobre ello y al fin se ha determinado

la villa (/) de tomar a su cargo este negocio de manera que los franceses ni otro ningún forastero no paguen dinero alguno ni diezmo por donde si la comodidad que por el memorial que yo di es bueno, con esta otra comodidad será mejor. A Vm suplico lo mande recibir a Nantes y asegurarles esto de parte de esta villa. Yo lo haré con poder suyo para todo, y avíseme Vm de lo que en esto le parece y si con esto arrostrarán a hacernos alguna merced aunque no sea sino repartiendo los navíos a Bilbao y aquí y pues otro no se ofrece...

DOCUMENTO 111

Fecha: 10 de diciembre de 1584

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La última que de Vm he recibido es de 5 de noviembre por la qual manda encamine a Madrid al Sr. Lope de Arzniega los quatro baúles de holandas que en mi poder tenía a su orden y después que recibí dicha carta he andado buscando comodo para los enviar y no se ha podido haber hasta 7 deste que los encaminé con Cristóbal de Céspedes arriero a dicho Sr. Arzniega a Madrid a quien escribí que hiciese dellos la voluntad de Vm. y fueron a 8 reales por arroba que no se pudo más hacer y por no tener yo poder del Sr. Lope de Arzniega para me obligar en su día al diezmo y el arriero que los llevó tampoco se halló con comodidad para lo poder pagar de contado. Los dezme en nombre del Sr. Francisco de San Juan por virtud del poder que suyo tengo. Montó el diezmo dellos 21.309 mrs. de los quales hice obligación en su*

nombre. Vm mandará que se le hagan buenos y que hagan cuenta para los pagar en su tiempo. La quenta del flete y costas será aquí que monta 2.480 mrs. estos mandará Vm pagar al Sr. Carlos de Latre por cuya mano va esta y mandarme avisar de cómo se hace y mandarme en cosas de su servicio. Nuestro....

DOCUMENTO 112

Fecha: 24 de diciembre de 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *De 24 del pasado recibí la de Vm y mucho contento con ella en saber Vm tenga la salud que yo su más servidor deseo y plegue a Dios la tenga por muchos años. Quanto a la obligación que Vm dice se pagó la feria pasada de 2.056 mrs. por 514 arrobas de cañamaza, son de tres fardos de humainas a la marca de fuera que se enviaron al Sr. Francisco de San Juan por orden de Domingo del Puerto de Nantes y las dos de angeos de la marca de Vm se enviaron a Bilbao, al Sr. Cosme del Barco. A los Sres. de Tiarte hemos escrito de parte de esta villa y de todos los demás recibidores y les hemos enviado copia de las comodidades que aquí se les harán para encaminar y despachar sus haciendas y que el que quisiere cargar hierro o acero lo pueda llevar libremente sin diezmo ninguno y lo mismo la franquicia de todas las mercaderías que vendieren en esta villa. Visto esto y la libertad para sus retornos harán aquello que más les convenga y no se ofreciendo otro...*

(Posdata y con otra letra)

Los días pasados estuvo aquí Macita con su padre y estaba ya bueno, díjome que luego daría por orden del padre de le enviar a tornar a servir a Vm. No sé si se ha partido y sino entiendo que irá luego. A mi Sra. Dña. Mariana beso muchas veces las manos.

DOCUMENTO 113

Fecha: 25 de diciembre de 1584

Remitente: Juan de Bayona de Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *He recibido la de Vm de 15 del presente que por ser respuesta de otra mía aquí seré breve. Solo que haya dado Nuestro Señor a Vm buenas Pascuas y le de buena salida y entrada de año y tantos y con tanto contento como yo, su servidor, deseo. Los 2.056 mrs. de la obligación los había puesto Vm a cuenta del Sr. Francisco de San Juan y para adelante se tendrá cuidado de avisarlo a Vm cuando alguna obligación por poder de Vm se otorgare. Macita está ya bueno y pasadas estas fiestas se partirá a servir a Vm de que Vm haya suspendido el no recibir otro ha sido mucha merced y no se ofreciendo otro....*

(Posdata y con otra letra)

De Nantes entiendo que andan en diferencias sobre la consignación de tres navíos que están cargados pero como hay muchos de Bilbao por allá, podrán

más que otros y con esto no hago cuenta de que vendrán aquí esperamos respuesta de los de Tiarte a que hemos escrito esta villa con todo ofrecimiento.

DOCUMENTO 114

Fecha: 31 de diciembre de 1584

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Los días pasados escribí a Vm en respuesta de su carta y dije como esta villa había escrito a Tiarte y a los Nebreses sobre la consignación de las mercaderías, y se les envió el memorial añadidos dos capítulos en más aprovechamiento, además de los que Vm vió en Medina. Ahora damos respuesta. Deseo mucho que nos conformásemos. Ruegue a Dios se efectúe de suerte que a todos se de contento. Macita ha estado convaleciendo y esta ya bueno y va con mucha voluntad a servir a Vm. y con deseo de acertar tengo esperanzas en Dios que dentro de breve tiempo ayudará en papeles a quitar algún trabajo a Vm, que lo deseo en extremo, por que yo estoy bien satisfecho de lo que le encargue sobre dar salida por que entiende razonablemente para la edad que tiene solo suplico a Vm hasta más adelante no se le dé mucha libertad por que es muchacho y podría aprovecharse de algún mal consejo que los hay muchos en Valladolid. A mi Sra. Dña. Mariana beso muchas veces sus manos. Y guarde...*

DOCUMENTO 115

Fecha: 25 de febrero de 1585

Remitente: Hernando de Somado

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La de Vm de 12 de enero y 20 del dicho por la qual veo como Vm recibió de Juan de la Bárcena estante en Flandes una letra sobre mí de 365 Ds. y que Vm la envía a Burgos a Andrés de Cabanas para que allí se provea el dinero y sino que se hará el protesto. Digo que si Vm me hiciese merced de mandar se pagase en esta villa a Juan de Bayona que yo recibiría mucha merced por que ando indispuerto y en cama y también escribo lo mismo al Sr. Andrés de Cabanas y cuando no hubiere lugar a hacerme esta merced yo lo proveeré a quien Vm me ordena. Nuestro Sr...*

DOCUMENTO 116

Fecha: 25 de marzo de 1585

Remitente: Hernando de Somado

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Una de Vm. recibí de 4 de marzo, hoy 20 del dicho que ha tardo bien en el camino y por esta me mande Vm. que luego envíe el dinero a Burgos al Sr. Andrés de Cabañas. Yo quisiera haber recibido antes esta carta para haberlo hecho y a la hora despacho un propio con ello, el qual va ordenado al Sr. Pablo*

del Agüero para que luego lo dé al Sr. Cabanas. Van en 341 Escudos y tres reales y un cuarto que es al justo los 365 Ds. que Vm escribía al Sr. Cabanas. Quede la letra con el contenido en las espaldas y Vm me perdone que yo quisiera que hubiera llegado antes esta carta para proveerlos luego y que sin ofrecer otro..

DOCUMENTO 117

Fecha: 28 de marzo de 1585

Remitente: Sancho de Velasco. Santander

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Estos renglones son para besar a Vm las manos y recibir merced de que despachando para esa villa se mande avisar la que va para Pedro Cerezo que me la hace de encaminar las que le envió y pareciéndome que por mandado de Vm irían ciertas para que si la flota de Indias no fuese partida serían a tiempo y con esto pues Juan de la Fuente no conoció el bien que tenía, no digo más de que en alguna manera le he dado mano hasta ver otro. Nuestro señor....*

DOCUMENTO 118

Fecha: 7 de mayo de 1585

Remitente: Juan de Bayona Marañón de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La de Vm de 24 del pasado he recibido con la que venía para el Sr. Andrés de la Maza, a quien se dio en sus propias manos y besa a Vm las manos por el cuidado que ha tenido de hacerle merced con decir esto deja de escribir.(/)*

De Flandes estamos aguardando por horas la hulqueta de Corneles Lenisen para saber la certidumbre de lo que allá pasa. Y por la vía de Francia hemos entendido que la armada que se hacía en Frexelingas para efecto de romper la cadena y paso del río de Amberes se partió el mes pasado de abril y llevaron una nao gruesa con ciertas invenciones por la proa y llegados a vista de la estacada la echaron adelante con la pujanza de la marea y viento próspero. Y con los demás navíos de armada arremetieron de golpe contra la dicha estacada y no pudieron haber ningún efeto. Antes quedaron muertos pasados de 1.500 hombres y la nao y la mayor parte de los navíos. Ansí mismo de Amberes salieron 800 hombres de a caballo armados una noche para recoger cierto ganado que había a la vista de las murallas por la falta de que tenían de carne. Y los nuestros tenían cierta encamisada a punto y del primer encuentro los mataron y apriosionaron. Entendiéndose que esto fue traza para cebarlos

por el menester en que estaban. Todo esto se sabe por la vía de Nantes. No lo afirmo por verdadero hasta que venga la ulqueta que será bien presto.

DOCUMENTO 119

Fecha: 29 de julio de 1585

Remitente: Pedro de Bayona

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Lo que se ofrece por esta que avisar a Vm es como hoy han llegado aquí dos navíos de Ruán con ropa en los quales vienen dos fardeles nº A, B para Vm que envían los Sres. Francisco de Ontaneda y Juan Pascual que como se hayan descargado se recibirán y con la primer comodidad que se ofrezca los encaminaré a Vm, los quales se dezmaron de contado por causa que el dezmero no quiere recibir obligación ninguna por que ha menester dinero para pagar los juros situados en esta aduana y por esta ocasión se habrá de hacer como digo y contanto aguardando carta de Vm no alargo. Nuestro....*

DOCUMENTO 120

Fecha: 6 de septiembre de 1585

Remitente: Juan de la Fuente. Santander

Destinatario: Andrés de Otaola. En casa de Simón Ruiz

Texto: *Después que partí de Sevilla para venir a esta tierra he estado siempre muy malo con gran flujo de sangre y lo estoy y con calentura a la hora que esta escribo y así no quiero ser importuno y sólo decir como Vm sabe soy deudor de 5 Ds. a Simón Ruiz mi Sr. Y por haber estado de la manera no se han enviado ni van ahora por no ser la persona que la lleva cierta, con el primero se enviarán y Vm me disculpe con Simón Ruiz mi Sr. desea ver dilatado tanto el plazo que prometí al qual beso las manos muchas veces, juntamente con mi Sra. y Vélez, y Poza y Castro y Quiroga y Figueroa y la Sra. Josefa y Machín con todos los demás a quien beso las manos muchas veces y si Vm algo mandare por esta tierra lo haré con la voluntad que siempre a las cosas de Vm he tenido...*

(Posdata)

Con el primero como digo sin falta se enviarán y yo iré dentro de veinte días y en el entretanto le ruego me disculpe y perdone.

DOCUMENTO 121

Fecha: 28 de octubre de 1585

Remitente: Andrés de la Maza

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Beso a Vm las manos muchas veces por la merced que recibí con la de Vm de 15 deste con el aviso de haber recibido la letra de cambio que envié Miselao Sauori y de haber enviado a Madrid por que la hiciesen aceptar y de la que Vm dará para que se cobre en esa Feria y cómo lo sea suplico a Vm mandase de lo que montare a Pedro de la Peña, vecino de Medina del Campo, descontando lo que se pagó del protesto de la letra pasada y de portes de cartas y encomienda sin que se le demande recado ninguno por que el me los hará buenos en reales y valiendo yo para acá algo para el servicio de Vm mándelo Vm que nadie se empleará en él con mayor voluntad y obligación,*

DOCUMENTO 122

Fecha: 5 de enero de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Pedro de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm recibimos de 23 del pasado respuesta a otras nuestras. Aquí responderemos por esta en breve. (/)*

Diego del Campo nos proveyó de Medina del Campo por los Sres. Cosme Ruiz y Lope de la Cámara 8 mil rs. para los fletes de las mercancías venidas en estas dos naos los quales hemos hecho buenos y por ahora no hay necesidad de proveer más acá que lo que ha sido más menester nosotros lo hemos suplido (/)

Todos los 20 fardales de cera venidos hemos acabado de enviar a Medina y a Ruiseco (sic) y aquí será la relación de las personas que lo han llevado y lo que ha montado el diezmo para que se mande hacer nota dello que mandará Vm se envíe a los Sres Cosme Ruiz y Lope de la Cámara Arziniega. Mandádosenos de aviso de recibo de todo.(/)

Hasta ahora no hemos tenido cartas de Flandes de los Sres. Luis Álvarez y Alonso de la Bárcena que ya no pueden tardar de razón con ellas aguardamos las relaciones de las mercaderías que han venido en estas naos por que no nos las han enviado hemos dejado de encaminar los fustanes y como vengan lo haremos luego y hasta en tanto por no saber los que se han de enviar, ni en qué toneles vienen lo dejaremos de hacer.(/)

La venta del centeno va despacio. Nosotros lo tenemos siempre al precio que habíamos que es de 15 rs. la fanega. Entendemos que adelante no dejará de tener buen despacho. Una [...] nos tomará mañana una partida de 400 a 500 fanegas a pagar a fin del mes de mayo y nos daba a trece rs. no hemos querido aceptar aunque la dita es muy segura sin primero dar parte a Vm. quien (/) nos mandará dar su parecer sobre esto por que deseamos acertar y hacer en todo beneficio del dueño sobre el que aguardaremos carta de Vm.(/)

En la venta del cobre fasta ahora no se ha hecho ninguna cosa aunque de nuestra parte hacemos diligencia sobre ello y como se ofrezca alguna comodidad ternemos con ella el cuidado que conviene y de avisar a Vm de lo que sucediere. A quien con toda su casa haya dado Nuestro Señor muy buenas Pascuas y entradas de años como estos sus servidores desean....

DOCUMENTO 123

Fecha: 19 de enero de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Después de nuestras últimas que a Vm hemos escrito no nos hallamos ninguna suya a que debemos respuesta y ansí diremos por esta lo que se ofrece.(/)*

De Flandes hemos tenido cartas de Luis Álvarez Caldera y Alonso de la Bárcena con la cargaçón de las mercaderías venidas en estas dos naos por la qual nos ordenan acudamos a Vm con todo el procedido del centeno, lo qual haremos ansí y en breve probaremos una partida de lo vendido hasta hoy que serán en torno a 400 fanegas y avísenos de lo que fuere y esperamos que con brevedad se despache todo.(/)

Ansí mismo se nos ordena por dicha cargaçón enviemos a Vm una pipa de hilo de hierro, 2 fardeles de trezaderas, 3 toneles y un fardo de fustanes y ademas de esto otro tonel de fustanes. Esto aparte sin la cera y cobre. Y pues Vm

habrá recibido dicha cargaçón como se nos escribe aguardaremos la orden que se nos da para lo encaminar y a donde dezimos que el fardel de fustanes que arriba decimos no es de la quenta de Vm. (/)

Alonso de la Bárcena nos escribe que se había de tener quenta a parte con un fardel de cera y dos barricas de cobre en ladrillos y un fardel de fustanes que es de lo que fue a Ruiseco (sic) y que así lo ha escrito a Vm a quien suplicamos mande que ansí se haga por su contento.(/)

Ansí mismo tenemos en nuestro poder de quenta a parte del dicho Bárcena 5 fardos de cera y en torno de 100 quintales de cobre. La venta (//) de la qual hemos procurado pero hasta ahora no hemos podido hacer ninguna cosa de lo uno ni de lo otro. Si algo se vendiere acudiré a Vm para que haga ña voluntad del dicho Bárcena. Y si la cera tiene salida para allá Vm nos lo avise por que se lo enviaremos para que se venda. Avisándonos dicho Bárcena que para esta feria de febrero próximo sacará a pagar a Vm la suma de 1.500 Ds. por quenta destas mercancías nosotros la recibiremos que en todo lo que lugar hubiere sea Vm servido de acomodarle pues como decimos esta hacienda esta aquí y ella o su valor irá a manos de Vm de donde se hará pagado y nosotros quedaremos en obligación de lo servir y de que nos mande avisar de lo que en esto se podrá hacer.(/)

Deseamos entender se hayan remitido a Flandes el procedido de la hacienda que fue a Ruiseco, los 2.042 rs. conforme a la relación que para ello enviamos y que se nos envíe testimonio en forma por la misma orden que se servió que ansí lo suplicamos a Vm y sea con toda brevedad por que hay un juez de sacas muy riguroso que pide todas estas cosas.(/)

En la venta del cobre no se ha hecho ninguna cosa hasta ahora hacemos diligencia sobre ello y como haya comodidad no se perderá y de avisar a Vm a la continua de lo que se ofrece. Y con tanto...

DOCUMENTO 124

Fecha: 2 de febrero de 1587

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Cosme Ruiz, Lope de la Cámara Arziniega

Texto: *Por las pocas ocasiones que se ofrecen no hago esto más veces, y lo que tengo que decir es que hoy a medio día llegó aquí en buen salvamento una nao de Nantes con ropa de que es maestro Sabat de Iturbide, en el qual vienen para VsMs lo siguiente:(/)*

(marca) - De la de fuera 30 paquetes de melinges , 6 de tela cruda, uno de nantesa, uno de holandas.

(marca) -De la de fuera 20 fardos de humainas, los cuales luego que se descarguen se procurará de ynviarlos con la primera comodidad y no la hay del presente como yo quisiera para que los mulateros andan todos a besugos por gozar de su agostillo

-El Sr. Andrés Ruiz me escribe que reciba aquí en esta nao dos toneles de un flamenco y que no se los entregue hasta cobrar de él 128 mil y tantos mrs. Que pagó allá por él en Nantes y que cobrados los remita a Vm que ansí

*se hará, perono se quando vendrá el fletamiento por los quales con el dinero y
pues otro no se ofrece....*

DOCUMENTO 125

Fuente: 9 de febrero de 1587

Remitente: Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: Responderemos por esta a la de Vm de 27 del pasado que la recibiremos en 5 deste y seremos breves, remitiéndonos a las que hemos escrito después. Ya la última que fue con Juan Velar, arriero, con quien enviamos 1.000 rs. a quenta del centeno vendido y que se va vendiendo que del recibo de ellos nos mandará Vm avisar. También os encaminaremos a Medina del Campo 280 piezas de fustanes en 4 cargas y después no hemos podido enviar más por no haberse ofrecido con quien lo enviar, pero con la más brevedad posible lo encaminaremos.(/)

Del cobre hasta ahora no hemos podido vender ninguna cosa, si alguno acudiere haremos lo que convenga. Y lo mismo en la venta del centeno, lo qual se va despachando poco a poco, y no habrá necesidad de sacarlo fuera por que aquí se despachará y en todo haremos lo que convenga.(/)

Los cinco fardos de cera de Alonso de la Bárcena si no se ofreciese quien los compre los encaminaremos a Medina del Campo como Vm lo manda y del

cobre trabajaremos darle salida por acá siendo posible. Y en lo demás tocante a las letras que sacaré sobre Vm hará su voluntad.(/)

Ya llegó a su recibo las 39 tortas de cera que llevaba Juan Velar por que ha vuelto después aquí y es el mismo que llevó los 1.500 reales y en esto no hay dificultad, ni tampoco en lo de las 72 tortas que llevó Pedro de Collado por que es así como Vm lo dice. (/)

Con la primera ocasión que haya menester de Vm se remitan los 2.420 rs.(//) como tenemos avisado enviándose el testimonio por la orden que tenemos escrita y con tanto Nuestro Señor...

DOCUMENTO 126

Fecha: 22 de febrero de 1587

Remitente: Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Hallámonos con su carta de Vm de 10 del presente que la recibimos en 19 a la qual responderemos por esta con lo que más se ofrece .(/)*

En quanto al encaminar destas mercaderías procuraremos la ventaja que convenga si fuesen propias. Y si tuviéramos la orden para donde se habían de encaminar mucho tiempo ha que estuvieran en poder de Vm y con mucha ventaja, pero desto ninguna culpa tenemos. Y lo que falta de encaminar es dos toneles de fustanes y dos fardeles de trezaderas que irán esta semana y una bota de hilo de hierro. Sobre que nos avisan los Sres. Cosme Ruiz y Lope de la

Cámara que valía en Medina 27 y 28 reales, aquí se hallará de la suerte por 17 y 18 y con seis meses de tiempo, por que ha acudido aquí y a Bilbao desta mercadería y ha dado gran baja y ansí lo avisamos a los de Medina para que vean sobre ello y nos avisen. (/)

Ya hemos dado fin a la partida del centeno habrá como dos días al mismo precio de los 15 reales por fanega como se puso al principio con alguna poquita ventaja de refacción. Agora de aquí adelante iremos recogiendo el dinero, por que hemos dado alguna espera como es a unos un mes y a otros mes y medio y dos fuendo recogiendo iremos proveyendo sin falta ninguna y ya habrá Vm recibido los 1.500 rs. que enviamos de contado con Juan Velar arriero que del recibo dellos nos habrá mandado Vm avisar. (/)

Del cobre de Alonso de la Bárcena vendimos esta semana 1.494 libras a uno de Valmaseda a 185 rs. el quintal a pagar a fin de junio. Es persona segura y bien abonada y al tiempo cumplirá y si acudieren algunos más a comprar se hará lo que convenga avisando siempre a Vm. Y entendemos que pasada la Cuaresma serán despachada esta mercadería que la procuramos por todas vías por dar contento a sus dueños y a Vm (/)

De la cera no hay ninguna demanda y ansí calmando los portes lo que enviaremos lo de Bárcena a Medina como nos han avisado y con tanto no se ofreciendo....

