



ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier; SESMERO CUTANDA, Enriqueta: "Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 685-710.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)

Javier Enríquez Fernández
Enriqueta Sesmero Cutanda
(Introducción y transcripción)

A fines de los años 60 del siglo XVI, plenamente consolidada la administración americana y en tregua las guerras europeas gracias al conflicto civil francés y el mutuo temor a la ruptura de hostilidades con Inglaterra, Felipe II se decidió a acometer la gran asignatura pendiente para la preponderancia naval de sus estados: la apertura del Mediterráneo a la Cristiandad, léase eliminar la insidiosa competencia de los turcos vía piratería y corso. Aunque desde la Baja Edad Media el eje comercial de Levante había perdido dinamismo en favor del Atlántico, seguía siendo relevante para un continente de amplias y pobladas costas con seculares tradiciones de intercambio cerealícola y manufacturero; aparte de que los lentísimos medios de transporte, los mediocres estado e inseguridad de los caminos y los continuos peajes e imposiciones volvían a la navegación altamente competitiva en el traslado de mercancías voluminosas –así, lanas y tejidos–, pesadas (cereal, metales) y/o de alto valor añadido como cierta artesanía o las especias. Se estaba gestando la celeberrima batalla de Lepanto, que presentaría a la Historia como cruzada religiosa la continuación por otros medios de una pugna mercantil.

Consciente de la fuerza de su adversario, y guiado por su meticuloso carácter, Don Felipe encargó informes exhaustivos sobre los recursos navales con que podría organizar sus escuadras ofensivas (recordemos que bajo los Austrias la Corona de Castilla carecía de Marina permanente). Los que aquí presentamos no se hallan, como sería de esperar, ni en el Archivo General de Simancas, junto a los restantes fondos administrativos coetáneos, ni en el Museo Naval madrileño, ni en la Vargas Ponce u otra de las principales colecciones de documentación naval. Están custodiados por el Archivo Histórico Nacional, en una sección que no sería su esperable contexto. Aparte del valor intrínseco de los datos, ésta es la razón de que hayamos decidido sacarlos a la luz.

Nuestros dos informantes respondían al prototipo del arbitrista del Renacimiento filipino: inteligentes, hábiles, bien relacionados, con una información intelectual suficiente y vastísimos conocimientos empíricos, autosuficientes excepto en su deseo de ascender en cargos y honor en una administración en pleno desarrollo. Expresaban con naturalidad su altísima autoestima, que nos resulta un tanto ególatra, porque se sabían de difícil reemplazo y apreciados por la cabeza del mayor imperio del planeta. Sin embargo, su estilo de redacción es bien distinto: conciso en Barros, a quien transcribiremos por completo; retórico en Garibay, que buscaba tal vez impresionar a los jefes de la Administración en la que pretendía escalar, lo que nos ha forzado a extractar su escrito.

Esteban de Garibay y Zamalloa (1533-1599) es conocido de sobra por la historiografía vasca, a la que legó un monumental –y hoy bastante indigerible– *Compendio Historial* y un volumen en comparación muy breve, su *Discurso de mi vida*, cuyo editor presenta al erudito de Mondragón con gracia y acierto suficientes como para que recomendemos sin dudar su lectura, remitiéndonos a la bibliografía que nos ofrece¹. El guipuzcoano, a quien costó una vida llegar a cronista real, galopa sobre los detalles de varios de sus oficios y comisiones tan interesantes para los historiadores como poco lucidos para su *cursus honorum*, tal la alcaldía de sacas de Irún. Por eso, y por la jerarquización inherente a la sociedad en que vivía, se limita a contarnos que redactó sus informes «juntando [...] muchos marineros expertos» en construcción de buques de San Sebastián, los Pasajes, Rentería, Fuenterrabía e Irún². Aunque Garibay no era propiamente un especialista en la materia, sus dotes de análisis le permitieron emitir un dictamen certero. Nos indica, y

1. GARIBAY Y ZAMALLOA, Esteban de; MOYA, Jesús (ed. lit.): *Discurso de mi vida*, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco («Clásicos Vascos en castellano», 1), Bilbao, 1999.