DOCUMENTO 127

Fecha: 23 de febrero de 1587

Remitente: Diego de Quintana

Destinatarios: Cosme Ruiz y Lope de la Cámara Arziniega

Texto: *Recibimos la de Vs Ms de 13 deste en 20 de él, por ella quedamos avisados había recibido los fustanes y mitanes que habíamos encaminado, que está bien. Los que faltan de encaminar y las trenzaderas irá esta semana sin falta ninguna, habiendo arrieros. Y que lo del hilo de hierro vemos el precio que hay ahí y aquí se hallará por 17 y 18 rs. con seis meses de tiempo por que ha acudido aquí y a Bilbao de esta mercadería cantidad y ansí por el precio que Vs. Ms. Escriben no se podrá vender acá y se habrá de encaminar allá, si no dan otra comunicación y por que para que todo lo demás escribimos a cumplimiento al Sr. Simón Ruiz sobre dichos negocios en esta no tendremos que ser prolijos en ello.(/)*

En quanto a los 14 fardales que Vs Ms dicen tienen detenidos en Bribiesca, por el descuido del oficial dezmero decimos que el Sr. [administrador] al presente en Vitoria que cómo aquí estuviera fueran presentes con él para que en lo que lugar hubiera nos hiciera merced, pero pues está por allá se negociará con él y pésanos el daño que VsMs reciben y no se ofreciendo otro....

DOCUMENTO 128

Fecha: 23 de febrero de 1587

Remitente: Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Después de escrita la que aquí será recibimos la de Vm de 11 deste por la qual quedamos avisados del recibo de los 1.500 rs. que proveímos a quenta del centeno vendido de Luis Álvarez que está muy bien, y como en esta decimos iremos cobrando con toda brevedad y proveyendo a Vm todo lo proveído del centeno, de lo qual sacaremos la quenta y avisaremos lo que podrá ser y pondremos la diligencia necesaria. El testimonio de cómo se hayan remitido los 2.420 rs. que hemos avisado por la misma quenta y orden aguardamos que es menester y que quedamos avisados del recibo del barrilico de escabeche y quisiéramos fuera otra cosa. Nuestro Señor...*

DOCUMENTO 129

Fecha: 24 de febrero de 1587

Remitente: Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario que partió hoy escribimos a Vm. y respondimos a sus cartas que será cierta a que nos remitimos y ésta es sólo para dar cubierta a la*

letra que será aquí sobre Carlos de Latre de 102.000 mrs. a 8 días vista. Vm la mandará hacer aceptar y cobrar mandándonoslos hacer buenos a cuenta del procedido del centeno de Luis Álvarez Caldera, y como vayamos cobrando, iremos remitiendo sin que haya dilación. También va otra para dicho Carlos de Latre en que le avisamos sobre dicha letra. Vm se la mande dar, mandándonos avisar del recibo y de cómo se acepta y mandarnos en qué sirvamos y con tanto no se ofrece que más ...

DOCUMENTO 130

Fecha: 24 de febrero de 1587

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Cosme Ruiz y Lope de la Cámara Arziniega

Texto: *Recibí la de Vs Ms de 13 deste respuesta de otra mía y de que tengan la salud que les deseo me he holgado mucho. Ruego a Dios así sea siempre y con mucho contento.(/)*

Yo entendí que Vs Ms me enviaron poder para los obligar al diezmo por que el que Vm Lope de la Cámara me envió es limitado para 200.000 mrs y los escribanos piden se les dé cuenta de lo que por virtud deste poder se ha dezmado y son laborintios (sic) jamás vistos. A Vs Ms suplico se provean con enviarme poder general para recibir y obligar al diezmo que bien podrán Vs Ms fiarse de mí que no les tengo de hacer fraude ninguno pues jamás, a Dios gracias, use con nadie sino con mucha llaneza y con esta serviré a Vs Ms

siempre que se quieran aprovechar de mi y desto satisfará a Vs Ms el Sr. Simón Ruiz por si acaso no me conocen.(/)

Quanto a enviar las mercaderías luego irán de lo primero por que hasta agora los arrieros andan a besugos y también hemos estado ocupados en despachar los navíos que vinieron de Ruán y todo irá bien acomodado y arropado como Vs Ms lo mandan.(/)

Los 128.000 mrs. que había de cobrar de Benedito de Hurrio paréceme hubo de cautela con el Sr. Andrés (/) Ruiz pues tiene en préstamo 200 marranas y han venido a ejecutar sobre estos dos toneles por parte de Antonio Vázquez cambio por 300.000 mrs y con otra requisitoria por 4.000 rs. y todos estos prefieren a nuestro empeño de los 128.000 y los toneles no valen 200.000 a mi creer. Así se le tengo escrito a dichos Andrés Ruiz y que sino tiene otro mejor seguro por allá que en esto tiene más recado, con todo haremos diligencias hasta que sea condenado en justicia no soltaré las prendas.(/)

Pésame mucho de la desgracia de los 14 fardos de garnisuis y pues fue descuido del oficial, bien creo habrá recurso a librarlos y holgárame yo mucho que estuviera aquí el administrador para hablarle sobre ello y entiendo que está por allá y es tan hombre de bien que guardará a Vs Ms su justicia y si antes que se libren viniere dicho administrador yo le hablaré y procuraré me los dé sobre fianzas y saldré yo a la fianza dellos por servir a Vs Ms y con esta no más...

DOCUMENTO 131

Fecha: 10 de marzo de 1587

Remitente: Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por no nos hallar con ninguna de Vm después de nuestras últimas a que dábamos respuesta, servirá esta sólo para decirle como con el portador Cristóbal Saynz, arriero, vecino de Céspedes, enviamos a Vm trescientos escudos en oro que valen 120.000 mrs que son a cuenta de lo que se va cobrando del centeno vendido por cuenta de Luis Álvarez Caldera que mandará Vm se nos hagan buenos en nuestra cuenta y mande avisarnos del recibo y al portador se le pague del porte 6 rs. Y ansí mismo nos mandar avisar si se cobraron los 3.000 rs. que enviamos letra sobre Carlos de Latre y no se ofreciendo otro...*

DOCUMENTO 132

Fecha: 13 de marzo de 1587

Remitente: Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario de anoche recibimos la de Vm de 6 del presente a que responderemos por esta. Había Vm recibido la letra de los 3.000 rs que*

enviamos sobre Carlos de Latre la qual enviaría aceptar u cobrada se nos harían buenos que está muy bien y con Cristóbal Saynz, arriero, vecino de Céspedes, enviamos de contado otros 300 escudos de oro, que valen 120.000 mrs y la quenta iba para Valladolid pero como allí no hallare recado los llevaré y dará ahí a Vm que de recibo nos avisará mandando que se nos hagan buenos. Y como se vaya recogido lo que resta del centeno lo iremos proveyendo sin que por ello haya dilación ni falta ninguna.(/)

La dita del cobre vendido es muy buena y abonado. Esperamos que pasada la quaresma despacho esta mercadería haremos de diligencia sobre ello y avisaremos a la contina del suceso y pues en Lisboa se había vendido como Vm dice lo que había podrá ser tome acá punta. De toda la cargaçón de las mercaderías que habíamos de enviar sólo nos resta un poco de hilo de fierro que aguardamos aviso sobre ello para ver lo que nos ordena, que los fustanes e mitanes y trezaderas todo sea encaminado.(/)

Los 5 fardos de cera de Alonso de la Bárcena vamos encaminando agora y se acabarán de enviar esta semana sin falta ninguna y de acá ningún dinero podemos proveer por su quenta por que no lo hay y poca la cera va allá. Sobre ello se podrá Vm valer y tan bien como se venda el cobre y se cobre lo vendido con todo ello acudiremos a Vm hasta que haya otra comisión. (/)

El testimonio que Vm envía de los 2.042 rs. remitidos no es de ningún provecho, por que ha de ser conforme a la memoria que va a quenta que antes enviamos otra y agora decimos que ha de ser conforme a esta que agora enviamos e inserta una de las letras de cambio en dicho testimonio y ansí suplicamos a Vm que conforme a dicha memoria se nos envíe dicho

testimonio lo antes posible por que se hace acá molestia al fiador y recibe daño y ha de ser todo a cargo de Luis Álvarez y Bárcena que le sea a Vm aviso y aguardando carta de Vm...

DOCUMENTO 133

Fecha: 14 de marzo de 1587

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Cosme Ruiz, Lope de la Cámara

Texto: *Con este portador, Alonso Fernández, vecino de Trespaderne, enviamos a Vs Ms tres panes de cera de lo de Alonso de la Bárcena, en una carguilla que pesa siete arrobas que les mandarán Vs Ms recibir y pagarles de su alquiler a tres reales y quartillo por arroba y su albalá de Medina y no otra cosa ninguna. Del recibo nos mandarán avisar y con tanto...*

DOCUMENTO 134

Fecha: 17 de marzo de 1578

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Cosme Ruiz, Lope de la Cámara Arziniega

Texto: *Han de haber 11.917 mrs. por 350 reales y medio de cobre de Sabat de Iturbide por y en nombre de Andrés Ruiz y se los rebatí de sus fletes los cuales*

se los han de hacer buenos Vs. Ms. a dicho Andrés Ruiz quien me ordenó se los remitiese por mano de Vs Ms.(/)

18.186 que son por el resto desta quenta que han de dar a Andrés de San Miguel

(Con otra letra)

Aquí va la quenta de Vs Ms que de resto della se me deben, diez y ocho mil y ciento y trece mrs los quales mandarán Vs. Ms. pagar a Andrés de San Miguel o a la persona que su merced ordenare que serán byen dados y guarde Nuestro Señor....(//)

(Con otra letra)

Cosme Ruiz y Lope de la Cámara deben en 2 de febrero 24.567 que son por 20 fardos de humainas, 30 fardos de brines y melinges, 6 fardos de telas crudas, un fardo de nantesas, un fardo de holandas venidos de Nantes en Sabat de Iturbide. Flete 20.706, avería común 3.861 por 33 fardos a 117 por fardel es lo dicho.(/)

5.546 que son por las costas descarga y carreto 696, hilo y hechura y liar 182, de seis varas de cañamaza 288, de ocho albalás y obligaciones 368, portes de cartas 68, encomienda y lonja y arrumar.....5.546

(Con otra letra)

Soy contento de los diez y ocho mil y ciento y noventa y seis maravedís de en contra en el banco de Gómez de Salazar y Carmona. En 24 de marzo de 1587

DOCUMENTO 135

Fecha: 13 de abril de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Hemos recibido la de Vm de 23 del pasado en 9 deste y con ella el testimonio de los 2.042 rs. remitidos. Plegue a Dios que según el juez es caviloso aproveche. Quedamos avisados se había cobrado la letra de los 3.000 rs que dimos sobre Carlos de Latre y hecho buenos a nuestra quenta con más los 300 escudos que proveímos con Cristóbal de Céspedes y después habrá Vm recibido las quentas que enviamos y mandándolas asentar, de que nos habrá mandado Vm avisar. Aquí va una letra sobre Diego de la Peña y compañía de 133.616 a 8 días vista que es el resto que hallamos deber a Vm de todo lo que le hacemos bueno por Luis Álvarez Caldera, conforme las partidas que habíamos, los quales mandará Vm hacer que se acepte y se cobre al tiempo, como en ella se dice, y del recibo y cómo se cobra y se cierra nuestra quenta nos mandará Vm avisar fuendo servido. También va otra de aviso para dichos Peñas que se la mandará Vm dar.(/)*

Del cobre no se ha vendido hasta ahora más de lo que hemos avisado de lo de Bárcena. Tiene se cuidado dello y como se ofrezca ocasión para vender no la perderemos y de avisar luego del suceso y con tanto no se ofrece otro hasta...

DOCUMENTO 136

Fecha: 26 de abril de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No nos hallamos con ninguna de Vm. en respuesta de las que tenemos escrito y ansí seremos breves. Eusebio Guerra nos escribe no había librado la partida que le escribimos por que quería rebatir alguna cosa, sobre la qual le responderemos la que será aquí, satisfaciéndole por ser cosa nueva lo que pide y nunca que lo semejante hasta ahora nos ha replicado, y ansí le suplicamos que luego mande librar dicha partida que se la mandará Vm dar y cobrarla, y mandarnos avisar de cómo se hace y de cómo se haya cobrado todo lo demás que hemos proveído, y ansí mismo de cómo se hayan asentado nuestras partidas de acuerdo y cerrándolas con la letra de los 133.616 que enviamos sobre Diego de la Peña y compañía, por que deseamos saber que estemos de acuerdo.(/)*

*En la venta del cobre, ninguna cosa se ha hecho, ninguna cosa se ha hecho, ni acude ninguno a pedir libra. De aquí a delante podrá ser que acudan ternemos con ello el cuidado que convenga, e ya hemos avisado lo que hemos vendido de la de Bárcena que serán en torno 42 quintales en todo hasta hoy y por los que con los que se ofrecieren avisaremos lo que más ocurriere no alargamos
Nuestro Señor...*

DOCUMENTO 137

Fecha: 4 de mayo de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm de 12 del pasado recibimos por la qual quedamos avisados se había recibido la letra que enviamos sobre Diego de la Peña y compañía de quien tenemos aviso la habrán aceptado y la cumplirán puntualmente, y ansí mandará Vm se nos dé aviso de cómo se haya cerrado nuestra cuenta, por que a Flandes tenemos escrito a Luis Álvarez Caldera como hemos hecho bueno a Vm por el todo lo que procedió quite costas del centeno y en esto recibiremos merced.(/)*

En quanto a la venta del cobre hasta ahora no se han vendido ninguna cosa de lo de Luis Álvarez ni tampoco de lo de Bárcena más de lo que tenemos avisado y sobre la venta dello se hace diligencia, pero del presente no hay demanda. Y ansí conforme a lo que Luis Álvarez y Bárcena nos escriben por cartas de 24 de marzo, será bien entretenerlo hasta que tenga despacho por no lo dar ahora en bajos precios, pues de allá escriben que este año no vendrá otro y ansí de fuerza ha de tener despacho. De todo lo que se hiciese iremos dando aviso a Vm. (/)

A Pedro de Liendo San Cristóbal hemos enviado a Galicia a la cobrança del trigo que allá dejó como venga avisaremos a Vm, y proveeremos todo el dinero que trujere y con tanto....

DOCUMENTO 138

Fecha: 12 de mayo de 1587

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La de Vm recibí de 28 del pasado y de qué tenga salud que le deseo me huelgo mucho y por ésta responderé con decir que el pleito que tengo contra los toneles y ás de acreedores se me concedieran los meses de la ley para hacer nuestra probanza, y ansí saqué interrogatorio y requisitoria para Nantes y la envíe al Sr. Andrés Ruiz para hacer dicha probanza de que los dichos 128.000 mrs. se gastaron en librar dichos toneles y en otras costas que se hicieron con las mismas mercaderías, que como esto se pruebe seremos pagados de los primeros. Y quien dijo o escribió que yo tengo la culpa de que en Madrid y otras partes se supiese por aviso mío de estos toneles, tubo poca razón por que no acostumbro hospedar en mi casa a ninguno con semejante dolo y lo que no puede parecer admírome que ningún hombre de crédito diga cosa semejante.(/)*

Y digo que en Bilbao se dijo que se habían cargado estos dos toneles en Nantes para aquí. Y ansí vino Carlos de Latre desde Bilbao en seguimiento de dichos toneles diciendo eran suyos y que por su orden los había cargado el Sr. Andrés Ruiz y que como yo se los diese y entregase me pagaría dentro de un breve tiempo con fiador los dichos 128.000 mrs y con todo esto no le confesé que los toneles fuesen de Beneditus de Hurrio sino del Sr. Andrés Ruiz o prenda de su dinero y por las marcas que traían dichos toneles me iba

condenando, diciendo era marca ordinaria con que marcaba sus mercaderías dicho Hurrio y mejor se acertara si el Sr. Andrés Ruiz quitara las marcas en Nantes y pusiera otras a su voluntad y en verdad que si recados bastantes trujera Carlos de Latre se lo entregara. Y luego fue a la justicia y puso demanda dichos toneles por virtud de una escritura que le otorgó dicho Hurrio en Amberes de 600 Ds. y trujo la justicia a mis lonjas a hacer ejecución en dichos toneles y yo siempre fui negando que no eran toneles de dicho Hurrio y de aquí vino a publicarse este negocio. Y acudieron de Bilbao personas que tenían allí poderes de los de Madrid para ejecutar en qualesquier bienes que viniesen de Nantes de cuenta de Beneditus de Hurrio y ejecutaron todos en dichos toneles y se inventarió lo que en ellos venía y desta manera se vino a saber por todas partes y no por que yo tubiese (//) necesidad de meterme en dar avisos para más laborintio y de creer es que se me entendería el bien o el mal que en esto hacía y con esto justifico mi causa, pues que con ninguno de los acreedores me he tratado ni comunicado. El uno de ellos que es de aquí fiador de Beneditus también tubo poder en Bilbao y no son personas con quienes me comunico. Y ansí quiera que pues no hago mal a nadie que me dejasen quieto en mi casa por que siento en lo que es razón estas cosas por ser ajenas de mi condición.(/)

Quanto a lo que piden los alcaldes de corte se les remita este negocio es por causa de haber ejecutado ante ellos los de Madrid en biene de Benedito de Hurrio y agora como supieron desta hacienda entiendo que fueron mejorando la ejecución y sacaron requisitoria para inhibir a nuestro juez el qual por primera ni segunda vez no sea inhibido ni se lo hemos consentido. Y como digo tenemos el negocio a prueba con término ultramarino y como la probanza

venga buena espero en Dios alcanzaremos justicia. Huélgome de saber los nombres de los procuradores para que se pongan en el poder aunque he pedido otro por que no se les quisieron admitir por venir en lengua francesa y con esto no más de que guarde...

DOCUMENTO 139

Fecha: 18 de mayo de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm recibimos de 9 del presente en respuesta de la nuestra de 26 del pasado a que por esta responderemos.(/)*

Diego de la Peña habrá pagado la letra que sobre él dimos, por que nos escribió haberla aceptado y que la cumpliría. También se habrá cobrado de Eusebio Guerra y así suplicamos a Vm quando se nos dé aviso de cómo se haya cerrado nuestra cuenta por que hemos escrito a Flandes a Luis Álvarez Caldera haber dado cumplimiento a Vm. de todo lo que debíamos.(/)

Pedro de Liendo San Cristóbal está en Galicia a procurar la cobrança del trigo que por allá quedó como venga la proveerá a Vm todo el dinero que trujere sin que haya dilación.(/)

En la venta del cobre ninguna cosa se ha hecho hasta ahora pero esperamos que ha de tener demanda pues hogaño no vendrá otro de Amberes , según nos escriben de Flandes y así será bien tenerlo en reputación y no lo bajar de

precio. Lo que aquí está de quenta de Luis Álvarez Caldera serán doscientos quintales. Y lo que restará de Alonso de la Bárcena, como cinquenta quintales, poco más o menos. Si Vm ordenare que se envíe a Burgos se cumplirá su voluntad y con tanto....

DOCUMENTO 140

Fecha: 25 de mayo de 1587

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Los días pasados escribí a Vm y respondí a la de Vm. Después a los 22 deste llegó aquí una pinaza deste pueblo que vino de Nantes y trajo cartas del Sr. Andrés Ruiz y entre ellas la que será con esta para Vm que del recibo le mandará Vm dar aviso. Escíbeme haya recibido la requisitoria para hacer la probanza sobre el pleito que tenemos de su deuda y por haber luego procuraría se hiciese y me la enviaría, y con esto no más de que guarde Nuestro Señor....*

DOCUMENTO 141

Fecha: 20 de julio de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por mano de Francisco de Cuevas escribimos a Vm la semana pasada y respondimos a su carta a primero deste que habrá sido cierta a que nos remitimos. Después hemos recibido la de Vm de 6 a que responderemos por esta. Por la pasada avisamos lo que montaron las mercaderías que Luis Álvarez Caldera nos envió que es 383.000 y dellos se han de quitar fletes y costas y encomienda que podrá ser de 14 a 15.000 mrs. poco más o menos. Y lo del cobre pues Vm sabe la cantidad que es podrá hacer la cuenta de lo que podrá ser poco más o menos. Y no será justo darlo a 12 ducados el quintal como Vm escribe que le daba el de Madrid por que se perdería mucho en ello si por este precio se diese. Y si por trece ducados quiere Vm. que se dé acá habrá quien lo tome por un año o poco más de tiempo. Sobre la qual nos podrá Vm avisar para que hagamos sobre ello diligencia y si pudiéramos sacar algo más lo trabajaremos como en cosa propia y avisaremos del suceso.(/)*

Lo que aquí tenemos de Alonso de la Bárcena es solamente el cobre que serán cosa de cien quintales poco más o menos de que se ha vendido como cinquenta y seis quintales y será aquí la memoria de lo que se debe y a qué tiempos. Y sobre la primera partida que es caído el tiempo por fin del pasado tenemos escrito al deudor para que nos sea proveído el dinero y como se

reciba esto y lo que más fuera cayendo se provera a Vm luego dicho Alonso de la Bárcena nos debe de rédito de quenta corriente como 30.000 mrs que se rebatirán desta hacienda con más (//) las costas y encomiendas de la venta.(/)

Con Pedro de Liendo San Cristóbal procuraremos de acabar y cobrar del resto que debe y como lo hayamos hecho se proveerá luego que ya el juez de sacas le han mandado ir a la Corte y dejar los negocios y con una obligación que haremos al dicho Pedro de Liendo de sacarle a paz y a salvo de qualquier daño que le pueda venir en razón de la nao de Jofelmes y de las mercaderías que en ella vinieron nos dará lo que está en su poder, lo qual procuraremos de acabar con brevedad y con tanto hasta tener carta de Vm no se ofrece más...

(Posdata)

El cobre vendido de Alonso de la Bárcena (/)

- Aparicio de Berasategui para fin de junio..... 102.150*
- Pero Sainz de Ahedo y Francisco de Angelo para fin de julio...95.922*
- El bachiller de Zumalava para fin de julio.....78.500*
- Francisco de la Cruz para fin de septiembre..... 13.209*
- Juan de Isla para Todos los Santos.....6.375*
- Francisco de Orcasitas a fin de octubre.....50.382*

DOCUMENTO 142

Fecha: 21 de julio de 1587

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *De Nantes llegó aquí en 17 deste una pinaza que va y viene a menudo como correo, y vuelve otra vez a Nantes por la mañana. Es de un vecino de aquí que la hizo a posta para el efecto, con una bancada para 18 remadores, y va sin riesgo de los enemigos. Escíbeme el Sr. Andrés Ruiz quedaba bueno y me manda luego envíe a Vm la que será con esta, que del recibo le avisará Vm.(/)*

La probanza no la tenía sacada, dice me la enviará con la primera ocasión que será en los navíos que estaban por estos proveidos y el consulado despacha un hombre a Nantes en esta pinaza, con el aviso de cómo su Majestad manda salir al juez de sacas de toda esta costa y les será la mejor nueva. Y la pinaza atravesará el mar en dos días. Dios la lleve con bien.

DOCUMENTO 143

Fecha: 27 de julio de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Cosme Ruiz, Lope de la Cámara

Texto: *La carta de Vs Ms recibimos de 16 del presente y con ella todo contento por saber de su salud. Quedamos avisados se había recibido la nuestra de*

once con el barril de agua de azahar y de que le habían encaminado a Valladolid al Sr. Simón Ruiz nos hemos holgado.(/)

Quedamos avisados habían Vs Ms asentado en su libro la quenta que enviamos tocante a Luis Álvarez Caldera que está muy bien. Del resto de la qual dicen VsMs debemos 424 mrs que dejaron de pagar Eusebio Guerra y Alonso Arias los quales nosotros haremos buenos y los procuraremos a VsMs, aunque no han tenido esos Sres. razón de rebatirlos por que el durango no han de entender que se halla aquí como en Bilbao, que los que lo venden lo van a comprar allá y hacen coste y por fuerza han de ganar alguna cosa. Ello es poca cosa que como fuera cosa de importancia todavía les escribiéramos para que lo pagaren, pero como dezimos nosotros los proveeremos con el primero que se ofrezca y con tanto no se ofrece otro...

DOCUMENTO 144

Fecha: 10 de agosto de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 7 del presente recibimos la carta de Vm de 28 del pasado a lo qual responderemos por esta a lo necesario.(/)*

En quanto a la partida que debe Pedro de Liendo como sea venido trabajaremos por cobrarla como lo sea se proveerá luego a Vm lo mismo haremos de lo que se fuere cobrando del cobre vendido que hasta ahora no

están cobrados que cinquenta mil mrs. y estos hubieramos proveído si se hubiera ofrecido persona de recaudo y ansí los proveeremos con el primero que se ofrezca sin que haya falta. Y hacemos diligencia en la cobranza, pero con el ruin año que por acá hay no pueden cumplir como querían los deudores. Las ditas son seguras y no faltarán a los que entendemos aunque habrá alguna delación pondremos toda la diligencia que convenga y como se vaya recibiendo se irá proveyendo.(/)

En la venta del cobre haremos diligencia en la venta dello y podrá ser que como entre septiembre tenga mejor despacho y con todos los que se ofrecieren avisaremos de lo que en ello. Se hace y con tanto no se ofrece otro hasta tener carta de Vm, Nuestro...

DOCUMENTO 145

Fecha: 14 de agosto de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con este último ordinario escribimos a Vm. y respondimos a su carta que hab'ra sido cierta que nos remitimos y ansí servirá esta sólo para dar cubierta a la letra que aquí será de 56.000 mrs sobre Diego de la Peña y compañía por quenta del cobre vendido de Alonso de la Bárcena que la mandará Vm aceptar y cobrar al tiempo mandándolos hacer buenos a dicho Bárcena y del recibo nos mandará Vm acusar.(/)*

Aquí ha llegado una nao de Hamburgo con mercadería la qual trae alguna cantidad de cera y cobre que será causa para que baje de precio, lo que acá estaba por que al presente de todos géneros de mercaderías y poco despacho pero podrá ser que como entre el invierno tenga mejor respuesta acá continuo avisaremos del suceso de todo y con tanto....

DOCUMENTO 146

Fecha: 17 de agosto de 1587

Remitente: Andrés de la Maza

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Como Vm no me manda en cosas de su servicio ni se haya ofrecido cosa de momento para suplicar me haga merced he dejado de hacer esto más a la continua y está servirá para acompañar a la de aviso para Vm de Felipe Jorge con la letra de cambio de 1.500 ducados que sobre Vm me envía que la mandará Vm poner a mi quenta y guardar hasta tiempo de la feria en la qual avisaré lo que se hará della y ofreciéndose a Vm en qué por acá servir mándelo Vm que se cumplirá como lo debo y pues será Vm avisado de lo que por acá hay de Juan de Bayona. No se ofreciendo otro y*

DOCUMENTO 147

Fecha: 1 de septiembre de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm de 18 del pasado recibimos en 28 de él, en respuesta a otras dos nuestras. Por esta responderemos a lo necesario.(/)*

Pedro de Liendo no ha venido, como lo sea procuraremos cobrar de él lo que debe y cobrado se proveerá a Vm luego. (/)

Del cobre de Alonso de la Bárcena hemos vendido en dos partidas como 30 quintales a 6.000 a fin de mayo, y otros siete quintales al precio de antes a pagar a fin de enero y de lo de esta cuenta falta poco de despachar y luego comenzaremos por la de Luis Álvarez. De lo vendido andamos procurando la cobranza de lo caído y como se vaya cobrando iremos proveyendo a Vm sin que se pierda tiempo. También andamos procurando de cobrar lo que se debe de cuenta de Luis Álvarez con todo acudiremos como lo recibamos. Aquí serán dos letrillas nuestras, la una sobre el señor Eusebio Guerra de 5.754 y la otra sobre el Sr. Ludovico Bisconte de 16. 212 que las mandará Vm cobrar y hacémoslo bueno por cuenta de Alonso de la Bárcena, mandándonos avisar de cómo se hace.(/)

Y hemos tenido carta de Diego de la Peña y compañía en que nos avisan que pagarían luego los 56.000 de la letra que sobre ellos enviamos y así

aguardamos aviso de Vm (//) de cómo esté cobrado y con tanto no se ofrece que más...

DOCUMENTO 148

Fecha: 21 de septiembre de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm recibimos de 8 del presente respuesta de las nuestras de 14 de agosto y primero deste a la qual responderemos por esta. Diego de la Peña y compañía nos escribe habían pagado los 56.000 de la letra que sobre ellos dimos y después se habrá cobrado de Eusebio Guerra y Ludovico Bisconte por que nos escriben pagarían luego como se las pidiese. Todo se habrá hecho bueno a la quenta de Alonso de la Bárcena. (/)*

Del cobre que está por vender hasta ahora no se ha vendido más de lo que hemos escrito. Un hombre nos compraba una partida de 100 quintales y daba a 13 Ds. por un año. No nos hemos concertado. Dábasele a 15 Ds. pero no ha querido subir. Vm vea lo que le parece y nos avise que como suba el precio podrá ser que nos acordemos, aunque lo iremos entreteniendo hasta saber lo que a Vm le parece.(/)

Las cobranças andan muy flojas por que de la mercadería de Luis Álvarez sólo hemos cobrado 1.500 rs., los quales procederemos con el primero que se ofrezca. Pedro de Liendo nos ha dicho dará para fin deste 100 Ds. y el resto

con brevedad. Todo se recogerá y se proveerá a Vm sin que se pierda tiempo y no se ofreciendo otro...

DOCUMENTO 149

Fecha: 12 de octubre de 1587

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Cosme Ruiz, Lope de la Cámara

Texto: *Con el deseo que tengo de escribir a Vs Ms y entretener el tiempo en algo escribí en días pasados a Nantes al Sr. Andrés Ruiz fuese servido de repartir las mercaderías de Castilla, aforándolas para esta villa como para la de Bilbao, para que con más brevedad se envíen a sus dueños. Respondió que él se holgaría mucho de enviar aquí algunos navíos por el breve despacho que aquí se tiene y para que esto se lleve a efecto era necesario que los dueños de las mercaderías se lo avisasen y tuviesen por bien esta consinación. A Vs Ms suplico que para que en lo que toca a sus mercaderías escriban al dicho Andrés Ruiz las cargue para este puerto, pues desde aquí se despacharán con tanta o más brevedad que de Bilbao, y con menos costas y averías, y la que se escribiere sobre este particular manden Vs Ms enviármela para que por mi mano vaya a las del dicho Andrés Ruiz, y los fletes vendrían aquí a mejor precio por ser el puerto más acomodado para los franceses y para todas cosas como es notorio, y los demás que piden ropa nos harán merced de escribir lo mismo comunicándose Vs Ms con los mayores cargadores para que de*

acuerdo se escriba a Nantes sobre ello y en este recibiré yo mucha merced y quedará más obligado a las cosas a su servicio. A quienes Nuestro...

DOCUMENTO 150

Fecha: 19 de octubre de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por que con los ordinarios escribimos a Vm lo que se ofrece quanto a los negocios, ésta sólo servirá para deciros como el portador que se dice Francisco de Güemes es deudo y muy cercano Alonso de la Bárcena, el qual va con propósito de servir y así en lo que hubiere lugar la recibiremos le mande Vm tener por encomendado por ser cosa que toca a Alonso de la Bárcena el qual quedará en obligación de servir la merced que Vm le hiciere. Y será mayor si hubiere lugar de acomodarle en su casa de Vm. Dicho Francisco de Güemes es mancebo virtuoso y bien inclinado y servirá con mucho cuidado en todo lo que le demandare y con tanto...*

DOCUMENTO 151

Fecha: 19 de octubre de 1587

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No tengo ninguna de Vm a que responder ni ocasión de su servicio y lo más cierto será dar pesadumbre como tengo costumbre, y ansí digo que el portador, Francisco de Güemes, cuñado de Alonso de la Bárcena, criado de Luis Álvarez Caldera, va a esa villa con disinio de entretenerse proveyendo por lo que parece en esta Montaña. Y lleva propósito de sujetarse a mucha humildad y con esta nos convida a todos para proveer de terceros y yo como tan servidor de Alonso de la Bárcena suplico a Vm le favorezcan en qualquiera ocasión que se le ofrezca de tomar asiento y si en casa hubiere falta de servicio recibirá más merced y todos la recibiremos y con la confianza de la que Vm siempre me hace me pidieron estos renglones a quien suplico perdone la pesadumbre. A mi Sra. Dña Mariana de Paz beso muchas veces las manos y lo mismo hace Beatriz de Torres con las de Vm, a quien Nuestro...*

DOCUMENTO 152

Fecha: 20 de octubre de 1587

Remitente: Juan Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Muchos días ha que no tengo carta de Vm y como se me ofrezca en suplicar no puedo dejar de dar pesadumbre.(/)*

El Sr. Andrés Ruiz me envió dos toneles de mercancías de Benedito de Hurrio, flamenco, residente en Madrid, con orden se los entregase a él o a su mandado cobrando antes y primero 128.000 mrs que debe dicho Hurrio al Sr. Andrés Ruiz de costas de mercaderías pagadas y de dineros que le dio en Nantes y de costas hechas sobre los mismos toneles, y después que yo los recibí, ejecutó Carlos de Latre, vecino de esa villa de Valladolid por 600 Ds. que le debe dicho Hurrio sobre los toneles y después acudieron otros acreedores de Madrid y de otras partes en cantidad de más de 1.200 Ds. anteriores a todos con escrituras bastantes y han ejecutado y ello y yo hacemos todos diligencia de acreedores y mi letrado me tiene casi desahuciado de mi justicia por ser la deuda que se debe al Sr. Andrés Ruiz de otra mercaderías que si toda la deuda fuera de costas hechas sobre estos dos toneles dice el letrado teníamos llano negocio. Y el Sr. Andrés Ruiz quiere que se siga y le condenaren sea posible por esa dicha Chancillería y se avise a Vm dello para que se encargue el negocio a su procurador y el poder que me ha enviado viene en blanco donde se ha de poner los nombres de los

procuradores y solicitadores y ansí suplico a Vm mande avisarme cómo se llama el procurador de Vm y solicitador(//) y los de Madrid por si acaso fuere el pleito allá por que hay requisitorias de Madrid de algunos acreedores que han pedido ejecución ante autoridades del crimen y mandan se inhiba la justicia de aquí del conocimiento de la causa y remita todo lo actuado y con todo esto no se ha querido enviar la justicia de aquí. Y sospecho vendrá sobre carta no se lo que ha de parar, y en duda mandará Vm enviarme en nombre de los de Madrid y Valladolid, digo los procuradores y solicitadores para hacer el poder que envía Andrés Ruiz y ha tiempo se avisará a Vm lo que sobre ello se hiciere y con esto no ás de que guarde Nuestro...

DOCUMENTO 153

Fecha: 29 de octubre de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En el ordinario de anoche recibimos la carta de Vm de 20 deste escribimos a Vm y le enviamos una letra de mil reales sobre Agustín del Río, la qual se habrá cobrado y se harán buenos a la quenta de Alonso de la Bárcena de lo procedido del trigo de la nao de Galicia y son a quenta de los 64.000 que debe Pedro de Liendo, aunque no dio más de 900 reales, el resto se procurará de cobrar, y como lo sea se proveerá y al tiempo se pondrá diligencia para cobrar los 4.000 reales que daban en Avilés y haciendo en todo como en cosas propia.(/)*

En 21 deste escribimos a Vm y enviamos una letra de 71.400 sobre Juan Sarabia, la qual entendemos no se agotará por que ha provisto acá el dinero y ansí mandará Vm se nos torne a enviar dicha letra para volverla a su dueño, y con este portador Mateo del Prado, arriero, enviamos a Vm. 142 escudos de a 400 que valen 56.800 maravedís, que los mandará Vm recibir y hacerlos buenos a Alonso de la Bárcena a la quenta del cobre mandándonos avisar del recibo y como vamos cobrando iremos proveyendo que no se puede más hacer y del pendiente de ellos le mande Vm por seis reales asentándolos a dicha quenta.(/)

Por carta que tenemos de Eusebio Guerra de 21 deste dice no se le han pedido los 5.000 y tantos que debe que como se lo (/) pidan los pagarán luego y ansí suplicamos a Vm mande que se hagan.(/)

La letra de Madrid se cumplirá sin falta ninguna y aquí será una carta para Héctor de la Hobe para que pague los 2.000 rs. el qual tiene hecho obligación pero es de mayor quantía y cobradas estas dos partidas se harán buenas a la quenta de Luis Álvarez de las mercaderías vendidas y la obligación de los 45.404 se cobrarán en estos pagos y se hará buena a la quenta de Bárcena como tenemos avisado.(/)

Del cobre de Luis Álvarez comenzamos a vender ayer una partida de 437 libras a 6.000 el quintal para mediados de febrero y aguardamos respuesta sobre lo que escribimos de la partida de 50 ó 60 quintales que toma a Aparicio de Berasategui de Valmaseda que da a 14 Ds ½ por un año al qual se lo daríamos a 15 por ser buena dita y como tengamos carta de Vm sobre ello con

lo que ordenare le avisaremos y con tanto hasta tener carta de Vm. No alargamos. Nuestro Señor...

DOCUMENTO 154

Fecha: 16 de noviembre de 1587

Remitente: Andrés de la Maza

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 12 deste recibí las de Vm de 2 y 6 deste en respuesta de la mía a las cuales se ofrece poca respuesta y seré breve.(/)*

Grande largueza es la que ha habido en esa feria de dinero que me admira y a pensarlo lo sacaré en reales y no se remitirán pero pues se hizo no hay que tratar de ello sino tomarlo de la manera que al tiempo se da, yo asiento la letra de los 2.268 escudos para la de Vm y en lo de la encomienda pues estaba el pago en Vm tenía entendido que no se contaría. Será de la manera que Vm lo ordenare y de que vayan las letras a pagar a Bombisis me he holgado y de que las letras sean de las mejores en ser guiado por mano de Vm no pueden dejar de serlo. La segunda enviaré con otro correo pues Vm enviará de ahí la segunda, digo primera, y escribiré con este la orden que tendrán en la feria y sin se ofrecer otro guarde Dios....

DOCUMENTO 155

Fecha: 17 de noviembre de 1587

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Estos días pasados escribí a los Sres. Cosme Ruiz y Lope de la Cámara suplicándoles fuesen proveídos de escribir al Sr. Andrés Ruiz a Nantes dándole comisión para que carguen y repartan las mercaderías de Vs Ms por este puerto con buena comodidad no quitándolo a los de Bilbao de todo punto sus encomiendas sino que se repartan por todas partes pues estando en dos partes serán Vs Ms mejor proveídos y en lo de las costas hemos ofrecido que no serán las de aquí más que las de Bilbao y aún así si pudieren ser más se procurarán.(/)*

Y el Sr. Andrés Ruiz tiene deseo de repartir dichas mercaderías por este puerto por la buena comodidad y breve despacho de los navíos franceses que vendrán aquí con menor flete que a Bilbao y dichos señores no me han respondido y he sabido aguardaban a Vm para la determinación desto a quien suplico quanto puedo mande y dé orden como venga esta mi pretensión a debido efecto, pues sin el auxilio y favor de Vm no tengo nada, aunque algunos de esos señores de Medina del Campo escriben se les envíe por aquí sus mercaderías y se bien que si Vm y los Sres. Cosme Ruiz y Lope de la Cámara no escriben sobre ello al Sr. Andrés Ruiz que no hará cosa ninguna y pues a

todas partes está bien esto que pido, suplico a Vs Ms se me conceda esta merced.(/)

En lo que toca al pleito del Sr. Andrés Ruiz procuran las partes opositoras dilatarle por que por parte de Carlos de Latre se han pedido otros quatro meses más de prorrogación de término probatorio (//) que son a cumplimiento de 10 meses que se acabarán en 24 de enero primero y la probanza que se me envió a Nantes vino en francés con todos autos y la hice traducir en romance castellano con autoridad de la justicia, y se ha presentado y a su tiempo se harán las diligencias necesarias y el que tradujo la probanza me ha dicho viene bien probada nuestra justicia. A mi Sra. Dña. Mariana de Paz beso sus manos infinitas veces y la suplico mande en cosa que por acá le de gusto pues sabe tienen Vs Ms a su criado que los ha de servir en todo tiempo y guarde....

(Posdata)

La carta que Vs Ms escribieren para el Sr. Andrés Ruiz suplico se me envíe luego con el primero por que se apareja aquí una zabra pequeña de remos para Nantes y la llevará y será luego de vuelta placiendo a Dios.

DOCUMENTO 156

Fecha: 7 de diciembre de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La de Vm de 28 del pasado recibimos en 4 del presente en respuesta de la nuestra y después habrá recibido otra a que nos remitimos.(/)*

Quedamos avisados del recibo de los 56.800 que proveímos y como se habían hecho buenos a Bárcena que está bien y a su cuenta se han de poner los 6 reales que se pagan con del parte. También quedamos avisados de cómo Héctor de la Hobe libró 2.000 rs el qual nos ha dicho los libró en reales. A Vs Ms avisé si es ansí y si hay algún daño para que se cobre acá de él y estos 2.000 rs. se han de hacer buenos a Luis Álvarez.(/)

A Galicia hemos enviado hombre propio a la cobranza de lo que allá se debe, como vuelva con el recado lo proveeremos luego y para entonces se cobrará lo que debe Pedro de Liendo y todo se enviará juntamente. (/)

También para fin del pasado había de pagar Hector de la Hobe 132 mil y tantos y a Bilbao enviamos el recado para que se cobre si ha venido de Madrid donde le aguardaban y cobrado que sea se proveerá. Y todo lo demás que se fuere cogiendo y esta semana cobramos 13.000 de una partida por justicia no se perderá punto en ello como conviene en hacer la provisión como se vaya recibiendo .(/)

Que la venta del cobre ninguna cosa se ha hecho hasta agora estamos aguardando Aparicio de Berasategui para ver si nos acordaremos sobre la partida que pedía que como se a los 15 Ds. se le dará y de lo que se hiciere avisaremos a Vm y contanto no se ofrece.....