2. *Id.*, p. 158.

en el caso de Barros suponemos, que su destinatario era el doctor Hernán Suárez de Toledo, miembro del Consejo Real a quien se había cometido coordinar, además de las marítimas, las pesquisas sobre el funcionamiento de las Juntas y Corregimientos de la Provincia de Guipúzcoa y el Señorío de Vizcaya, con unas miras reformistas que embarcaron a los dirigentes vascos en prolijas –y costosas– negociaciones al respecto³.

De Cristóbal de Barros no se sabe demasiado, algo sorprendente si tenemos en cuenta que fue el artífice de la organización técnica de la escuadra hispana vencedora en Lepanto y de la no menos famosa Armada Invencible, amén de superintendente, comisario y asesor para muy diversos asuntos –desde la Marina hasta la repoblación de Andalucía⁴– durante más de treinta años, hasta su muerte en 1596. Su rey le debía, junto a estudios tan jugosos como el que nos ocupa, unas formulaciones para arqueo de navíos calculadas con criterios tan científicos, que han sido reducidas a perfectas ecuaciones matemáticas⁵. Podemos, pues, estar seguros de que cuando corregía la capacidad de un buque declarada por el dueño o constructor no lo hacía a su antojo.

Barros era bien conocido por las autoridades del área que debía fiscalizar. Les había comunicado dos reales provisiones cuyo cumplimiento preocupaba a las oligarquías comerciales locales, introducidas en las Juntas Generales, organismos político-administrativos superiores en Guipúzcoa y Vizcaya. La primera imponía la «mayoría de las naos», es decir, que las de gran capacidad fuesen preferidas en los fletes, arma de doble filo por los problemas de calado y de movilización de capitales para grandes navíos en los surgideros vascos. Si atendemos a los buques registrados en ellos, obtendremos una elevada capacidad, en torno a los 400 toneles⁶. La revisión llevada a cabo por nuestro informante y las peticiones de las Juntas señoriales para que se entendiese la norma en favor de barcos menores de 300 toneles y mayores de 60 inducen a reducir la cifra⁷. Desde los Reyes Católicos, la Corona de Castilla promovía la realización de «fortalezas flotantes»: nuestra tabla I, de receptores del empréstito de Don Felipe, arroja un arqueo medio de 444 toneles, un 177% superior a los 251 preferidos por los propietarios particulares (véase la tabla II) para agilizar la navegación y disminuir riesgos frente a las súbitas tempestades del Atlántico Nororiental y unas capturas corsarias contra las que no cabía asegurarse⁸.

Por otra parte, la descapitalización era el común denominador de las quejas. Las tarde y mal pagadas requisas de buques para la Armada, la falta de ayudas estatales a fondo perdido y la dureza en el cobro de los préstamos reales a la construcción se debían a la prolongada quiebra técnica de una monarquía cuyos intereses patrimoniales divergían de los de sus administrados, cuando no los dañaban por las interrupciones del tráfico ocasionadas por las guerras, disuadiendo a los inversores. El encarecimiento de materias primas –de ahí, en parte, la insistencia en los plantíos de frondosas–, bastimentos, armamento y municiones, segundo gran bloque de dificultades coyunturales internas (impuestos indirectos aparte), nos coloca en el punto de inflexión del tirón económico propiciado por la conquista americana, que comenzaba a ser percibido y agudizaba una concurrencia de por sí feroz. La ausencia de cargas de retorno –todavía no se había maximizado la extracción de metales preciosos– no era quizá tan grave como la competencia foránea legal de las naturalizaciones que el rey concedía para granjearse la simpatía de las burguesías de los

3. *Ibidem*: misión de Toledo. ITURBE AMOREBIETA, Joseba Andoni; SESMERO CUTANDA, Enriqueta; y ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier: *Juntas y Regimientos de Bizkaia. Actas de la Tierra Llana. Tomo II: Junio 1569 - Abril 1576*, Bizkaiko Batzar Nagusiak, Bilbao, 1994, p. 78 (20-VII-1569): acuerdo para que los diputados salieren a rendirle besamanos cuando llegare a girar visita al Señorío desde San Sebastián; y p. 100 (8-IX-1569): nombramiento de comisionados a corte, con introducción por Suárez, para tratar de la reforma del número de escribanos, procuradores y receptores de las Audiencias del Corregimiento.

4. Cfr. ITURBE, J.A.; SESMERO, E. y ENRÍQUEZ, J.: *op. cit.*, p. 245 (18-XII-1571).

5. Véase CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Editorial San Martín, Madrid, 1988, pp. 85-89. Esta obra sigue siendo la fuente más accesible sobre nuestro personaje.