DOCUMENTO 157

Fecha: 9 de diciembre de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 5 del presente recibimos 2 de Vm de 27 de 30 del pasado, la una hecha en Valladolid y la otra en Medina a las quales responderemos por esta.(/)*

En 29 del pasado escribimos a Vm a Valladolid con Mateo del Prado, arriero, con quien proveímos 56.800 mrs en escudos a quenta del cobre de Alonso de la Bárcena bien entendemos habrá persona que los recibía allí en su casa de Vm y del recibo aguardemos aviso. Y hasta agora no hemos cobrado más andamos en ello y aún por justicia como vamos recibiendo iremos proveyendo que no podemos decir para quando hasta estar cobrado por andar tan ruines las cobranzas.(/)

Héctor de la Hobe habrá pagado por fin del pasado 2.000 rs. que mandará Vm se nos avise dello y se harán buenos al Sr. Luis Álvarez a quenta de las

mercaderías vendidas y para fin deste se ha de cobrar otra partida dello y como lo sea se enviará sin que se detenga acá. (/)

Quedamos avisados se había recibido la letra de los 1000 res sobre Agustín del Río y se había aceptado y se cobraría que está bien dado. Alonso de la Bárcena nos ha escrito que todo lo que procediere del trigo de la nao de Galicia se ha de tener la cuenta con él y así lo había escrito a Vm y también Luis Álvarez lo apunta en sus cartas y así made Vm que se haga fuendo servido de Pedro de Liendo no se ha cobrado el resto de los 64.000 pero pondráse diligencia para ello y para los 4.000 rs que se deben en Avilés para esta semana que si no los proveen se habrá de enviar allá persona a la cobranza dellos que lo qual no habrá falta para concluir aquella cuenta (//)

La letra sobre Juan Sarbia recibimos ya se nos volvió el dinero que es lo que fue con Mateo del Prado.(/)

En lo de la venta del cobre que escribimos hasta agora no se ha efectuado ni ha querido subir de los 14 Ds. $\frac{1}{2}$ ni se lo daremos menos de a los 15 como escribimos por un año y esto por ser la dita segura y si se ofrecieren otros haremos en despacho como cosa propia y por todas partes haremos diligencia como si fuese propio y con tanto...

DOCUMENTO 158

Fecha: 10 de diciembre de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario recibimos la de Vm de 3 deste a que responderemos por esta. Eusebio Guerra nos escribe que no se le había pedido lo que debe y que como se lo haga lo pagará luego y si no se hubiere cobrado mande Vm, que se le pida aunque hacemos diligencia no podemos cobrar de lo caído para Luis Álvarez y Bárcena. Aparicio de Berasategui de Valmaseda fue a la feria de San Miguel que se hace en esa villa, a quien dimos orden diese a Vm 40 y tantas mil que debe, bien creemos lo habrá hecho que nos lo mandará Vm avisar y lo que dio al justo para asentar la partida que es aquí de Bárcena.(/)*

Aquí será una letra mía de 46.630 sobre Pedro Sánchez del Candano de Madrid a la vista en reales con esta de aviso. Vm la mande enviar a su hombre para que la cobre y se hagan buenos a Luis Álvarez Caldera a la cuenta de las mercaderías vendidas y para fin deste pagará allá a Vm por nosotros Héctor de la Hobe, flamenco, 2.000 rs. que cobrados se harán buenos a la misma cuenta avisándonos de ello.(/)

Así mismo será aquí una obligación de 45.404 sobre Pedro Fernández Hurtado, vecino de Toledo, a proveer en estos próximos pagos de octubre con poder y carta nuestra para los cobrar. Vm mandará se ponga diligencia para

que se libren y se harán buenos a Alonso de la Bárcena a quenta del cobre vendido y del suceso de todo nos mandará avisar fuendo servido.(/)

De Pedro de Liendo hasta agora no hemos cobrado pero ha nos prometido de dar esta semana. Quanto a los 100 Ds. luego que sean recibidos enviaremos a Vm y luego procuraremos acabe de pagar el resto a cumplimiento de los 64.000 que debe (/) y así mismo no hará diligencia para cobrar los 4.139 rs que se deben para esta semana y todo se proveerá como se haya cobrado sin dilación.(/)

De la venta del cobre ninguna cosa se ha hecho hasta ahora podrá ser que con la venida de la flota tenga mejor despacho el qual procuraremos para todos días como si fuese propio y no se ofreciendo....

DOCUMENTO 159

Fecha: 14 de diciembre de 1587

Remitente: Martín de Bayona. Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La de Vm del primero deste recibimos en 11 de la qual haremos por esta respuesta a lo necesario.(/)*

Los 5.754 que se cobraron de Eusebio Guerra teníamos puestos a quenta de Álvaro de la Bárcena, y ahora pasamos la partida a quenta de Luis Álvarez, como Vm lo manda y ansí en esto no habrá ninguna diferencia y serán para en quenta del procedido de sus mercaderías vendidas con los 46.630 cobrados de

Sánchez del Candano y los 68.000 de Héctor de la Hobe, el qual nos escribe vendrá para Navidad a Madrid, y pagará los 132.000 que debe y como se reciban se prurarán luego a Vm y lo que más se fuere cobrando.(/)

Quedamos avisados se habían cobrado de Fernández Hurtado los 45.404 que está muy bien. (/)

A obra 10 días enviamos hombre propio a Galicia a la cobranza que allí se debe. Dios le dé buen suceso que como sea venido con el recaudo se proveerá luego y avisaremos de lo que sobre ello recibimos. Para esta Navidad ha quedado Pedro de Liendo de nos dar el rendimiento que debe y cobrado que sea lo enviaremos a Vm. (/)

En lo de la quenta del cobre ninguna cosa se ha hecho hasta ahora que de día en día aguardamos a Aparicio de Berasategui que tomaba la partida de 50 quintales y como venga se lo daremos como de a los 15 Ds. y no menos. Y por otras partes hacemos diligencia sobre ello.(//)

Aquí ha llegado una nao de Anburgo(sic) con cera y otras mercaderías y con algún cobre que será causa para que esto que aquí está no tenga mejor despacho. De lo que más se ofreciere avisaremos a Vm y no se ofreciendo....

DOCUMENTO 160

Fecha: 21 de diciembre de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario pasado escribimos a Vm y respondimos a su carta que será cierta que nos remitimos y lo que agora se ofrece es dar cubierta a la inclusa letra de ochocientos rs. Sobre Juan Sarabia que Pedro de Liendo nos ha hecho dar a cuenta del resto que debe de los 64.000 que mandará Vm se cobre y se hagan buenos a la cuenta de lo que procede del trigo de Galicia, mandándonos avisar del recibo y de cómo se cobra del hombre que enviamos a Galicia hasta ahora no hemos tenido nueva ninguna, aunque hace más de quince días que partió de aquí. Como vuelva con recado lo proveeremos y avisaremos del suceso. Y también aguardamos a Héctor de la Hobe para cobrar de él como lo sea y lo que más se cobrare se remitirá luego y no ofreciendo otro ...*

DOCUMENTO 161

Fecha: 28 de diciembre de 1587

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario escribimos a Vm y enviamos una letra sobre Juan Sarabia de 800 rs. a cuenta de lo de Pedro de Liendo debe, que habrá sido cierta y se habrá mandado cobrar haciéndolos buenos a la cuenta de las mercaderías de la nao de Galicia y del suceso aguardamos aviso. Con el ordinario hemos recibido la de Vm de 12 deste con la de Luis Álvarez que es copia de otra. Y sobre el despacho de su cobre hasta ahora no se ha hecho ninguna cosa. Sobre lo qual no hacemos la diligencia posible y se hará más que si fuese propio y esperamos que pues no viene cobre esto terná despacho. Aunque hemos entendido que ingleses lo traen por San Juan de Luz y lo entran los de Bilbao con diligencia. También se hace diligencia en la cobranza de las deudas y aguardamos a Héctor de la Hobe y otras partidas que como se vayan recogiendo se irá acudiendo a Vm sin haber falta del hombre que enviamos a Galicia a la cobranza de lo que allá se debe no se ha sabido ninguna cosa después que de aquí partió, como vuelva con el dinero se enviará a Vm y daremos aviso de todo lo que más se ofreciese y con tanto ...*

DOCUMENTO 162

Fecha: 12 de enero 1588

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Ayer con el ordinario escribimos a Vm y respondimos a su carta a que nos remitimos. Esta sirve solo para decir como los portadores Bastián de Arroyo, vecino de Moneo, y Juan López de Cebolleros enviamos a Vm 125 escudos de 400 mrs. cada uno, que valen 50.000 mrs. que los mandará Vm recibir y ponerlos a cuenta de Alonso de la Bárcena, de lo procedido de su cobre y del recibo mandarnos avisar sin pagar ningún porte y con tanto*

DOCUMENTO 163

Fecha: 24 de enero de 1588

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Recibí la de Vm de 11 deste y de que Vm y mi Sra. Doña Mariana de Paz tengan la salud que les deseo me he holgado mucho. Nuestro Señor se la dé por largos años como esta casa lo ha menester. (/)*

Dice Vm que Francisco de Ontaneda y Juan Pascual le escriben tenían cargado un fardel de trébol de fuera nº 1 por cuenta de Vm a mi consignado y como con bien sea llegado se le envíe luego digo que hasta agora no ha llegado tal navío y como Nuestro Señor le traiga en buen salvamento le recibiré e enviaré con toda brevedad a Medina del Campo. No me dice Vm nada de nuestro pleito y deseo saber en qué estado está y también de cómo le va al señor Andrés Ruiz y como le trata la tierra. A Vm suplico mande se me avise y le comunique sobre los negocios que he pretendido vengan a Laredo y sobre ello tornen a dar otro toque que si bien echan de ver lo que a Vs Ms les importa y no se bien que se holgaran de ordenar se consignent a Laredo las mercaderías que se cargan para Castilla o a lo menos que si se cargaren seis navíos o cuatro de la mitad sea para Laredo pues aquí tendrán tan buena o mejor comodidad. A Vm suplico se dé alguna traza en ello por hacerme merced que como Vm lo quiera, todo está en su mano. Y todos los de Medina del Campo me escriben que como Vm ordene su consignación a Laredo que ellos harán lo mismo por que lo desean por muchas causas justas y para traerlo a la memoria y soliciten este negocio con veras escribo a Juan Sarabia y Agustín Fernández y otro que tratan dello con Vm y con los demás cargadores y miera Vm que aunque (//) a mí me ha algún interés en esta pretensión que también les va a Vs Ms algún aprovechamiento y de lo que en esto acordaren será servido mandar se me avise, que de lo que acordaren y capitularen con Juan Sarabia y Agustín Fernández lo daremos por bien hecho. Al Sr. Andrés Ruiz beso sus manos muchas veces y que le suplico me sea buen tercero en estos negocios y pretensión. Beatriz de Torres besa las manos de Vm y ella y yo las de mi señora Doña Mariana de Paz en cuya vida Nuestro Señor.....

DOCUMENTO 164

Fecha: 1 de febrero de 1588

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario pasado escribimos a Vm, después hemos recibido la suya de 19 en respuesta de la nuestra de 11. Por ella entendemos se habían cobrado los 800 rs. de la letra que enviamos sobre Juan Sarabia y se habían hecho buenos a la cuenta de Luis Álvarez que está bien. Ansí mismo entendemos se habían recibido los 125.000 que proveímos con Bastián de Arroyo y Juan López y se habían hecho buenos a Alonso de la Bárcena sobre que no tenemos que decir. (/)*

En la venta del cobre no se ha hecho más de lo que avisamos por la pasada sobre lo cual aguardamos respuesta de Vm para tratar de ello.(/)

El hombre que habíamos enviado a Galicia llegó aquí ayer el cual cobró solos 1.000 rs. a buena cuenta y dejó la ejecución a punto de remate y quedaron de pagar el resto aquí para mayo. Plegue a Dios lo cumplan que son tan grandes tramposos aquellas gentes que Vm no lo podría creer por que los unos se han llamado de hidalgos y otros a familiares que si se hubiese de escribir lo que ha pasado sería cosa de juicio. Este negocio tendrá tantas costas que es lástima. Plegue a Dios se acabe de cobrar con bien, que los fiadores bien abonados son, pero son como decimos muy tramposos. (/)

Deseamos entender se habían cobrado los 200 Ds. que Pedro de Ateca proveyó de Bilbao, el cual había de cobrar allí lo que Héctor de la Hobe debía (//) y lo remitirá por que así se lo hemos ordenado. También vamos recogiendo aquí lo que se puede lo cual con lo que ha venido de Galicia se proveerá a Vm. y con tanto ...

DOCUMENTO 165

Fecha: 15 de febrero de 1588

Remitente: Martín de Bayona. Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La de Vm de 2 del presente recibimos en 12 del presente a la qual responderemos por ésta. Los 2.200 reales que se recibieron en Medina, que libró Pedro de Ateca, mandará Vm que se hagan buenos a Luis Álvarez en la quenta de sus mercaderías vendidas aquí.(/)*

Y aquí va una letra mía sobre Diego de la Peña y compañía de 136.000 mrs a pagar a fin deste en reales de quarto que mandará Vm enviarla para que se acepte, y se cobre al tiempo y de ellos se harán buenos a Luis Álvarez a la misma quenta que arriba decíamos 102.000 a quenta de los que Héctor de la Hobe debe y a la quenta del mismo Luis Álvarez y Alonso de la Bárcena del procedido del trigo de Galicia se harán buenos 17.000 y a la quenta de Alonso de la Bárcena de su cobre vendido. Los otros 17.000 que había justo lo que importa dicha letra y en esta conformidad suplicamos a Vm. lo mande asentar

por que andemos de acuerdo, mandándonos avisar de cómo se hace siendo servido.(/)

También enviamos aquí una quenta para el Sr. Eusebio Guerra quien pagará 6.022 mrs que mandará Vm se cobren y se hagan buenos a Alonso de la Bárcena en la quenta del cobre vendido.(/)

Y como vamos cobrando iremos remitiendo que en verdad que hay trabajo en estas cobranzas que con 1.500 rs. no está cumplido lo que ahora remitimos pero importa poco avanzarlo. Dice Vm que no tiene persona de recaudo para que reciba el dinero y así advertiremos al que lo ha de pagar que lo provea ahí a Vm o a Medina del Campo a Cosme Ruiz y Lope de la Cámara.(/)

En quanto a la venta del cobre que escribimos no hay que tratar que también nos pareció ser muy corta. Uno de Bilbao nos ha escrito que tomará 50 quintales y dará ahí 14 Ds y pagará la mitad de contado y la otra mitad a un año, y si esto no quisiéramos que tomará 100 quintales a 14 Ds. $\frac{1}{2}$ a pagar la mitad a seis meses y la otra mitad a otros seis. Escribimos con este ordinario le daremos la partida de los 50 quintales a 14 $\frac{1}{2}$ o la de 100 a 15 con el tiempo que dice y no menos por que tendrá cada quintal de costa de aquí allí medio ducado por quintal, pero por acabar viniendo en esto aceptaremos por ser muy buena dita y hombre rico y así para se llevaree efecto Vm lo mandará tener por bueno y de lo que sea avisaremos luego a Vm y no bajaremos desto hasta tener carta de Vm...

DOCUMENTO 166

Fecha: 25 de abril de 1588

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Por que de las cosas que se han ofrecido tengo dado aviso a Vm sólo esta servirá para decir como por parte de Carlos de Latre ha venido compulsoria para llevar el proceso ahí a Valladolid. Y ansí me ha notificado vaya en seguimiento del dicho pleito, por tanto conviene que Vm desde luego prevenga a los procuradores, a quienes está dado poder conforme Vm me aviso. Y el proceso está sacado y le llevarán un día de estos. Y por amor de Dios que de parte de Vm se ponga toda la solicitud que pudiere por que demos fin en este negocio que la intención de Carlos de Latre es pedir que estos bienes se beneficien y se haga dinero de ellos y yo deseo lo mismo. Y este pedimiento no se pudo hacer aquí por estar apelado en grado de apelación para ante esos señores y de lo que más se ofreciere iré dando aviso a Vm a quien Nuestro Señor....*

DOCUMENTO 167

Fecha: 3 de mayo de 1588

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Con el ordinario pasado escribí a Vm y avisé como nuestro negocio estaba servido a favor del Sr. Andrés Ruiz y le envié el traslado de la sentencia , y tengo aviso de Vm haberla recibido y respondí a su carta y dije como Carlos de Latre había traído compulsoria para llevar el recibo, y como se me había notificado fuese en seguimiento del pleito, y agora torno avisar a Vm este negocio para que estén prevenidos el procurador y solicitador de esa audiencia por que por descuido nuestro no hagan algo con que nos pese. Carlos de Latre pretende que esta hacienda se beneficie y yo querría lo mismo, por que no se dañe esto se puede negociar mejor con esos señores y proveerán lo que más convenga a todos por que del beneficio de la hacienda no puede resultar sino mucho provecho para todos y pues no tengo de que más dar aviso....*

DOCUMENTO 168

Fecha: 9 de mayo de 1588

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm recibimos con el último ordinario de 5 deste [...] tuvimos carta de Peñas de cómo habían aceptado la letra de los 9.139 que envió Gregorio de la Encina y la cumplirán la qual se habrá cobrado y hecho buena como avisamos. Y entendemos como Eusebio Guerra había pagado las dos partidillas que debía y se habían asentado que está muy bien. Y en quanto a las deudas que se deben de Luis Álvarez Caldera se hace diligencia y no se qué de hacer más y como se vaya recogiendo se irá proveyendo con la más brevedad en que pueda proveernos a Vm de todo lo que se hubiere cobrado por que no somos amigos de retener en nuestro poder dinero ajeno, y en la venta del cobre ninguna cosa se ha hecho de lo qual tenemos tanto cuidado como de cosa propia, como se hará siempre y no se ofreciendo más...*

DOCUMENTO 169

Fecha: 25 de mayo de 1588

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No tenemos ninguna de Vm a que debemos respuesta y así en esta seremos breves, avisando a Vm cómo hoy hemos vendido a Pedro de Ahedo, vecino de Valmaseda, con buenos fiadores 22 quintales de cobre a 15 Ds. a pagar a fin de mayo que viene de 89, que nos parece buena venta. Otro de Bilbao nos pedía otros 50 quintales a pagar en seis meses y entregados allí. Se los dábamos a 15 Ds ½ hasta agora no ha venido en ello de lo que se acordare avisaremos a Vm de todo lo que más se ofreciere.(/)*

De resto de las mercaderías que el Sr. Luis Álvarez nos envió para vender aquí se le deben 30.321 mrs. los quales enviamos en 75 escudos y 9 rs. 15 mrs. a Gregorio de la Encina a Burgos para que allí los provea a Vm por no haber ninguno que vaya de presente para ahí y ésta va por su mano. Como los haya Vm recibido los mandará hacer buenos a dicho Luis Álvarez en la cuenta de las mercaderías que nos envió para la qual con esta partida habremos proveído a Vm en todo 361.505 en las partidas que serán por relación desta otra parte que de cómo estamos de acuerdo nos lo mandará Vm avisar fuendo servido.(/)

Del cobre vendido de cuenta de Luis Álvarez están caídas dos partidas de cosa de 40.000 mrs pero no está cobrado resto de ellas hacemos diligencia para ello y como sea cobrado se proveerá luego y no se ofreciendo otro.....

DOCUMENTO 170

Fecha: 13 de junio de 1588

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 10 del presente recibimos la de Vm de 4 en respuesta de la nuestra de 25 del pasado a que responderemos por ésta. Quedamos avisados había recibido los 30.321 que Gregorio de la Encina remitió por nosotros y se habían hecho buenos a la cuenta de Luis Álvarez, con los quales cerramos su cuenta de las mercaderías vendidas por él.(/)*

En quanto a los 500 reales y las dos letras de 34.000 y 27.200 que dice Vm tiene asentado a la misma cuenta, decimos que estas partidas con más los 17.000 que hemos proveído a Vm de contado con Juan Diez de Barruelo y 34.000 en una letra sobre Peñas que monta en todo 282.200 es lo cobrado del trigo de Galicia y si Vm manda mirar nuestras cartas cuando lo proveímos así lo hallará y en esta conformidad se ha de asentar por que de otra manera es andar las cuentas erradas. (/)

En quanto a la venta del cobre después de lo último que avisamos se han vendido tres partidillas de ocho quintales $\frac{1}{2}$ a 15 Ds. para Navidad. Y con el de

Bilbao no se ha hecho ninguna cosa por que se ha refriado. De contino hacemos diligencia por todas partes y no se perderá. También vamos recogiendo lo caído de esta quenta y acabado lo proveeremos a Vm sin dilación y siempre iremos dando aviso del suceso de todo. Y no se ofreciendo otro ...

DOCUMENTO 171

Fecha: 8 de agosto de 1588

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Muchos días ha que no hemos recibido ninguna de Vm , ni tampoco hemos escrito por no haberse ofrecido sobre qué, y ansí ahora seremos breves. (/)*

Deste cobre del Sr. Luis Álvarez vamos despachando poco a poco a 15 Ds. para Navidad y fin de enero y para mayo en partidas pequeñas de a 2 y 3 y 4 y 6 quintales como se ofrece y ansí iremos prosiguiendo en lo que se ofreciere porque a Bilbao vale a 14 Ds. y a 13 con un año y de más otras lo hallan a 12 y menos. Y ansí haremos en ello como en cosa propia.(/)

Al Sr. Gregorio de la Encina hemos ordenado que provea a Vm 40.000 mrs. a quenta de Luis Álvarez del cobre y como se reciban se los mandará hacer buenos mandándonos avisar dello y de lo que más fuere servido en que le podamos servir. (/)

En Avilés tenemos el propio a la cobranza de lo que allí se debe del trigo el cual anda en pleitos sobre ello plegue a Dios se acabe en bien y guarde y aumente a Vm como desea del ...

DOCUMENTO 172

Fecha: 29 de agosto de 1588

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Textos *prosiguiendo sin perder ocasión ninguna que se ofrezca y siempre iremos avisando: Recibimos la de Vm de 16 del presente en respuesta de la nuestra y por ella entendemos había remitido Gregorio de la Encina, de Burgos, 40.000 mrs. los cuales se habrán cobrado y se harán buenos a Luis Álvarez en su cuenta que son del cobre vendido. Y en la venta dello vamos haciendo lo posible como si fuese propio y ansí iremos prosiguiendo sin perder ocasión ninguna que se ofrezca y siempre iremos avisando a Vm del suceso de todo. (/)*

Del hombre que tenemos en Avilés a la cobranza de lo que allí se debe recibimos carta la semana pasada y nos avisa que los deudores ansí como entendieron estaba allí se le habían acogido a las aldeas y aunque algunas veces habían ido alguaciles a buscarlos, se les ausentaban y no los podían haber. Y ansí anda con harto trabajo haciendo hartas costas pero a otro que de acabar llevó instrucción de no salir de allí sin dar fin por acabar de una vez. Ello

se consumirá en costas de que nos pesa pero según la gente es tramposa y cavilosa no se puede más hacer como sea venido avisaremos del suceso.(/)

Como vengan aquí algunas zabras con alguna nueva de la armada avisaremos a Vm de lo que hubiere de nuevo y no se ofreciendo otro ...

DOCUMENTO 173

Fecha: 24 de octubre de 1588

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *En 22 del presente recibimos la de Vm y con ella mucha merced. De las cobranzas de las deudas del Sr. Luis Álvarez Caldera hasta agora no hay ningún dinero que proveer por que no ha caído el tiempo dellas. De aquí adelante caerán y a su tiempo pondremos diligencia para cobrar y proveerlo luego a Vm sin que haya dilación. De Alonso de la Bárcena ninguna cosa hay porque ha dado letras sobre nosotros y se habrán de cumplir aunque no están cobradas sus débitos.(/)*

La quenta que Vm pide del cobre vendido de Luis Álvarez será aquí. Y en Bilbao teníamos concertada una partida de 25 quintales a 14 Ds. por un año y buena dita, pero visto lo que Vm manda de que todo lo que estuviere por vender se envíe a Madrid al Sr. Antonio Núñez Caldera dejaremos de efectuar dicha partida. Y ansí esta semana se lo encaminaremos a la menos costa que sea posible y lo dezmaremos en nombre de Vm y avisaremos de lo que

montare para que se haga memoria para lo pagar en pagos de febrero y como se haya acabado de encaminar lo avisaremos a Vm y que la cobranza de las deudas a su tiempo pondremos diligencia para la cobranza y proveerlo luego.(/)

Aquí será una carta de Alonso de la Bárcena que mandará se le responda allá y no se ofreciendo otro hasta tener carta de Vm no alargamos...

DOCUMENTO 174

Fecha: 21 de noviembre de 1588

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Los días pasados escribimos a Vm y respondimos a una suya y enviamos la relación del cobre vendido y que enviaríamos lo que resta por vender a Madrid al Sr. Antonio Núñez y, en su ausencia, a Francisco de Bobadilla. Después no hemos recibido ninguna suya y a la causa seremos breves y servirá para avisar a Vm como en 27 del pasado enviamos a dichos señores a Madrid 72 planas de cobre y 79 de (torta) que pesaron aquí 171 arrobas y montó el diezmo dello 14.450. Y hoy les hemos enviado 31 planas y 29 (tortas) que pesaron 70 arrobas $\frac{1}{2}$ que montó el diezmo dellas 5.915 mrs. con lo cual se dio fin a todo el cobre que recibimos de Luis Álvarez Caldera. De lo que montó el diezmo destas partidas se han hecho dos obligaciones en nombre de Vm a pagar en feria de febrero. Vm mandará hacer nota dellas para que se paguen al tiempo y como caiga el tiempo de las deudas que están*

fiadas se pondrá diligencia para las cobrar y como se vaya haciendo se irá remitiendo a Vm en lo cual y en servir es todo lo que se ofreciere a Vm no se perderá. Y no se ofreciendo otro ...

DOCUMENTO 175

Fecha: 11 de enero de 1589

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La de Vm 29 del pasado recibimos respuesta de dos nuestras a que responderemos por ésta. Había Vm recibido la letra de los 800 rs. que enviamos sobre Juan Sarabia y había enviado a Medina para que la pagase que está bien. Vm nos mandará avisar como se cumple y se hace buena a la cuenta de lo que procede del trigo de la nao de Galicia. De donde no ha venido hasta ahora el hombre que allá enviamos y de él hemos tenido nueva como había ejecutado la obligación y andaba en pleito y los fiadores se le oponían alegando veinte trampas que son tan cavilosos aquellos asturianos que muelen las gentes. Ofrecíanle 1.000 rs. y para la resta pedían espera hasta mayo sobre lo cual le avisamos y escribimos a un grande amigo que allí tenemos para que le ayudase e hiciese de suerte que la dita se asegurase aunque haya alguna dilación. No sabemos en lo que parará, avisaremos de lo que se hiciere como dicho hombre sea venido. (/)*

La venta deste cobre está muy en calma que no hay vender libra. Esta semana vendimos 257 libras a 6.000 el quintal a fin de abril y por todas partes hacemos diligencias sobre ello que lo qual no perderemos tiempo. Y de lo de Bárcena vamos poco a poco recogiendo aunque no también como querríamos con el primero que se ofrezca proveeremos lo más que sea posible. (/)

De Héctor de la Hobe no se ha cobrado. Está en Bilbao de donde se nos ha escrito que tiene allí cobranzas y que en todo este mes cumplirá con nosotros. Y lo mismo nos avisan de otra partida que cayó el plazo por Navidad y todo se remitirá a Vm como se reciba y no se ofreciendo otro ...

DOCUMENTO 176

Fecha: 23 de enero de 1589

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Hace algunos días que no hemos tenido carta de Vm y ansí seremos breves. La cobranza de las ditas que se deben del cobre andamos solicitando para acudir a Vm con ello y cóbrase tan mal que es lástima, porque hasta agora no se han recibido de lo caído mil y quinientos reales pero no perderemos tiempo. A buena quenta enviamos aquí una letra de 102.000 mrs sobre Antonio de Brueña que mandará Vm se acepte y cobre y nos mande avisar de ello y de cómo se nos hacen buenos y cómo vamos cobrando iremos remitiendo sin que haya dilación y con tanto...*

DOCUMENTO 177

Fecha: 6 de febrero de 1589

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Los días pasados escribimos a Vm y enviamos una letra de 3.000 rs. en buena cuenta de lo que se va recogiendo del cobre del Sr. Luis Álvarez Caldera. La qual se había de cobrar de Antonio de Brueña y aguardamos carta de Vm para saber cómo se haya cobrado que mandará Vm se nos avise siendo sevido. Y con brevedad se proveerá otra partida que Aparicio de Berasategui ha de pagar, el cual nos ha dicho que la dará en Burgos y como lo haya hecho haremos que se provea y dello daremos aviso. Como se fuere recogiendo lo demás iremos remitiendo sin que haya dilación.(/)*

De Alonso de la Bárcena hemos tenido cartas por mar en un filibote que de Dunquerca (sic) ha venido y con ellas nos ha enviado la que será aquí para Vm que del recibo le mandará Vm avisar y a nosotros en su servicio y con tanto....

DOCUMENTO 178

Fecha: 13 de Marzo de 1589

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm recibimos por la qual entendimos se había recibido una letra de los 3.000 rs. que enviamos sobre Antonio de Brueña a quenta de Luis Álvarez Caldera que está bien la qual se habrá cobrado y hecho buena a su quenta. Y agora enviamos aquí otra de 800 rs. sobre María Crespa de Medina del Campo que nos la ha enviado Aparicio de Berasategui que mandará Vm se acepte y cobre y se haga buena a la misma quenta mandándonos avisar de cómo se hace. Dicho Aparicio de Berasategui ha quedado aquí con nosotros que dará en Burgos otros 100 Ds y en Río seco otros 200 y ansí le hemos dado carta para Cristóbal Barroso delegado de Rio seco para que lo reciba y lo provea luego a Vm. Lo mismo escribimos a Burgos a Gregorio de la Encina y andamos juntando otra partida para remitirla a Vm lo cual será por vía de Burgos con mucha brevedad, aunque se pasa mucho trabajo en la cobranza, pero hácese todo lo posible como se haría hasta dar fin a ello, como es razón*

...

DOCUMENTO 179

Fecha: 24 de mayo de 1589

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Recibimos la de Vm de 10 del presente y quedamos avisados como se han cobrado los 63.580 que estaban en poder de Barrosa y se habían hecho buenos a Álvarez Caldera por nosotros que está muy bien. Agora escribimos a Burgos a Gregorio de la Encina que remita de allí a Vm otros 120.000 mrs. que se han juntado el cual lo hará y ésta va por su mano, que como se hayan recibido los mandará Vm hacer buenos a dicho Luis Álvarez por nosotros a cuenta de lo que se va cobrando de su cobre, que prometemos a Vm que no se puede más hacer por que con algunos andamos en ejecuciones y con justicia que como los tiempos son tan trabajosos así andan las cobranzas flojas. De nuestra parte no se perderá punto y como se vaya cobrando de irá proveyendo sin haber falta [...] tanto no se ofrece otro ...*

DOCUMENTO 180

Fecha: 15 de mayo de 1589

Remitente: Martín de Bayona y Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Recibimos la de Vm de 25 del pasado en 11 del presente en respuesta de la nuestra y por ella entendemos había Vm recibido la relación de las partidas de las mercancías del Sr. Luis Alvarez venidas por vía de Ruán y que están de acuerdo excepto que de los 4.000 rs. que se cobraron por letra nuestra de Peñas le hicieron buenos a dicha quenta los 3.500 y a Alonso de la Bárcena 500. Decimos que los 3.000 son de aquella quenta y los 500 también son de quenta del dicho Luis Álvarez del trigo de la nao de Galicia que ansí lo tenemos asentado y cerradas las quentas y desta manera se le puede avisar.(/)*

Quedamos avisados había Vm recibido los 120.000 que Gregorio de la Encina proveyó

A nuestra orden de Burgos y los 800 rs. que se cobraron en Medina. Y Barroso nos escribe de Rioseco había pagado al hombre que Vm envió los 63.580 que estaban en su poder y ansí habrá mandado Vm. hacer lo bueno todo al Sr. Luis Álvarez por nosotros a quenta de lo que se va cobrando de su cobre vendido y con brevedad esperamos proveer otra partida que con harto trabajo y costa de algunas ejecuciones vamos cobrando aunque va más despacio de lo que

quisiéramos pero háceselo posible como se hará sin perder tiempo y con tanto no se ofrece que más decir...

DOCUMENTO 181

Fecha: 11 de julio de 1589

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No tengo ninguna de Vm a que deba respuesta y ésta sirve decir como con el portador Juan Ruiz de Casares y compañía envió a Vm el fardel de la de fuera nº 1, venido de Ruán en Aparicio de Muga el qual va partido por medio que tiene lo siguiente: (/)*

-101 arrobas de sobremesa

-159 de servilletas

-2 ½ arrobas de lienzo por envuelta

-Un encerado por cubierta

-Un bancal y su arpillera que como Vs Ms lo hayan recibido le mandará pagar de su parte a 3 reales y quartillo por cada arroba (sic) de lo que pesare y no otra cosa. A quién Nuestro....

(Posdata)

Montó el diezmo 5.452

DOCUMENTO 183

Fecha: 17 de julio de 1589

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *No tenemos ninguna de Vm. a que debamos respuesta y ansí en esta tendremos poco que decir y servirá sólo para dar cubierta a la incluida que hemos recibido para Vm de Alonso de la Bárcena y otra para los señores Cosme Ruiz y Lope de la Cámara que se la mandará Vm encaminar y mandarnos avisar del recibo dellas. Estas cobranzas del Sr. Luis Álvarez Caldera andan muy ruines y despacio de que recibimos harta pena por que no se puede acudir como es razón y en verdad que están hechas algunas ejecuciones y que tenemos hombre propio que anda en ello solicitándolo más que si fuesen en negocio propio. En Burgos vamos juntando una partida que con brevedad se remitirá con lo que más se ofrece a Vm a quien Nuestro....*

DOCUMENTO 184

Fecha: 25 de julio de 1589

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Recibí la de Vm de 7 deste en 20 que tardó 7 días más delo que suelen otras cartas. Y de que tenga Vm y mi Sra. Dña. Mariana de Paz la salud que en esta casa se les desea me he holgado mucho Ntro. Sr. se la dé por mucho tiempo. Ya Vm habrá recibido el fardel de menajes que por ser solo y no haber cargas para Valladolid se envió a Medina con la demás ropa.(/)*

Los 33 fardos que Vm dice han de venir de Ruán para los Sres. Cosme Ruiz y Lope de la Cámara hasta ahora no son llegados, como con bien vengán se enviarán luego a sus mercedes y a Vm se dará aviso y ahora aguardamos de Ruán 2 zabrillas desta villa y un navío grande que cargaba Juan Portilla en Abra de Gracia donde entiendo que vendrán estos fardeles. Dios los traiga con bien y goarde a Vm...

(Posdata y con otra letra)

Suplico mande avisarme lo que se hizo en lo del pleito con Carlos de Latre y si le mandan entregar estas mercaderías por que los días pasados trujo una provisión para que se le entregasen a su parte y di cierta respuesta que habrá Vm visto.

DOCUMENTO 185

Fecha: 4 de agosto de 1589

Remitente: Juan de Montalvo

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *De algunos días a esta parte no he sabido de su salud de Vm y así estoy ansioso de recibir en esto merced por lo qual suplico a Vm me la haga de avisarme de estas nuevas pues tan buenas serán para mí en lo que hubiere merced servía a Vm esta su casa la tenemos todos a servicio de Vm y besan sus manos y de mi Sra. Dña Mariana y yo hago lo mismo con las de mi Sra. Dña. [...]. Y de los señores Vítores Ruiz y de Cáceres hube esta semana carta de mi Sra. Dña Ana de Montalvo y tiene salud y lo propio sus hijos, aunque no han venido de Orellana después que se velaran, mas quedábalos aguardando Lope de Perejil, un hombre honrado de los del barrio desta villa, que es cuñado de Casteñeda y a quien en muchas comisiones el Sr. Presidente de Indias siéndolo de Hacienda empleo y de todas dio muy buena quenta. Me ha pedido suplique a Vm le ocupe alguna comisión de las que podrá hacerle merced de darle si quiere en esto del escusado que diz que Vm tiene a su cargo para lo qual de más de que es hombre de bien y dará buena quenta quien Vm empleare en esto primero acreditará su persona muy a gusto y en tanto de Vm y la merced que en esto se le hiciere la recibiré como propia y que Dios....*

DOCUMENTO 186

Fecha: 7 de agosto de 1589

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Recibimos la de Vm de 24 del pasado en respuesta de la mía y por ella entendemos había recibido las que enviamos de Alonso de la Bárcena y que se le respondería por esa mía que está muy bien.(/)*

Dice Vm había enviado carta al Sr. Antonio Núñez Caldera para que entreguemos al hombre que enviare las obligaciones para que y recados de lo que se debiere del cobre que está muy bien y se hará ansí. En Valmaseda está ejecutando para los Sres. de Ahedo por una partida de 123.000 y tantos y esperamos que con brevedad dará orden de pagar.

También están hechas otras ejecuciones contra otros deudores que no nos descuidamos y hombre propio tenemos que anda solicitándolo pero no se puede más hacer a causa de los trabajos que hay pero no se perderá punto y holgaremos que venga el hombre para que vea lo que pasa.(/)

En Burgos vamos juntando una partida de 100.000 mrs o más que en todo este mes y antes la remitirá Gregorio de la Encina a Vm a quien damos orden para ello. También Cristóbal Barroso de Rioseco ha de recibir 500 rs. para el día de Nuestra Señora de agosto que viene y aquí será carta nuestra para él, en que le ordenamos que luego los provea a Vm a los dé a quien ordenare que se la

mandará Vm enviar y como se reciban hacerlos buenos a nuestra cuenta por Luis Álvarez Caldera, mandándonos avisar de cómo se hace y con tanto....

DOCUMENTO 187

Fecha: 6 de octubre de 1589

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Cosme Ruiz y Lope de la Cámara

Texto: *Con el ordinario pasado escribí a Vs. Ms. había acabado de enviar todos sus paquetes aguardando respuesta sobre si son servidos [.....] mojado se venda a la candelilla a quien más pagare por él, aunque parece que la tasación que se hizo del daño que fue en 6.000 mrs. esta [...] no tener tanto daño más de haberse mojado [...] beneficiarse y que con sacar testimonio desto para los aseguradores este daño con más las costas lo vean que no aguardo para enviarle más resolución.(/)*

(Al margen)

Hízolo Juan Diez de Barruelo, vecino de Barruelo, el buytron (sic) (/)

El fardo de las 32 piezas recibirán Vs Ms.del portador y pagarle su alquiler a razón de tres reales y media por cada arroba de lo que pesare. El valor de lo procedido de 964 arrobas monta 38.560 mrs. des[.....] mandarán Vs Ms. pagar al portador además de su alquiler cien reales que los ha de haber por su [.....] y cuidado que ha tomado de lo que el mismo [...] a Vs Ms y en esto y en lo demás que hiciere corremos Vs Ms y yo el riesgo que hubiere de por mitad y

ansí va esto con este mismo riesgo por [...] en beneficio de todos será bien que Vs Ms [.....] (mer)caderías desta calidad para que vaya algunas [...] y en lo que toca al cuidado que en esto (/) [...]

DOCUMENTO 188

Fecha: 2 de abril de 1590

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Algunos días ha que no recibimos carta de Vm y ansí seremos breves. Cristóbal Barroso nos escribió de Rioseco había proveído a Vm a Medina del Campo 100 Ds. y después esperamos haya proveído otros 26.000 y tantos mrs. que había de cobrar y por horas aguardamos que Pedro Sainz de Ahedo nos provea lo que debe para enviarlo a Vm. que como llegue lo haremos sin detenimiento ninguno. Y sobre lo demás que se debe agora enviamos el hombre que tenemos para esta cobranza para que haga diligencia en ello para dar el fin que lo deseamos quanto es posible.(/)*

Aquí será una carta que Alonso de la Bárcena nos ha enviado para Vm. que del recibo nos mandará avisar y si fuere servido de enviar la respuesta se encaminará y con tanto no se ofrece otro Nuestro Señor guarde....

DOCUMENTO 189

Fecha: 3 de abril de 1590

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Ayer escribimos a Vm con el ordinario y enviamos una carta de Alonso de la Bárcena y ésta será sólo para decir cómo con el portador Hernando de Consuertes enviamos a Vm mil y seiscientos reales que valen 54.400 mrs. Los 34.000 en mil reales y los 20.400 en 51 escudos de oro que lo mandará Vm recibir y hacerlos buenos a la quenta del cobre de Luis Álvarez Caldera, mandándonos avisar del recibo dellos. Esto se ha cobrado de la partida que debe Pedro Saez de Ahedo y agora deberá como 50.000 mrs. escasos, los quales ha prometido pagar para Pascua de Espíritu Santo, o la mayor parte de ellos y aunque tenemos posesión de un molino suyo que vale 600 Ds. por lo que podría subceder. Hemos recibido a buena quenta esto por pedir por tanto menos él anda con mucho cuidado para dar cumplimiento. También se anda procurando de recoger lo demás y como esté hecho se remitirá a Vm a quien suplicamos mande avisar del recibo desto al Sr. Antonio Núñez y con tanto no se ofrece otro ...*

(Posdata y con otra letra)

Entregó 54.196 en Salazar y Carmona por el porte 204. Total 54.400.