6. *Id.*, p. 107: para 1571, 427 toneles de media en Guipúzcoa y 383 en Vizcaya. Discusión de la equivalencia del tonel macho cantábrico: *id.*, p. 70.

7. SESMERO CUTANDA, Enriqueta; ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier; y GARCÍA ARBAIZA, José Ignacio: *Juntas y Regimientos de Bizkaia. Actas de Villas y Ciudad. Tomo I: 1536 - Octubre 1571*, Bizkaiko Batzar Nagusiak, Bilbao, 1994, p. 507. El límite inferior quizá pretendía añadir dificultades a las rápidas pinazas del área minera que Somorrostro, que mediante diversas artimañas transportaban en conjunto un importante monto de venas, ante la impotencia de los alcaldes billetteros nombrados por el Señorío. En Guipúzcoa se libraba una batalla interna entre San Sebastián y Fuenterrabía –cuyos respectivos «Pasajes» Barros nos indica pujantes– y los restantes puertos por la igualdad en las cargazonas (*Registro de la Juntas Generales celebradas por la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa en la Villa de Elgoibar del 8 al 18 de Abril de 1570. Impreso ahora por vez primera por acuerdo de la Excm. Diputación Provincial de Guipúzcoa*, San Sebastián, Imprenta de la Diputación de Guipúzcoa, 1928, pp. 12-13, 10-IV-1570).

8. Las restantes tablas corroboran los datos: 104 toneles de media en Guipúzcoa (tabla IV), inferior a la de zarpados hacia Indias y Terranova (unos 288 toneles) por la dureza del viaje y la necesidad de rentabilizar su larga duración. Recogen tipologías de arqueo medio-reducido, de uso preferentemente comercial, como la urca de popa redondeada, de entre 60 y 200 toneles, y la zabra, especialidad cantábrica que, si bien podía alcanzar los 500, solía rondar los 150.

territorios europeos a que aspiraba; la ilegal, gracias a una piratería generalizada y al comercio intérlope en América; y la sita a caballo entre ambas, pues el corso, amparado por los monarcas, continuaba por la fuerza unas relaciones internacionales basadas en la rapiña del más astuto y ágil contra la lenta pesadez de los imperios. En semejante contexto, las denuncias de competencia francesa en la comercialización de productos del Valle medio del Ebro y de pescado (pese a que en el armamento de bacaladeros invertían los redistribuidores vascos), en la construcción naval y el pilotaje; las de la venta de navíos locales ligeros a extranjeros, que iban a competir con ellos ofreciendo continuos fletes pequeños a unos comerciantes intensamente dependientes de los altibajos coyunturales; e incluso aquellas contra la injerencia de administradores no servidores de los anhelos de los dueños de naos, pretendían un cierre imposible en favor de éstos y de sus esferas de influencia.

La otra real provisión transmitida por Barros prohibía que los comerciantes del exterior llevaran dinero como mercancía de retorno. Esto podía disuadirlos de acudir a los puertos vascos, por la escasez de productos autóctonos exportables fuera de un hierro de excelente calidad pero con fuertes competidores en la Europa Noratlántica, en cuyo caso se hundiría la rentabilísima importación vasca de tejidos y cereales⁹. El trajín de misivas y enviados a la corte para los tratos de antecámara indispensables en la alta administración de su tiempo obligaría a Barros a introducirse en los recovecos del funcionamiento político-económico vasco atlántico, cuya lenta y nada fácil cristalización ocultaba, entre otros, los pulsos entre las reducidas pero pujantes élites comerciales y fuerzas más «tradicionales», como los dueños y explotadores de las ferrerías o los grandes propietarios fundiarios. El componente de soborno connatural –y exigido– a los servicios de marinería y naos rendidos por las Juntas vizcaínas y guipuzcoanas al rey se comprende desde esta perspectiva mejor que si pensamos en una simple negociación entre entidades políticas, cualquiera que sea el régimen de (des)igualdad jurídico-política en que se quiera colocarlas.