DOCUMENTO 190

Fecha: 23 de abril de 1590

Remitente: Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *La carta de Vm del 13 del presente recibimos en respuesta de las nuestras, y por ella entendemos como se habían recibido los 1.110 rs. proveyó de Rioseco Cristóbal Barroso y los 1.600 rs. que proveímos con Hernando de Consuertes y se había hecho bueno todo ello a la quenta del cobre de Luis Álvarez Caldera, que está muy bien. Y bien entendemos la necesidad que dicho Luis Álvarez padece, que nos pesa, y sabe Dios lo que se trabaja por acabar de dar final esta quenta. Y esta semana pasada anduvo el que tenemos para la solicitud dello ocupado 15 días dejó algunas cosas dello en buen tratamiento y ansí volverá pasado el Domingo de Casimodo (sic) a procurar de acabar. Como vuelva proveeremos luego a Vm todo lo que trujere cobrado aunque hasta hoy tenemos proveidos más de 50.000 mrs. más de lo que se ha recibido, por que cierto deseamos dar contento al Sr. Luis Álvarez por que lo tenemos tan a cargo y más que si fuese nuestro propio, y ansí nos lo ternemos a punto lo acabar de todo punto. Y Cristóbal Barroso proveerá luego otros 24.000 mrs. que pasada Pascua se los habían de pagar según nos avisa que como los envíe los mandará Vm recibir y aviarnos dello.(/)*

Si Vm. fuere servido desviarnos carta para Alonso de la Bárcena se la encaminaremos por esta vía y con tanto....

DOCUMENTO 191

Fecha: 8 de mayo de 1590

Remitente: Juan de Bayona de la Casa

Destinatario: Cosme Ruiz y Lope de la Cámara

Texto: *Los días pasados respondí a una que había recibido de Vs Ms con la que venía para Ruán y les avisé la había enviado. Y lo que ahora se ofrece que decir es que ayer domingo llegó a esta villa una zabra de Paricio Diego de Ruán con alguna ropa y no trae nada para Vs Ms sólo me dio una carta que será con esta que es de Ruán y con esto...*

DOCUMENTO 192

Fecha: 16 de julio de 1590

Remitente: Martín de Bayona, Diego de Quintana

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Algunos días ha que no recibimos carta de Vm y así en esta seremos breves y servirá para avisar a Vm. como escribimos a Cristóbal Barroso a Ruiseco provea a Vm 650 rs. que allí ha recibido del procedido del cobre de Luis Álvarez Caldera, el qual entendemos los habrá provisto a lo hará luego y así los mandará Vm hacer buenos a nuestra cuenta. Como se hayan recibido mandándonos avisar dello fuendo servidos. Y sobre lo demás que por acá se debe andamos procurando la cobranza dello por justicia, y aunque tenemos*

posesión de algunos bienes no podemos acabar y hácese tantas costas en ello que nos da pena y con todo eso deseáramos acabar por dar fin a esta quenta. Proseguiremos sin que se pierda tiempo e iremos acudiendo como se vaya cobrando sin dilación y en verdad que hasta hoy tenemos avanzados en esta quenta más de 25 ó 30.000 mrs. pero esto importa poco para lo que deseamos servir y con tanto....

DOCUMENTO 193

Fecha: 12 de marzo de 1591

Remitente: Pedro del Campo Arziniega

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Cuando partí de Bilbao escribí a Vm avisando como partía con mi Sra. desta villa para emboscarme con ella en estas azabras de Quijas y llegamos aquí el sábado de mañana y las azabras están aparejadas para partir y tienen el tiempo muy fuerte y así no se lo que detendrán en partir. He querido dar este aviso a Vm para que aquí siendo mandarme Vm otra cosa me lo mande avisar pues en todo no saldrá de lo que Vm me mandare. Mi Sra. no quiso que el niño fuese a Belorado y también que la Sra. de Baltasar de la Cama no le quisieron dejar si no que se les había de quedar en casa y así quedé con el Sr. Ayala que escribía a Vm para que en ello Vm hiciese lo que fuese servido. El poder creo habrá ya enviado Hernando Ortiz de Allende.(/)*

Quanto al negocio de Domingo yo hablé con Nuño de Bar[...] que fue criado de casa y según me dijo que quando ma[.....] Andrés Ruiz mi señor que le pagaron todo lo que se le debía y lo testificará Vm a su tiempo le mandará escribir e informar dello. Mi señora besa a Vm las manos y lo mesmo las de de mi Sra. Dña. Mariana y está harto triste viendo lo que se detiene y yo no menos. Vm mande avisar a mi señor si algo se hubiere hecho del negocio de Bombisis que me holgaría llevarle buenas nuevas que sabe Vm el descontento que llevó por ver que no son acabados sus pleytos dentre él y Bombisis y si no fuera por estar muy cierto de la merced que Vm ha de hacer a mi señor y a mi por lo mucho que dseo servir a Vm y aquella casa ver en el estado que Vm puede desear que aunque tengo pocas fuerzas crea Vm que a ninguno quería dar ventaja en tener particular quenta con ella pues en ello creo haré servicio a Vm llegare en obligación al Sr. mi tío Lope de la Cámara para que me ayude y con lo dicho quedo rogando a Nuestro Señor guarde a Vm por muy largos...

DOCUMENTO 194

Fecha: 18 de marzo de 1591

Remitente: Pedro del Campo Arziniega

Destinatario: Diego del Campo Arziniega

Texto: *La breve de Vm del 4 del presente me dieron aquí, la qual me envió Hernando de Allende y aunque no tenía sino seys ringrones fue tanto el contento que recibí en saber de la llegada del Sr. mi tío que cierto está ya con harto cuidado por ver los caminos que yo dejé y lo mucho que después llovió sea Nuetro Señor servido por todo pues le sucedió o bien. (/)*

Quanto a lo que me escribió de los cuellos, cierto que quedo corrido que Vm haya tratado de ello pues sabe que quedo yo obligado a eso y mucho más y así no trate de ello más por me hacer merced en ello. Llegado que sea con salud en Nantes enviaré a Vm el lienço nantés que me manda Vm y lo mismo lo del Sr. (.....) en lo que dice Vm que esos señores tratarán de la manera que se han de gobernar de aquí adelante a Vm suplico me lo avise. Así mismo saber lo que se ha hecho en el negocio Andrés Ruiz pues lo sabrá del señor nuestro tío y avísemelo luego Vm.

En lo que se hubiere hecho de los 3.000 escudos de mi primo también me hará merced de avisarme dello y de lo que se ofreciere a Nantes que así me lleve Ntro. Sr. en salvo que deseo tanto el aprovechamiento de Vm como el mío mismo. A Vm suplico me haga merced de que con nuestro hermano se lleve bien pues tiene Vm obligación lo (...) por ser mayor y también que a donde hay más discreción hay más razón para ellos y pues Ntro. Sr. hizo tanta merced a Vm en haberle dado tanto entendimiento no será razón menospreciarle a Vm que aparte reñirle Vm y en presencia de otros honrarle pues (//) se honra a sí mismo y así se lo suplico a Vm.(/)

Quanto a lo de nuestro hermano Dieguito suplico a Vs Ms hagan lo mesmo conforme les tengo escrito pues algún día podría valer y si no se hace les pesará a Vs Ms. y así de mi parte yo haré lo que fueren Vs Ms servidos, avisándome de ello y que yo avise a Juan de Berrones para que le ponga en gordesuela y le concierte y tenga quenta con él y por que sé que Vm gustará mucho en ello no quiero cansar más a Vs Ms. (/)

Quanto al vino ya tengo escrito otra vez que si no fuese una o dos veces al año no se cansen en enviarles vino sino fuese por dinero por que todo se vende y lo que se ganare no se adquiere para Vm ni para Tacaron sino para mí. Debajo desto hagan lo que fueren servidos Vs Ms.(/)

Mi cuñado Juan de Berrones me ha rogado que escriba a Vm que para Nuestra Señora de septiembre le envíen a Vm para hacer una ropilla y groguesco de camelote que daba el dinero dello Pedro de Velez.(/)

De Nantes he tenido cartas habían llegado en ella dos azabras que de aquí partieron, en los quales iban 24 pares de medias primeras y me escriben le daban 8 escudos de sol más que no las daría. Los 25 pares últimos toparon a 4 leguas de allí los navíos en que iban y creo que se interesará algo dígolo por si gustare Vm de enviar algunas por su cuenta. El embajador me escribe le envíe o lleve conmigo 6 pares para él.(/)

Las medias que sean cortas, los dos pares azules y los otros dos verdes y uno amarillo y otro plateado color çeniza y así mismo una docena para mí de los grandes que sean 3 pares azules y 3 verdes y dos en carmesis y dos amarillos y uno blanco y uno morado y comprándose se pueden enviar a mi padre para que los envíe a Diego de Quijas, digo que no se envíen sino a través de allende. Digo que pues en Bilbao no me queda dinero que no me envíe sino los 6 pares del embajador por que me importa mucho. Yo fenecí con Hernando Ortiz y lo que le alcance llevo en mercaderías que si llegamos en salvamento valdrá tanto como las medias. Dios lo guíe todo como puede(//)

Si yo fuera llegado en Nantes hubiera enviado a Vm algunas lampreas aunque había ordenado a Hernando Ortiz las enviase y pareceme que no había que un

barril y creo que los otros tres había ya enviado de veintidós docenas que nos enviaban así mismo hubiera procurado enviar algunas mercaderías para que Vm hiciera merced de enviarme algunas cosas de ahí en que pueda ganarse algo mas hacerlo he con el primero.(/)

Somos tan desgraciados que a cabo de doce días que estamos con pobre tiempo para embarcarnos que me da harta pesadumbre mas conformarnos con lo que nuestro Sr. hace.(/)

La señora Doña Ana alumbró Nuestro Señor de un hijo hace ocho días y me dicen que ayer que si había de ser fuerza dele Nuestro Señor mejores tiempos que a mí.(/)

De Nantes me escriben como el de Bernía había ido a hacer [...] a Santres (sic) y le había dado un asalto donde le habían muerto mucha gente. En la Bretaña está como yo la dije el socorro que iba a ella que eran los 2.500 hombres que ahí dije a Vm iban en 24 navíos y con los ruines tiempos que hace fue desparcida y los diez navíos con la capitana fueron a Santander y cuatro llegaron aquí y dicen otros dos a Galicia. Las galeras no iban con ella que el Sr. Don Diego Rogero quedaba en El Ferrol, aguardando las que no habían llegado de Lisboa que a estar en la mar no escaparan por que los más navíos han llegado sin mástiles. Tórnase aderezar con mucha priesa Nuestro Señor nos dé buen tiempo y a Vm me guarde.

(Posdata)

A nuestro hermano que allá está por suya y le ve mis besamanos y los mismo a María López y al Sr. Antonio Pérez de Cábala y a Sarabia. Ya tengo ordenado

a Hernando de Allende pague lo que quede debiendo del paño y tafetán y así suplico vengan luego las medias para el embajador por que se va dentro de quince o veinte días una zabra de aquí o navíos de Bilbao que habrán llegado de Francia.

DOCUMENTO 195

Fecha: 18 de marzo de 1591

Remitente: Pedro del Campo Arziniega

Destinatario: Simón Ruiz

Texto: *Mi última fue el doce del corriente en que avisaba a Vm como había llegado aquí con mi señora y que el viento no estaba bueno para partir y así hasta hoy cada día ha empeorado que sabe Nuestro Señor que lo que siento en ver que nos detenemos tanto aquí. Ya verá Vm que la falta no es mía sinó del tiempo y los maestros de las azabras no aguardan sinó que mejore el tiempo para salir. Nuestro Señor nos envíe el que fuere más servido.(/)*

De Andrés Ruiz mi señor he recibido cartas de 6 del presente y me escriben que se holgaría que no partiese hasta que la armada fuese llegada en Bretaña o que fuese allá la semana después de Pascua. Las cosas de la mar no son como las de tierra así yo hable con mi señora y es de parecer pues que está aquí de se embarcar como está tratado y dé este aviso a Vm para que en ello Vm ordene lo que fuere servido pues en todo mi señora no desea sinó acertar y dar a Vm contento y yo hago lo mismo y así haciendo buen tiempo seguiremos

nuestro viaje de Nantes. También me escribe ha escrito a Vm y enviádole la quenta de Leon para que Vm le haga merced de que se acabe ese negocio pues le tiene Vm tan adelante pues para aquella casa importa tanto para que con la sombra de Vm vuelva el ser de antes que yo espero en Nuestro Señor lo verá Vm y quanto a otros embarzos que tenga yo doy mi palabra a Vm que no tiene que lo del Duque de Olivares y para esto ya Vm sabe que le debe Madama de Monpansier y desto vm esté cierto que trato verdad por que cuando entendiera otra cosa había yo de desengañar a Vm como quien tan obligado está como yo a Vm, por la mucha merced que usted ha hecho y hace a Lopez de la Cámara mi tío y lo mesmo a mis hermanos y así Vm esté cierto que en lo que pudiere miraré por el acrecentamiento de aquella casa como Vm lo verá. También me escribe suplicaba a Vm le hiciese merced de hasta 1.000 escudos de que para estos 400 escudos le ha Vm ya dado yo se que tiene harta necesidad de ellos y viendo lo mucho que Vm hace (//) por él no quiero cansar más a Vm en ello pues tiene Vm tanto cuidado.(//)

La armada que iba a Bretaña, salió del El Ferrol el 22 deste con 24 navíos y venía por general Pedro de Curvias y con la gran tormenta que ha hecho arribó a Santander el General con 4 navíos y después han entrado otros 6 en dicha Santander y en este puerto han llegado 4 y los más vienen sin mástiles ni velas dicen que ha más de 50 años que no han visto tormenta como esta yo fui luego a preguntar por el señor D. Diego Rogero y me han dicho quedaba en El Ferrol aguardando las galeras han de venir de Lisboa.(//)

Y que al mes de mayo partiría fuese Nuestro Señor servido que no estuviese en la mar con ellas que a estar dicen no escaparán. Harto siente mi señora el ver que no viene agora por la merced que le avisé de hacer. Vm mandará

hacer alguna carta para mi señor de favor o bien de Don Martín de Diaquez o de Don Juan Pedro Maldonado o de Don Juan de el águila o para Tornabón de Don Miguel de Diaquez importaría mucho Vm hará en todo lo que fuere servido y quedo rogando a Nuestro Señor guarde.....(//)

(En el reverso)

Después de cerrada ésta ha llegado nueva que todas las naos que faltaban han llegado en Vivero que es harto buena nueva y así se cree que en breve se aparejará.

DOCUMENTO 196

Fecha: 25 de enero de 1593

Remitente: Diego de Quintana

Destinatario: Cosme Ruiz y Simón Ruiz

Texto: *Recibí la carta de Vs Ms de 13 del presente juntamente con la del Señor Luis Álvarez Caldera para quien será aquí respuesta con las quantas que pide, las cuales ha muchos meses y aún años que se las envié y las tiene en su poder que de tanto tiempo acá no me había de descuidad de enviarlas ni tampoco él de pedírmelas pero sin embargo se las vuelvo a enviar como las pide que mandarán Vs Ms se le encaminen a buen recado, mandándome avisar de cómo se hace y si por acá se ofreciere alguna cosa en su servicio me lo manden que lo haré con mucha voluntad.*

11. FUENTES CONSULTADAS

11.1. Fuentes manuscritas

11.1.1. Archivo Histórico Provincial Universitario de Valladolid

- Sección Simón Ruiz:

Laredo..... 193 cartas en las cajas 2, 10, 11, 13,
18, 21, 25, 30, 35, 40, 48, 50, 57, 65,
72, 75, 81, 89, 92, 99, 115, 125, 132,
138, 139, 146 y 159.

Santander..... 4 cartas en las cajas 92 y 101.

Castro Urdiales..... 2 cartas en la caja 30.

Lyon..... 28 cartas en la caja 199

Nantes..... 49 cartas en la caja 27 y 112.

Ruán..... 12 cartas en la caja 2.

Amberes..... 41 cartas en la caja 4.

Segovia..... 8 cartas en la caja 26.

Valladolid..... 34 cartas en la caja 27.

Irún..... 44 cartas en las cajas 1, 2, 4, 5, 6,
125, 132, 139 y 146.

Fuenterrabía..... 2 cartas en las cajas 57 y 65.

San Juan de Luz..... 1 carta de la caja 17.

San Sebastián..... 31 cartas en las cajas 31, 50, 67, 75,
92, 101, 118, 126, 141, 148 y 154.

Bayona (de Galicia). 30 cartas en las cajas 6, 64, 72, 98,
114, 124, 131, 138, 145, 153 y 159.

La Coruña..... 6 cartas en las cajas 8, 153, 165 y
177.

El Ferrol..... 3 cartas en las cajas 8,9 y 325

Pontevedra..... 57 cartas en las cajas 67, 75, 92,
101, 109, 118, 126, 133, 141, 147,
154, 160, 166 y 172.

Ribadeo..... 3 cartas en la caja 75.

Ribadavia..... 2 cartas en la caja 126.

Tuy..... 18 cartas en las cajas 127, 167, 173
y 178.

Vigo..... 2 cartas en las cajas 102 y 134.

Medina del Campo. 31 cartas en la caja 26.

Salamanca..... 5 cartas en la caja 26.

Córdoba..... 53 cartas en las cajas: 1, 2, 18, 21,
25, 30, 40, 99.

Bilbao..... 346 cartas en las cajas 10, 15, 24,
27, 28, 34, 52, 56, 89 y 107.

Madrid..... 16 cartas en la caja 25.

Lisboa..... 384 cartas en las cajas 1, 2, 3, 4, 6,
8, 12, 15, 17, 20, 23, 28, 34, 39, 46,
55, 63, 164, 186, 187, 190.

Toledo..... 40 cartas en las cajas 25 y 26.

Burgos..... 43 cartas en la caja 18, 24 , 35 y
107.

Briviesca..... 1 carta en la caja 28.

Vitoria..... 7 cartas en la caja 27.

Belorado..... 8 cartas en la caja 28.

Sevilla..... 12 cartas en la caja 7.

11.1.2. Archivo Histórico Provincial de Cantabria

- Sección Laredo:

Legajos 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 16, 19, 25, 27, 35, 43, 48, 49,
50, 51, 52, 54, 55, 61, 62, 65, 67, 68, 69, 78, 79, 80, 84,
85, 86, 88.

- Protocolos notariales:

Legajos 1.122, 1.123, 1.164, 1.622, 1.706 y 6.086.

- Diversos:

Legajos 16 y 52.

11.1.3. Archivo Municipal de Santander

- Actas de la Junta de Cuatro Villas:

Legajo A 5 (números 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12)

11.1.4. Archivo General de Simancas

- Contaduría Mayor

Legajos 161 y 162.

- Consejo y Junta de Hacienda:

Legajos 191, 192, 203, 252 y 254 (45)

- Contaduría Mayor de Cuentas (2ª época)

Legajos 115, 262 y 272.

- Dirección General del Tesoro (Inventario 75)

Legajos 322, 561, 563, 564, 626, 1.200, 1438,1468

11.2. Fuentes impresas.

VALDOR ARRIARÁN, M.: *Libro de cuentas de Laredo, 1538-1553* ,
Santander, 2002.

CUÑAT CISCAR, V. M^a.: *Documentación medieval de la villa de Laredo, 1200-1500* ,
Santander, 1998.

BARÓ PAZOS, J.: *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*,
Santander, 1999.

BLANCO CAMPOS, E., ÁLVAREZ LLOPIS, E., GARCÍA DE
CORTÁZAR, J.A.: *Libro de Concejo (1494-1522) y documentos
medievales del Archivo Municipal de Castro Urdiales* Santander, 1996.

VAQUERIZO GIL, M., PÉREZ BUSTAMANTE, R.: *Colección diplomática
del Archivo Municipal de Santander*,, Santander, 1982.

12. BIBLIOGRAFÍA.

ABED AL HUSSEIN, F.H. "Las ferias de Medina y el comercio de la lana, 1514-1573", en LORENZO SANZ, E. (Coor.): *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986.

- "El comercio de los géneros textiles: seda, paños y lienzos", en LORENZO SANZ, E. (Coor.): *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986. pp. 43-54.

- "Los cambios y el mercado del dinero medinense", en LORENZO SANZ, E. (Coor.): *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986. pp.67-74.

- "El gran crédito", en LORENZO SANZ, E. (Coor.): *Historia de Medina del campo*, Valladolid, 1986. pp. 93-118.

- "Las quiebras de los hombres de negocios castellanos", en LORENZO SANZ, E. (Coor.): *Historia de Medina del Campo*, 1986. pp. 221-260

- "Las compañías o asociaciones de mercaderes", en LORENZO SANZ, E.: *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986. pp.191-212.

ANGULO MORALES, A.: "Grandes negocios y tramas mercantiles a finales del reinado de Felipe II. La plaza de Vitoria y sus hombres de negocios", en

- VV. AA.: *Felipe II (1527-1598), Europa y la Monarquía Católica II*, Madrid, 1998, pp.67-89.
- ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte, 1618-1639*, Barcelona, 1975.
- ALONSO GARCÍA, D.: "Ducados entre dos dinastías. La circulación de capital entre Castilla y Flandes a comienzos del siglo XVI", en VV.AA.: *Banca, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1505-1700)*, Madrid, 2006, pp.85-104.
- ALONSO GARCÍA, F.: *El correo en el Renacimiento europeo. Estudio postal del Archivo Simón Ruiz (1553-1630)*, Madrid, 2004.
- ALVAR EZQUERRA, A.: *El nacimiento de una capital europea, Madrid entre 1561-1606*, Madrid, 1989.
- La economía europea en el siglo XVI, Madrid, 1991.
- ÁLVAREZ NOGAL, C.: "La formación de un mercado europeo de la plata. Mecanismos y costes de transporte en España", en *Congreso de la A.E.H.E.*, Santiago de Compostela, 2005.
- "La transferencia de dinero a Flandes en el siglo XVII", en VV.AA.: *Banca, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1505-1700)*, Madrid, 2006, pp.205-232.
- ANES, G.: *Las crisis agrarias en la España moderna*, Madrid, 1970
- "Tendencias de la producción agrícola en la tierras de la Corona de Castilla (s. XVI a XIX)" , en *Hacienda Pública Española*, nº 55, Madrid, 1978.
- *Economía y sociedad en la Asturias del Antiguo Régimen*, Barcelona, 1988.

- AZAOLA, J.J.: "Elementos de análisis cuantitativos de los registros privados: ejemplo de los registros Ruiz de Nantes", en *Comunicación en Actas de las Iª Jornadas de Metodología Aplicada de las Ciencias Históricas*, Santiago de Compostela, 1975, pp. 781-793.
- Cultivos, cosechas y pastoreo en la España Moderna*, Madrid, 1999.
- BAIROCH, P.: *La population des villes européennes, 800-1850*, Ginebra, 1988.
- BALL, J. N.: *Merchants and merchandise*, Londres, 1977.
- BALLESTEROS Y BARETTA, A.: *La marina cántabra. De sus orígenes al siglo XVI.*, Santander, 1968.
- BARKHAM, M.: "Estudio preliminar del comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular y con los archipiélagos de Canarias y Madeira en 1500-1650", en *Simposio de Historia marítima do século XII no XVI*, Pontevedra, 2003, pp. 157-173.
- "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)", en *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994.
- BARO PAZOS, J.: *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*, Santander, 1999.
- BARREIRO MALLÓN, B.: "Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica", en LOBO CARRERA, M y SUÁREZ GRIMÓN, V. (Eds.): *El comercio en el Antiguo Régimen*, II, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 60-81.

BASAS FERNÁNDEZ, M.: "Mercaderes burgaleses en el siglo de oro", en *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 126-127, Burgos, 1954, pp.156-169.

-"El factor de negocios entre mercaderes burgaleses del siglo XVI", en *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 148, Burgos, 1958.

-El Consulado de Burgos en el siglo XVI, Madrid, 1963.

-"Burgos, plaza de cambios en el siglo XVI", en *HISPANIA*, XXVIII, nº 110, Madrid, 1968. pp.564-593.

-"Contribución a la historia del seguro marítimo en el siglo XVI", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº 66, Madrid, 1957, pp.307-346.

-Banqueros burgaleses en el siglo XVI, Burgos, 1964.

-"Relaciones económicas entre Burgos y Medina del Campo en el siglo XVI", en LORENZO SANZ, E. (Coor.): *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986. pp.437-463.

-*El crecimiento de Bilbao y su comarca*, Bilbao, 1969.

BAULANT, M.: *Lettres de negociants marseillais. Les Frôres Hermite, 1570-1612*, Paris, 1953.

BENEDICT, P.: "Rouen's foreing trade during the era of Religious wars", en *The Journal of European Economic History*, nº 13, 1984. pp. 29-73.

BENNASAR, B.: *Valladolid en el siglo de oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*, Valladolid, 1983 (1966).

-*Recherches sur lers grandes èpidemies dans le nord de l'Espagne a fin du XVIe siècle*, Paris, 1969.

-"Consommation, investissements, mouvements de capitaux en Castille aux XVIe et XVIIe siècles", en VV.AA.: *Cojuntures économiques*,

- structures sociales. Hommage a Ernest Labrousse*, Paris-La Haya, 1974, pp. 139-155 .
- “Facteurs sèvillans au XVle siècle”, en *Annales, economies, societes, civilisations*, XII, Paris, 1957, pp.60-70.
- BERMÚDEZ CAÑETE, A.: “La decadencia económica de España en el siglo XVI. Ensayo de una interpretación”, en *Revista de Economía Política*, Enero-Abril, Madrid, 1956.
- BERNAL, J. M.: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*, Madrid, 1993.
- BETRÁN MOYA, J. L., *Historia de las epidemias en España y sus colonias (1348-1919)*, Madrid, 2006.
- BOITEAUX, L.A.: *La fortune de mer, le besoin de sècurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968.
- BOMBÍN PÉREZ, A.: *La Inquisición en el País Vasco*, Bilbao, 1997.
- BONNASIÉ, P.:”Contrats d'affrètement et comerse maritime à Barcelona au XVIIe siècle”, en *Revue d' Histoire économique et sociale*, XXXV, Paris, 1957, pp. 255-265.
- BORREGUERO BELTRÁN, C.: “Los problemas de las comunicación en el gobierno de Felipe II: la relación espacio-tiempo”, en VV.AA.: *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Lisboa, 1998, pp. 403-435.
- BOTTIN, J. :”Grand comerse et produit textile á Rouen (1550-1620)”, en *Bulletin du Centre des Spaces Atlantiques*, 5, 1990, pp. 265-279.
- BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, (1966).

- Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, Madrid, 1984.
- BRAUDEL, F. y SPOONER, F.C.: *Prices in Europe from 1450 to 1750 en The Cambridge economic history of Europe, IV.*, Cambridge, 1967.
- BRULEZ, W.: *Le commerce international des Pays Bas au XVIe siècle: essai d'apreciation quantitative*, en *Revue Belgue de Philologie et d' Histoire*, XLVI, 1968, pp. 1205-1221.
- BRUMONT, F.: "Le cont du transport entre Bilbao et Medina del Campo vers 1570", en *Annales du Midi*, 156, 1982, pp. 237-272.
- Campo y campesinos en Castilla la Vieja en tiempos de Felipe II*, Madrid, 1984.
- CARANDE, R.: *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, 1990 (1943).
- "Telares y los paños en el mercado de lanas de Segovia", en SPALLANZANI, M. (Edit.) : *Produzione, commercio e consumo dei pan di lana (nei secoli XII-XVIII)*, Florencia, 1976.
- "*Siete estudios de la Historia de España*", Barcelona, 1977.
- "Otros siete estudios de la Historia de España", Barcelona, 1978.
- "Cartas de mercaderes", en *Moneda y Crédito*, nº 9, 1944, pp.1-37.
- CARLOS MORALES, C. J. de.: "Mercado financiero y crédito del soberano en el tránsito de Carlos V a Felipe II. La intervención en los tipos de cambio mediante la pragmática de 1551-1557", en *STVDIA HISTORICA*, 25, Salamanca, 2003, pp.269-309.
- "Política y finanzas en el siglo XVI", Madrid, 1995.
- Felipe II, un imperio en bancarrota: la Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del rey prudente*, Madrid, 2008.

CARRIÓN ISCAR, F. J.: "Un ejemplo del comercio burgalés en el Atlántico: los negocios de la Compañía de García y Miguel de Salamanca", en LOBO CARRERA, M y SUÁREZ GRIMÓN, V. J. : El comercio en el Antiguo Régimen, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 81-91.

CASADO ALONSO, H.: "Finance et commerce international au milieu du XVIe siècle: la compagnie des Bernuy", en Annales du Midi, 195, 1991, pp. 323-343.

-“El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”, en VV.AA.: *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, pp. 177-247.

-“Crecimiento económico y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (siglos XV y XVI)”, en FORTEA PÉREZ, J. I. (Ed.) : *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la corona de Castilla (siglos XVI-XVIII)*, Santander, 1996. pp. 283-322.

-“Le commerce des “marchandises de Bretagne” avec l’Espagne au XVIe siècle”, en Annales de Bretagne et des Pays de l’ Ouest, 102, Rennes, 2000, pp. 29-50.

-“El comercio español en las rutas del Norte en la época de Carlos V”, en Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Carlos V y Felipe II, : *Carlos V, europeísmo y universalidad, IV.* , Madrid, 2000, pp. 129-158.

-“Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)”, en CASADO ALONSO, H. (Ed.) : *Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, pp. 15-56.

-*El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, 2003.

-“Burgos, Bolsa internacional de seguros en los siglos XV y XVI”, en *Cuadernos de Historia del Seguro*, Año 1, nº 3, pp. I-VI.

CASADO SOTO, J. L.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988.

-“Santander, el caso de una villa de desarrollo urbano bajo-medieval paralizado en el siglo XVI”, en VV.AA.: *La ciudad hispánica durante los siglos XIII al XVI*, Madrid, 1985.

-*Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII*, Santander, 1986.

-*Cantabria en los siglos XVI y XVII*, Santander, 1986.

CASADO SOTO, J.L. (et alii): *Cantabria a través de su historia. La crisis del siglo XVI*, Santander, 1979.

CASTILLO PINTADO, A.: “El mercado del dinero en Castilla a finales del siglo XVI. Valor nominal y curso de los juros castellanos en 1594”, en *Anuario de Historia Económica y Social*, 3, Madrid, 1970, pp. 92-104.

-“Les banquiers portugais et le circuit d’Amsterdam”, en *Annales*, XIX, Paris, 1964, pp.311-316.

-“Los juros en Castilla, apogeo y fin de un instrumento de crédito”, en *HISPANIA*, XXIII, Madrid, 1963, pp. 43-70.

CAUNEDO DEL POTRO, B.: “Compañías mercantiles castellanas a fines de la Edad Media”, en *Medievalismo*, 3, 1993, pp. 39-58.

-*Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya, (1475-1492)*, Madrid, 1983.

- “Contribución al estudio del transporte marítimo en el Mar Cantábrico (1475-1492)”, en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos “Juan de la Cosa”*, IV, Santander, 1981-1982, pp. 9-54.
- CEBALLOS, C.: *Arozas y ferrones. Las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Santander, 2001.
- CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Las armadas de Felipe II*, Madrid, 1988.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: “La avería en el comercio de Indias”, en *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, 2, 1945, pp. 515-698.
- “Seguros marítimos en la carrera de Indias”, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, XIX, 1948-1949, pp.57-102.
- CHAUNU, H. y P.: *Séville et l’Atlantique (1505-1650)*, Paris, 1955-1959.
- CIPOLLA, C. M.: *Historia económica europea, 2. siglos XVI y XVII*, Barcelona, 1987.
- El gobierno de la moneda, Barcelona, 1994.
- Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700*, Barcelona, 1965.
- COONAERT, E.: *Les français et le commerce international. Anvers, fin du XVe-XVIIe siècle*, Paris, 1961.
- La draperie-sayetterie d’Hondshoote, Paris, 1930.
- CORCHADO SORIANO, J.: “El camino de Toledo a Córdoba”, en *Anuario de Historia Económica y Social*, 1, 1968, pp. 621-634.
- COROMINAS, J. y PASCUAL, J.A., *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, 1985.

- DENZEL, M.A.: "From the european to the World-wide cashless payment (16th to 18th centuries). A survey", en BERNAL, A.M. (ed): *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000, pp.705-727.
- DE ROOVER, R.: *La evolution de la lettre de change (XIV-XVIII siècles)*, Paris, 1953.
- DE VRIES, J.: *La urbanización de Europa, 1500-1800*, Barcelona, 1987.
- DÍEZ HERRERA, C.: "Ámbitos de dominio y ámbitos de dependencia. La villa y su entorno rural en la Edad Media", en FORTEA PÉREZ, J. I. (Ed.): *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, Santander, 2002, pp. 71-92.
- DUPLESSIS, R.R.: *Transición al capitalismo en Europa durante la Edad Moderna*, Zaragoza, 2001.
- ECHEVARRÍA ALONSO, M. J.: *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, 1995.
- EHENBERG, R.: *Le siècle des Fugger*, Paris, 1952
- EIRAS ROEL, A.: *Estudios sobre agricultura y población en la España Moderna*. Santiago de Compostela, 1990.
- "Agricultura y población en la Galicia Moderna (siglos XVI-XVIII)", en II Jornadas de Historia de Galicia. Aspectos da realidade galega (séculos XVI ó XX), Orense, 1986, pp.13-43.
- ELLIOT, J. H.: *España y su mundo, 1500-1700*, Madrid, 1990.
- ESPEJO, C. y PAZ, J.: *Las antiguas ferias de Medina del campo, su origen, su importancia y causa de su decadencia y extinción*. Valladolid, 1912.

- FALCÓN RAMÍREZ, J.: “Ámbitos y rutas marítimas españolas: Mar del Norte, Mediterráneo, Atlántico y Pacífico”, en VV.AA.: *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración*, Madrid, 1989. pp.5-34.
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval en la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1946.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M.: Felipe II y su tiempo, 2006.
- “La paz Cateau-Cambresis”, en HISPANIA, 77, 1959, pp.530-544.
 - “Edad Moderna”, en FERNÁNDEZ PÉREZ, A. y FRIERA SUÁREZ, F. (Coor.), Oviedo, 2005.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: “Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao en los años 80 y 90”, en VV.AA. *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Vol. IV, Madrid, 1998, pp. 115-135.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, L.: “La construcción naval en el Cantábrico a fines de la Edad Media. Técnicas, modelos e innovaciones en el puerto de Santander”, en Revista Edades, 10, Santander, 2002, pp.97-123.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, F.: “Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración”, en VV.AA.: *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración*, Madrid, 1989, pp. 35-61.
- FERREIRA PRIEGUE, E.: “Pontevedra, la trayectoria de un puerto medieval entre los siglos XII y XVI”, en Simposio de Historia Marítima do Século XII ao XVI, Pontevedra, 2003, pp.63-71.
- FLINN, M. W.: *El sistema demográfico europeo (1500-1820)*, Barcelona, 1989 (1981).

FORTEA PÉREZ, J. I.: "Las ciudades de la Corona de Castilla en el Antiguo Régimen: una revisión historiográfica", en Boletín de la Asociación de Demografía Histórica, XIII-3, 1995, pp. 19-59.

-“Economía, arbitristo y política en la Monarquía hispánica a fines del siglo XVI”, en Manuscrits: Resvista d’història moderna, nº 16, 1998, pp. 155-176.

-*Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1980.

-*Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla. Las ciudades ante la política fiscal de Felipe II*, Salamanca, 1990.

-(Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Coronade Castilla (S.XVI-XVIII)*, Santander, 1997.

-(Ed.): *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, Santander, 2002.

GARCÍA SANZ, A.: *Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla la Vieja. Economía y sociedad en tierras de Segovia de 1500 a 1814*, Madrid, 1977.

-“Competitivos en lanas pero no en paños: lana para la exportación y lana para los talleres nacionales en la España del Antiguo Régimen”, en *Revista de Historia Económica*, 2, Madrid, 1994, pp. 397-434.

-*Auge y decadencia en la España de los siglos XVI y XVII: economía y sociedad en Castilla*, en *Revista de Historia Económica*, 1, Madrid, 1984, pp.2-15.

GARCÍA Y SANZ, A.: *El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI*, en *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*, Burgos, 1995.

- GARCÍA BAQUERO, A.: El comercio andaluz en la Edad Moderna, en LOBO CARRERA, M y SUÁREZ GRIMAN, V. J. (Eds.): El comercio en el Antiguo Régimen, II, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 91-108.
- GASCON, R.: Gran commerce et vie urbaine au XVIe siècle. Lyon et ses marchands , Paris, 1971.
- GAZZANIGA, J.L.: Introduction historique au droit des obligations, Paris, 1992.
- GELABERT GONZÁLEZ, J.E.: “El declive urbano en Castilla, 1500-1800” en Obradoiro de Historia Moderna, Santiago de Compostela, 1990, pp.131-161.
- La bolsa del Rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648), Barcelona, 1997.
 - Santiago y la Tierra de Santiago de 1500 a 1640, La Coruña, 1982.
 - “Comercio, guerra y paz en los puertos atlánticos”, en FORTEA PÉREZ, J.I. y GELABERT GONZÁLEZ, J. E.(Eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Santander, 2006, pp. 281-300.
- GENTIL DA SILVA, J.: Marchandises et finances. Lettres de Lisbonne (1563-1578), Paris, 1959.
- Stratégie des affaires a Lisbonne entre 1596 et 1607. Lettres marchandes des Rodríguez d'Evora et Veiga*, Paris, 1956.
- GIRARD A., Le commerce français à Seville et Cádiz au temps des Habsburgs: Contribution à l'étude du comerce étranger en Espagne aux XVIe et XVIIe siècles, Paris, 1932.
- GLAMANN, K.: The Economic organization of Early Modern Europe“, from The Cambridge Economic History of Europe, V, Cambridge University Press. 1985 (1977), pp. 333-410.

GÓMEZ CAMACHO, F.: “La teoría monetaria de los doctores españoles del siglo XVI”, en *Moneda y Crédito*, 172, Madrid, 1985, pp.55-92.

GÓMEZ CENTURIÓN, C.: Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609), Madrid, 1988.

- “Pragmatismo económico y tolerancia religiosa: Los acuerdos Cobham-Alba de 1576” en *Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 8, Madrid, 1987. pp. 57-81.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, M. C.: “Los correos reales del Valle de Carriedo”, en *Revista Altamira*, XLII (1979-1980), pp. 216-232.

GONZÁLEZ ENCISO, A.: “La protoindustrialización en España”, en *Revista de Historia Económica*, nº 1, 1984, pp. 11-37.

-“Las manufacturas textiles en el entorno de la monarquía hispánica”, en VV.AA.: *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Madrid, 1998, pp. 19-37.

GONZÁLEZ FERRANDO, J.M.: “Los libros de cuentas de la familia Ruiz, mercaderes-banqueros de Medina del Campo (1551-1606)”, en *Actas del I Congreso sobre Archivos Económicos de Entidades Privadas*, Madrid, 1983, pp.23-45.

-“El dictamen de los hermanos Coronel en materia de “Cambios y Contratos” de 6 de octubre de 1517, en *Revista de Historia Económica*, año VII, 2, 1989, pp. 267-297.

GONZÁLEZ LÓPEZ, E.: *Galicia histórica*, La Coruña, 1953.

GONZÁLEZ PRIETO, F.J.: *La ciudad menguada: Población y economía en Burgos*, s. XVI y XVII, Santander, 2006.

- GOODMAN, D.: Spanish naval power, 1589-1665, Cambridge, 1997.
- GORIS, J.A.: Etude sur les colonies marchandes meridionales (portugais, espagnols, italiens). L'Histoire des debuts du capitalismo moderne, Lovaina, 1925.
- GOUBERT, P.: Beauvais et les beauvaisis de 1600 a 1730, Paris, 1960.
- GRAFE, R.: Northern Spain between the Iberian and Atlantic worlds: trade and regional specialisation, 1550-1650, (Ph. Doc.), University of London , 2001.
- GRICE-HUTCHINSON, M.: El pensamiento económico en España (1170-1740), Barcelona, 1982.
- GUIARD LARRAURI, T.: Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao, Bilbao, 1913.
- GUNDER FRANK, A.: La acumulación mundial, 1492-1789, Madrid, 1979 (1978).
- GUITIERREZ ALONSO, A.: Estudio sobre la decadencia de Castilla. La ciudad de Valladolid en el siglo XVII, Valladolid, 1989.
- HAMILTON, E. J.:El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650, Barcelona, 1983 (1934).
- HEERS, J.: “La mode et les marches des draps de laine: Gênes et la montagne la fin du Moyen Age”, en Annales, XXVI, 1971, 1093-1117.
- HERNÁNDEZ GARCÍA, R.: La industria textil en Palencia durante los siglos XVI y XVII, Valladolid, 2007.
- HOHENBERG, P., LEES, L.H.: The making of urban Europe (1000-1950), Londres, 1985.
- IBÁÑEZ PÉREZ, A.: Burgos y los burgaleses en el siglo XVI, Burgos, 1990.