Como es habitual, nuestra versión sigue las ya clásicas *Normas de transcripción y edición de textos y documentos* publicadas por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas en 1944. Se ha optado por una transcripción histórica, es decir, sin hacer constar los cambios de línea o folio. La puntuación combina los criterios actuales con los exigidos por la sintaxis de la época. En lo posible, se ha respetado la estructura original del texto; no obstante, para mayor claridad se han tabulado las nóminas de navíos, sin suprimir ningún dato al respecto. En cada tabla ha de entenderse repetida una localidad mientras no figure un nombre distinto. Se ha actualizado mínimamente la ortografía de los apellidos, respetando las variantes que incluye el texto, y conservado los topónimos tal como en él figuran.

1. INFORME DE CRISTÓBAL DE BARROS SOBRE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA CORNISA CANTÁBRICA (1569)

Archivo Histórico Nacional, sección Cámara de Castilla, serie Patronato Real, reg. 15651, leg. 1.

Ilustrísimo señor:

Para satisfacer a lo que vuesa merçed me pregunto en Oñate çerca de la fabrica de los nabios y nueva orden que su magestad a mandado dar para su conserbazion e aumento conberna reducir el negoçio a su prempçio, por cuya caussa y constar de muchas partes y desear yo referirlas particularmente y con resoluçion a vuesa merçed no podre ser tan breve como quisiera. Escusare algun trabaxo con la relacion de cada capitulo que sacare en la margen del.

Refierese la caussa que mobio a su magestad a dar la nueva orden y a ymbiarme a la costa, y lo que sinifique en las juntas que hiçe a las personas que asistian.

Abiendo su magestad entendido la gran falta que abia de naos e nabios naturales en la costa y mares destos reynos y que abia venido en tanta diminuçion que casi avia cessado la fabrica y trato dellos y, finalmente, que segun el curso queste negoziio llebava, enpobreçiendose todos los que en el se exerçitaban,

9. Cfr. LORENTE RUIGÓMEZ, Araceli; HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción; GARCÍA ARBAIZA, José Ignacio; e ITURBE AMOREBIETA, Joseba Andoni: *Juntas y Regimientos de Bizkaia. Actas de la Tierra Llana. Tomo I: 1558 - Abril 1569*, Bizkaiko Batzar Nagusiak, Bilbao, 1994, p. 562 (19-IV-1569).

brevemente cesaria del todo, deseando proveer a ello como a negocio que tanto ymporta al bien publico y defensa destes reynos y a lo que en Cortes con tanta ynstanzia sobre este negocio suplicaban, mando a los corregidores que entonzes asistian en la Probinçia de Guipuzcoa, Señorío de Vizcaya, Quatro Villas de la Costa de la Mar, donde mas preñçipalmente se trata este negozio, que juntando personas que en esto tubiesen espienciã y con su parecer y de los de los Regimientos procurasen entender de que proçedia tanta falta y que se podria y combernia proveer para el remedio.

Abiendose estas hecho y mandado su magestad que las biesen algunos del su Consejo, pareçio que dellas no se podia colexir lo que se pretendia, por ser diversas y pidirse en ellas cossas muy dificultossas y de que resultaran casi no menores daños que el que se pretendia remediar. Me mando su magestad el año de sesenta e dos que yo biniese a las partes que e dicho y que en cada una dellas hiçiese una junta de personas vien entendidas en este negocio, que se nombrasen com parecer en Guipuzcoa (de) don Diego de Carabaxal, que en aquel tiempo hera capitan general, y del corregidor y en las demas partes com parecer de los corregidores, para que se entendiesse lo que e dicho. Y abiendo juntado en la villa de San Sebastian de los puertos de Guipuzcoa algunas personas, y en la villa de Bilbao de los de Vizcaya y en la de Laredo de las Quatro Villas, que fueron las mas combenientes que se entendio avia, y estando tambien otras muchas personas primçipales que se juntaron, les sinifique a lo que su magestad me ymbiava y por que causa, y lo mucho que su magestad deseaba que se fabricasen y pusiesen en buena orden mucha cantidad de nabios, por lo mucho que combenia a la defenssa y trato destes reynos y particular desta costa y a la conserbaçion de los demas estados de su magestad y tambien para ofender quando fuese necesario; particularizando debaxo de muchas consideraçiones que claro mostraron la ymportanzia del, que por escussar trabajo de letura a vuesa merçed no las refirire aqui. Zertifiqueles despues desto la mucha voluntad que su magestad tenia de haçer merçed a los que fabricasen y tratasen cossas de la mar, respondiendo lo mejor que pude a muchas cossas que yo sabia avian de proponer, de que con razon tenian sentimiento. Persuadiles tambien a que hefectuasen este negozio de manera que fuesen ynbiados de otros vasallos de su magestad y no reprehendidos ni juzgados por ombres no correspondientes al buen nombre que los passados de aquellas probinçias con mucho trabajo abian ganado, ni hiçiesen ynçierta la comfianza que su magestad tiene dellos en este negozio, rogandoles no tubiesen solo por fin el ynteres que dello resultaria, porque quando este fuese a la medida de su voluntad aun los estraños y henemigos serbirian en el a su magestad. Acordeles tambien en el que les podria resultar tratando de la nabegaçion que podrian haçer estando llana la mar de Lebante, que se haria quando su magestad tomase, mediante la graçia de Dios, las fuerzas del Peñon y Argel y que en el entretanto lo estaria con las galeras que su magestad mandaba parexar y queria sustentar, acordandoles las partes donde podrian nabegar y con que mercadurias; y finalmente concluy con que se tratase este negozio no para dificultarle sino con animo de ponerle en efecto, y sobre supuesto que abia de ser y que se platicase si les ocurría algunas graçias o prebillejos que sin perjuicio ni agrabio su magestad pudiese conzeder a los fabricantes y armadores, çertificandoles que toda la merçed que su magestad pudiese les haria en esta comformidad.