- IRADIEL MURUGARREN, P.: Evolución de la industria textil castellana en los siglos XIII-XVI. Factores de desarrollo, organización y costes de la producción manufacturera de Cuenca, Salamanca, 1974.
- ISRAEL, J.I.: Empires and entrepots, Londres, 1990.
- JEANNINE, P.: Les marchands au XVIe siècle, Paris, 1957.
- JEULIN, P.: “Actes d’affrètement de navires de la “contratación” entre Bilbao et Nantes (XVIe-XVIIe)”, en Annales de Bretagne, 33, 1953, pp. 91-128.
- KAMEN, H.: El siglo de hierro, cambio social en Europa, 1550-1660, Madrid, 1977.
- KELLENBENZ, H.: “La técnica en la época de la revolución científica”, en CIPOLLA, C.M. (Coor.): Historia económica de Europa,II, Barcelona, 1987 (1979), pp.141-213.
- “La organización de la producción industrial”, en Historia Económica de Europa, V, Universidad de Cambridge, Madrid, 1981 (1977).
- El desarrollo económico en la Europa continental (1500-1750), Madrid, 1977.
- KINDELBERGER, CH.: *Historia financiera de Europa*, Barcelona , 1988 (1984).
- KRIEDTE, P. (et alii): Industrialización antes de la industrialización, Barcelona, 1986.
- Feudalismo tardío y capital mercantil, Barcelona, 1989 (1982).
- LAMBERT-GORGES, M. (et alii): Les elites locales et l’etat dans l’Espace moderne du XVIe au XIXe siècle, Paris, 1992.
- LANZA GARCÍA, R.: Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias, en FORTEA PÉREZ, J.I. (Ed.): Transiciones:

Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia, Santander, 2002, pp. 93-139.

-La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen, Madrid, 1991.

-Población y familia campesina en el Antiguo Régimen. Liébana, siglos XVI-XIX, Santander, 1988.

-*Ciudades y villas de la cornisa cantábrica en la Época Moderna*, en FORTEA PÉREZ, J.I. (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la corona de Castilla (s.XVI-XVIII)*, Santander, 1997. pp.165-201.

-*Población y familia campesina en el Antiguo Régimen. Liébana, siglos XVI-XIX*, Santander, 1988.

LAPEYRE, H.: "El comercio de Bilbao en el siglo XVI", en *Curso de Conferencias sobre cuestiones históricas y actuales de la economía española*, Bilbao, 1957, pp. 133-151.

-"Simón Ruiz Embito y su carrera de hombre de negocios", en LORENZO SANZ, E. (Coo): *Historia de Medina del Campo,II* , Valladolid, 1986, pp.367-380.

-*Une famille de marchands: les Ruiz*, Paris, 1955.

-*Simon Ruiz et les "asientos" de Philippe II* , Paris, 1953.

-*El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981.

-"Los orígenes del endoso de letras de cambio en España", en *Moneda y Crédito*, 52, 1955. pp. 3-20.

-"El archivo de Simón Ruiz y Cosme Ruiz", en *Moneda y Crédito*, junio, 1948, pp.1-13.

- LARRAZ, J.: *La época del mercantilismo en Castilla (1500-1700)*, Madrid, 1963.
- LEA, H. C.: *Historia de la Inquisición española*, Madrid, 1983 (1906)
- LE GOFF, J.: *Mercaderes y banqueros en la Edad Media*, Buenos Aires, 1984.
- LINES, A.: "El tiempo atmosférico en el siglo de Felipe II", en *Actas del Simposio "Felipe II y su tiempo"*, San Lorenzo del Escorial, 1998, pp.673-679.
- LOBO CARRERA, M.: *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988
- "El conocimiento de embarque en el comercio canario europeo del siglo XVI", en MARTÍNEZ SAW, C. (Coor.): *El Derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 11-29.
- LOHMANN, G.: *Les Espinosa, une famille d'hommes d'affaires*, Paris, 1968.
- LORENZO SANZ, E.: "Los Ruiz Embito en el comercio con Sevilla y América", en LORENZO SANZ, E. (Coor): *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986, pp. 393-414.
- *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1980.
- LUCAS VILLANUEVA, O.: "Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580"., en *STVDIA HISTORICA*, 23, Salamanca, 2001, pp. 173-198.
- *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*, Tesina inédita, Universidad de Cantabria, Santander, 1994.
- "Le commerce entre la France et l'Espagne dans la seconde moitié du XVIe siècle á travers les Archives Ruiz", en J.Ph. PRIOTTI, G. SAUPIN

- (Dir): *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XVe-XVIIIe siècle)*, Rennes, 2008.
- MACKAY, A.: *Money, prices and politics in fifteenth century castille*, Londres, 1981.
- MADRAZO MADRAZO, S. *Las redes de transporte en la España del Antiguo Régimen en las comunicaciones entre Europa y América: 1500-1893*, Madrid, 1993.
- *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, Madrid, 1984.
- MADDALENA, A.: "Affaires et gens d'affaires lombards sur les foires de Bisenzone. L'exemple des Lucini", en *Annales*, XXII, Paris, 1967, pp. 939-990.
- MAGALHAES GODINHO, V.: *L'économie de l'empire portugais aux XVe et XVIe siècles*, Paris, 1969.
- MARAVALL, J.A.: *Estado moderno y mentalidad social (siglos XV al XVII)*, Madrid, 1986.
- MARCOS MARTÍN, A.: "Sobre burgueses y burguesías durante la primera mitad del siglo XVI", en VV.AA.: *Carlos V europeísmo y universalidad*, 4., Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Carlos V y Felipe II, Granada, 2001, pp. 443-466.
- "Comunicaciones, mercado y actividad comercial en el interior peninsular durante la época moderna", en LOBO CARRERA, M. Y SUÁREZ GRIMÓN, V. J.: *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 187-205.

-*España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*, Barcelona, 2000.

-*Auge y declive de un núcleo mercantil y financiero de Castilla la Vieja. Evolución demográfica de Medina del Campo durante los siglos XVI y XVII*, Valladolid, 1978.

MARTINEZ GIJÓN, J.: "La práctica del comercio por intermediario en el tráfico con las Indias durante el XVI", en *Anuario de Historia del Derecho*, XVI, 1970, pp. 5-83.

-"La práctica del fletamiento de mercancías con las Indias (siglo XVI)", en *Historia, Instituciones, Documentos*, 10, Sevilla, 1987, pp.119-156.

MARTINEZ GUITIÁN, L.: *Aportación a la historia de Santander. Construcción naval y navegación en curso durante el reinado de Felipe II*, Santander, 1935.

-*Naves y flotas de las Cuatro Villas de la Costa*, Santander, 1942.

MARTÍNEZ VALVERDE, C.: "Aspectos marítimos del reinado de Felipe II", en *Actas del Simposium "Felipe II y su época"*, II, San Lorenzo del Escorial, 1998, pp.311-388.

MAURO, F.: *Le Portugal et l'Atlantique au XVII siècle (1570-1670)*, Paris, 1960.

MAZA SOLANO, T.: "Diezmos de mercaderías en los puertos del mar de Castilla, arancel del cayaje en la villa de Laredo y capitulaciones de ésta con el Condestable de Castilla", en *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*, Santander, 1957, pp.224-234.

-"El comercio de lanas por el puerto de Santander con Flandes y Francia en los años 1545 y 1551". en VV. AA.: *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña*, Santander, 1957, pp.316-348.

- MELIS, F.: "Orígenes de la banca moderna", en *Moneda y Crédito*, 116, 1971, pp.3-18.
- Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XVI), Sevilla, 1976.
- MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951.
- MIER PÉREZ, E.: *Sobre la Inquisición en Cantabria*, Santander, 1999.
- MOLAS, P.: *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Salamanca, 1985.
- MOLENAT, J. P.: "Chemins et ponts du Nord de las Castille aux temps des Rois Catholiques", en *Melanges de la Casa de Velásquez*, VII, Madrid, 1971, pp.115-162.
- MOLIONIÉ-BERTRAND, A.: *Au Siècle d'or. La population du Royaume de Castille au XVIe siècle*, Paris, 1985.
- MOLLAT, M.: *Le commerce maritime normand au XVe siècle et dans la premiere moitié du XVIe siècle*, Paris, 1952.
- "Notes sur la vie maritime en Galice au XIIe siècle d'après l'Histoire Compostellae", en *Anuario de Estudios Medievales*, I, 1964, pp.531-540.
- MONTEMAYOR J.: *Toledo entre la fortune et déclin*, Limoges, 1996.
- "La red urbana en Castilla la nueva en los siglos XVI y XVII", en BROCAR, *Cuadernos de investigación histórica*, 13, 1987, pp.141-153.
- MORINEAU, M.: "Bayonne et Saint-Jean-de-Luz. Relais du commerce néerlandais vers l'Espagne au début du XVIIe siècle" en *Actas du Quatre-vingt-quatorzième congrès national des sociétés savantes*, Pau, 1969.

- MUGARTEGUI, I.: "La exención fiscal de los territorios forales vascos: el caso guipuzcoano en los siglos XVII y XVIII", en FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (ed.), *Haciendas forales y Hacienda Real*, Bilbao, 1990.
- NADAL, J.: *La población española (siglos XVI-XX)*, Barcelona, 1964.
- "La revolución de los precios españoles en el siglo XVI. Estado actual de la cuestión", en *HISPANIA*, 77, 1959, pp. 503-529.
 - España en su cenit (1516-1598). Un ensayo de interpretación*, Barcelona, 2001.
- NIETO SÁNCHEZ, J. A.: *La protoindustrialización en Castilla, 1350-1850*. Tesis Doctoral, UCM, Madrid, 1999
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J.: *Gentes de mar de Cantabria*, Santander, 1996.
- OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español en el Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, 1992.
- OTTE, E.: "Sevilla, plaza bancaria europea en el siglo XVI", en *Dinero y Crédito (siglos XV al XIX)*, Actas del I Coloquio internacional de Historia Económica, Madrid, 1978, pp. 89-112.
- PARKER, G.: *El ejército de Flandes y el Camino Español*, Madrid, 1976.
- España y los Países Bajos, 1559-1659, Madrid, 1986.
 - "The emergence of modern finance in Europe, 1500-1730", en *Fontana Economic History of Europe*, 2, London, 1974, pp. 527-594.
- PELÁEZ ALBENDEA, M.J.: *Tres estudios de Historia del Derecho marítimo catalán en su proyección italiana*, Barcelona, 1980.

PÉREZ BUSTAMANTE, R.: “El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla, siglos XIV y XV”, en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*, Paris, 1981.

-*Las salinas de Cantabria: aspectos económicos, jurídicos y técnicos de las explotaciones y yacimientos de sal en las Asturias de Santillana*, Santander, 1978.

-*Ordenanzas de Cabezón de la Sal*, Cabezón de la Sal, 1980.

PÉREZ GARCÍA, J.M.: “La España agraria septentrional durante el Antiguo Régimen (1500-1830)”, en *STVDIA HISTORICA*, 29, Salamanca, 2007, pp. 83-129.

PÉREZ MOREDA, V. y REHER, D. S.: *Demografía histórica en España*, Madrid, 1988.

PHILLIPS, C.R.: “The Spanish wool trade, 1500-1780”, en *The Journal of Economic History*, 42, nº 4. 1982, pp.775-795.

PI CORRALES, M. de Pazzis.:*España y las potencias nórdicas: “La otra Invencible”*, 1574, Madrid, 1983.

-“Pedro de Valdés y la Armada de Flandes (1575)”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, 9, Madrid, 1988, pp.35-45.

PRIOTTI, J. PH.: *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle. Genèse d'une croissance*, Lilles, 2004.

-“Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au XVIe siècle”, en *Annales de Bretagne*, 3, Rennes, 1993, pp.265-283.

-*Los Echávarri. Mercaderes bilbaínos del siglo de oro. Ascensión económica y social de una familia*, Bilbao, 1996.

-“El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI”, en *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, San Sebastián, 2003, pp.193-206.

-“Metales preciosos, competencia comercial y transformación económica en el Atlántico franco-español (1550-1570)”, en *Jahrbuch Für Geschichte Lateinamerikas*, 43, Weimar, 2006, pp. 25-40.

-“Estructura y funcionamiento del sistema asegurador bilbaíno en Europa durante el siglo XVI”, en *Letras de Deusto*, Vol.31, nº 93, 2001, pp.173-186.

-“En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (XVIe-XVIIe siècles). Les muletiers yangois du Quichotte”, en *126 Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*, Toulouse, 2002, pp.109-152.

REGUERA, I.: *La Inquisición española en el País Vasco*, San Sebastián, 1984.

-“La Inquisición en los puertos vascos y sus mecanismos de control”, en VV.AA. *Congreso Mundial Vasco*, III, Vitoria, 1988.

REMOLINA SEIVANE, J. M.: “La ciudad histórica de Laredo”, en VV. AA.: *Villas al mar. Ciudades medievales*, Santander, 2001, pp. 96-103.

RINGORSE, D.: *Los transportes y el estancamiento económico en España (1750-1850)*, Madrid, 1972.

-Imperio y península: ensayos sobre la historia económica de España (s.XVI-XIX), Madrid, 1987.

ROCHE, D.: *La culture des apparences*, Paris, 1989.

RODENAS VILLAR, R.: *Vida cotidiana y negocio en la Segovia del siglo de oro. El mercader Juan de Cuellar*, Salamanca, 1990.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A.: "El comercio de paños y lienzos en Santander en el siglo XVII", en *Revista Altamira*, 50, Santander, 1993, pp.51-66.

-“La pesca en Laredo durante el siglo XVII”, en *Anuario del Instituto de Estudios Montañeses “Juan de la Cosa”*, VI, (1987-1988)

-“El comercio de cereales en la villa de Santander durante el siglo XVII”, en *Revista Altamira*, LIV, Santander, 1998, pp.7-28.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R.: *Mercaderes castellanos en el siglo de oro*, Valladolid, 1995.

-“La negociación cambiaria en la banca de Simón Ruiz”, en BERNAL, A.M. (ed.): *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000, pp. 679-694.

ROOVER, de R.: *L'évolution de la lettre de change (XVIe-XVIIe siècle)*, Paris, 1953.

RUIZ MARTÍN, F.: “Las ferias de Medina de Campo”, en LORENZO SANZ, E. (Coor.): *La Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986, pp.267-288.

-Pequeño capitalismo, gran capitalismo, Barcelona, 1990 (1965).

-“Las finanzas españolas durante el reinado de Felipe II”, en *Cuadernos de Historia*, Madrid, 1968, pp. 1.189-1.202.

-“Crédito y Banca, comercio y transportes en la etapa del capitalismo mercantil”, en *Actas de las I Jornadas Metodología de la Historia Moderna*, Santiago de Compostela, 1975, pp.725-749.

-*La banca española hasta 1782*, Madrid, 1970.

-“La población española al comienzo de los tiempos modernos”, en *Cuadernos de Historia, Anexos de la Revista “Hispania”*, 1, pp. 189-206.

- Los alumbres españoles. Un índice de la coyuntura económica europea en el siglo XVI*, Madrid, 2005.
- SARTI, R. *Vida en familia. Casa, comida y vestido en la Europa Moderna*, Barcelona, 2002 (1999)
- SCHICK, L.: *Un grand homme d'affaires du début du XVIe siècle, Jacob Fugger*, Paris, 1965.
- SOLINIS ESTALLÓ, M.A.: *La alcabala del Rey, 1474-1504. Fiscalidad en el partido de las Cuatro Villas cántabras y las merinidades de Campoo y Campos con Palencia*, Santander, 2003.
- STRADLING, R. A.: *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, 1992.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959.
- SUÁREZ GARMENDIA, M.A.: "La construcción de muelles en los puertos de la Costa de la Mar de Castilla la Vieja, al final de la Edad Media", en *Anuario de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa"*, VII, Santander, 1998, pp. 9-34.
- TANGUY, J.: *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVIe siècle*, Paris, 1956.
- "L'exportation des toiles de la France de l'ouest en Espagne dans la seconde moitié du XVIe siècle", en SÁNCHEZ, J. P.: *Dans le sillage de Colom, l'Europe du ponant et le decouverte du nouveau monde (1450-1650*, Rennes, 1996.
- TENENTI, A.: *La formación del mundo moderno*, Barcelona, 1985.
- "Formes d'assurance multirisque a Raguse au milieu du XVIe siècle", en

- GASCON, R.(Coor.): *Lyon et l'Europe. Hommes et sociétés*, Lyon, 1980, pp.279-297.
- THOMSON, I.A.A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y Administración en la España de los Austrias*, Barcelona, 1981.
- TOUCHARD,H.: *Le commerce maritime Breton à la fin Moyen Âge*, Paris, 1967.
- TRUCHUELO GARCÍA, S.:*La provincia de Guipúzcoa: relaciones de poder en la dinámica corporativa provincial (1550-1640)*, Tesis Doctoral, Universidad de Cantabria, 2003.
- Guipuzcoa y el poder real en la Alta Edad Moderna, San Sebastián, 2004.
- ULLOA, M.:*La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II* , Madrid, 1977.
- “Unas notas sobre el comercio y la navegación españoles en el siglo XVI”, en *Anuario de Historia Económica y Social*, 2, Madrid, 1969, pp. 191-237.
- “La producción y el consumo en la Castilla del siglo XVI”, en *HISPANIA*, XXXI, 117, Madrid, 1971. pp. 5-30.
- URIA RIU, J.: “Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la Edad Media (siglos XIII al XVI)”, en VARIOS, *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Oviedo, 1979. pp. 313-367.
- URIARTE MELO, C.: “Transport et march, dans la mer cantabrique au XVIe siècle. Les difficultes des marches alternatifs”, en *118e Congres National des Societes Historiques et Scientifiques*, Pau, 1993, pp.314-354.
- URIOL SALCEDO, J. I.:*Historia de los caminos de España*, Madrid, 1990.

- VALDOR ARRIARÁN, M.: Libro de Cuentas de Laredo, 1538-1553, Santander, 2002.
- VAN DER WEE, The growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth-sixteenth Centuries), 3 Vols. La Haya, 1963.
- “Anvers et les innovations de la technique financière au XVIe et XVIIe siècles”, en *Annales*, XXII, Paris, 1963, pp.1067-1089.
- VAN DURME, M.: *El cardenal Granvela (1517-1586)*, Madrid, 2000 (1957).
- VAQUERIZO GIL, M.: “Notas sobre la decadencia de Laredo en la segunda mitad del siglo XVI”, en *ALTAMIRA*, Santander, 1974, pp. 121-137.
- “La obra de los muelles de Laredo en los siglos XVI y XVII”, en *Anuario del Instituto de Estudios Montañeses “Juan de la Cosa”*, V, Santander, 1983-1986, pp. 86-185.
- “Las alcabalas de Laredo en el siglo XVI”, en *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, Vol.1., Santander, 1976. pp. 255-272.
- VAQUERIZO GIL, M. y PÉREZ BUSTAMENTE, R.: Colección diplomática del Archivo Municipal de Santander, Santander, 1982.
- VAS MINGO, M. M., LUQUE TALAVÁN, M.: *El laberinto del comercio naval*, Valladolid, 2004.
- VÁZQUEZ DE PRADA, V.: *Lettres marchandes d’Anvers*, Paris, 1960.
- Aportaciones a la Historia económica y social. España y Europa, siglos XVI y XVII*, Pamplona, 2000.
- “Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI”, en VV.AA.: *Las sociedades ibéricas y el mar a fines del siglo XVI, II* Madrid, 1998, pp. 37-57.

- VIGO GUTIERREZ, A del.: *Cambistas, mercaderes y banqueros en el siglo de oro español*, Madrid, 1997.
- VILAR, P.: *Oro y moneda en la Historia, 1450-1920*, Barcelona, 1969.
- Cataluña en la España moderna, Barcelona, 1987.
- VIÑAS MEY, C.: "Notas sobre materias primas, capitalismo industrial e inflación en Castilla durante el siglo XVI", en *Anuario de Historia Económica y Social*, 3, Madrid, 1970, pp. 339-431.
- WALLERSTEIN, I.: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, 1979 (1974).
- WEISSER, M.: "The decline of Castilla revisited: The case of Toledo", en *European Economic History*, II, 1973, pp.614-640.
- WIESNER, M.E.: "¿Buhoneros insignificantes o mercaderes esenciales? Las mujeres, el comercio y los servicios en Nuremberg durante la Edad Media", en AMELANG, J.S. y NASH, M. (eds.): *Historia y género: las mujeres en la Europa Moderna y Contemporánea*, Madrid, 1990, pp. 177-189.
- YERDEGAY, E.: *Historia del Correo*, Madrid, 1891.
- YUN CASALILLA, B. y TORRAS, J.: *Consumo, Condiciones de vida y comercialización: Cataluña, Castilla, siglos XVII-XIX*, Valladolid, 1999.
- Sobre la transición al capitalismo en Castilla. *Economía y sociedad en Tierra de Campos (1500-1830)*, Salamanca, 1987.
- "Aristocracia y crecimiento económico en Castilla: algunas reflexiones a partir de los Pimentel y los Enríquez (siglos XVI y XVII)", en *Revista de Historia Económica*, 3, 1985, pp. 443-472.

-“Pautas de consumo, estilos de vida y cambio político en las ciudades castellanas a fines del Antiguo Régimen”, en FORTEA PÉREZ, J. I. (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s.XVI-XVIII)*, Santander, 1997, pp. 245-282.

-*Marte contra Minerva. El precio del imperio español, c.1450-1600*, Barcelona, 2004.

-“Valladolid en Castilla. Economía y consumo”, en VV. AA, *Valladolid. Historia de una ciudad*, II, Valladolid, 1999, pp. 457-490.

ZABALA AGUIRRE, P.: *Las alcabalas y la Hacienda Real en Castilla*, Santander, 2000.