Refierense las caussas de que prozedio el çesar la fabrica y trato de la mar en esta costa.

Las caussas prinçipales porque entendi avia venido el trato de la mar al estado que e dicho y aberse consumido muchas naos pequeñas que abia veynte e çinco e treynta años a y las que despues se an fabricado, de todas las juntas que hiçe y de otras personas de quien me ynforme y de discursos que yo hiçe, dejadas muchas que en aquellas juntas se referian harto fuera de proposito y cassuales porque cada uno le pareçia que remediandose el casso por donde abia perdido su nao se probeya a todos generalmente, son las siguientes:

En este tiempo se a frecuentado la nabegaçion de Terranoba, donde ba a pescar vallas y macallaos, que por ser al norte es la mar muy brava y a dos o tres viajes desconzierta y cava la nao.

Asimismo, en este tiempo se a usado y frequentado mas la carrera de Yndias, donde se gastan y consumen muchas naos por ser la tierra caliente y el mar poco corriente, e criarse por estas caussas en las naos un gusano que llaman broma que casi sin poderse remediar las come haçiendolas agujeros, de manera que en tres viajes las gasta.

Los que ban a Nueva España, como de alla no tienen que traer, por escusar la costa que del camino les resulta echan las naos al fondo, y lo mismo hazen algunos de los que van al Nombre de Dios, y solo traen las belas y jarçia; y en esto ynteressan mas que en conserbarse la nao, aunque sea razonable.

Anse bendido en Lebante grandisima cantidad de naos sin averse castigado, por serles mucha gananzia y abentajar mucho en fabricarlas en esta costa y benderlas alla.

En el año de veynte e tres en Valladolid se hizo una premagtica que fue confirmaçion de las cartas de naturaleza de flamencos, yngleses y portugueses, por la qual se permitio que pudiesen cargar sus naos en estos reynos, de que resulto no aber fletes para los naturales y desto, el vender las naos que tenian y no bolver a haçer otras, porque como los extranjeros nabegan las mercaderias con menos gente y menos costossa, porque tienen mas yndustria y mas flema en haçer las cossas despaçio que los naturales y no andan en la defensa que los deste reyno, que en tiempo de paz an menester andar en orden para defenderse de los corsarios e piratas que andan por la mar, lo que no haçen los extranjeros por la recta justiçia con que los naturales deste reyno serian castigados si hiziesen semejantes heçessos, y espeçialmente tienen esta obligaçion mas preçissa despues que su magestad mando que no pudiesen asegurar sus naos de fuerza de ningund cosorio (*sic*) ni enemigo si no fuese turco o moro. (*Interpolado, de otra mano: Pierdese el natural con lo que el extranjero enriqueze*).

De aquel tiempo a esta parte los turcos e ymfieles nabegan en Lebante con tanto poder y frecuencia que los desta parte, como no tenian naos tan gruesas ni hazienda para comprar artilleria de bronze para andar en la defensa, nabegaban en ymbierno y guardaban el puerto hasta otro ymbierno, de que le resultava tan poco ynteres y tanta costa que no pudiendo sufrir aquel ejerçicio les hera forçoso vender las naos y no haçer otras, soliendo ser este el mas util y en que mas naos se ocupaban.

En aquel tiempo se solian haçer muy grandes cargazonas de lanas en esta costa para Flandes, que sustentaban gran numero de naos, las quales an çesado por aber creçido el trato de los paños en España y tambien porque las sacas de Nabarra y Aragon que solian embarcar en esta costa se cargan en San Juan de Lus, por cuya caussa se cargan aora tan pocas que quatro naos haçiendo los viajes que podrian los nabegaran.

En las jornadas y armadas passadas y aun en las presentes los dueños de naos an reçebido gran daño en no averseles pagado sus sueldos a sus tiempos, antes, detenedoselos mucho, porque los cambios que an corrido, los gastos que an hecho en procurar cobrar y los que hazen en yr a donde se les libra, y lo que peor hes, sin aver de que cobrar, les a consumido las naos y haziendas y la boluntad de fabricar.

Asimesmo se quejaban de los probhedores y del daño que en muchas cossas les hazian, y del termino del sueldo en lo que toca a la comida y sueldo de gente.

Otras caussas tambien les an sobrevenido que por ser en cassos particulares y no poderse prebenir el remedio dellas no las refiero.

Entendido esto y abiendoles sinificado y traído a la memoria en las juntas que e dicho las graçias y merçedes que su magestad les podria haçer y refutandoles otras que heran de gran ymcombeniente y no se sufrían suplicar a su magestad, todos concluyeron en parezerles que haçiendo su magestad aquello (*interlineado y de otra mano: que les refer*) y con el tiempo volberian las cossas de la mar a su prestino estado y ser; y antes que refiera esto y lo que suplique a su magestad yendo yo a tratarlo y a ymformar por escrito y de palabra de lo que combenia, referire a vuesa merçed algunas de las cossas que pedian y lo que se les respondió.

Refierense algunas cossas que pedian en las juntas y lo que se les respondió por donde no combenia suplicarlas a su magestad.

Pedian que no se metiese en estos reynos pescado ni grassa de lo que viene de Terranova que los truxesen e ubiesen pescado extranjeros. Respondioseles que no se sufría suplicar esto a su magestad porque hera en mucho daño del reyno por la carestia que desta proybicion resultaria en estos bastimentos; y quel camino de Terranova es muy largo y en aquel viaje se detienen mucho tiempo, y queriendo(*interlineado: se*) su magestad serbir de las naos que andubiesen en aquella carrera no seria posible ofreçiendose repentina neçesidad, y que quando se ocupasen en la guerra faltaria el pescado.

Pedian que su magestad diese toda la xarçia al que fabricase, como referian lo haçian algunos reyes de Yngalatierra.

Que mandase su magestad que en Napoles no les llebasen siete ducados de cada çien toneladas de nao que alli llegase. Respondioseles que estos derechos heran de la çidad por razon del mollaje y anclaje

y no de su magestad. Deçian que pues no llebaban estos derechos a los arragozeses, que sirben al turco, por que los avian de llebar a ellos, que sirben a su magestad. Respondiose (*tachado les*) que los arragozeses lleban un camino de sal a Napoles, por cuya causa se libertan de aquel derecho, y que asi lo podrian haçer los naturales deste reyno.

Las mesma graçia pedian se les hiçiese en Barçelona, donde con ser playa, de cada nao que surge les lleban doze ducados.

Que mandase su magestad remediar el maltratamiento que los probhedores les haçian, y espeçialmente se quejaban de uno y de muchas cossas.

Que no mandase su magestad que quando haçen jornada les quitasen el gobierno de su nao y el escribano que lleban, pues sirben con su hazienda, persona y parentela. Respondioseles que no hera conveniente dexar de darse el gobierno de algunas naos a las personas mas peritas, aunque al presente no se hallasen con naos. A esto aduçen que antes, se da a quien no lo entendia.

E querido referir esto porque se represente a vuesa merçed algo de lo mucho que pedian y este vuesa merçed adbertido para que si alguno, con mala ymtençion o poca platica destes negoçios, hiçiere apuntamientos, presuponga vuesa merçed que terna ymcomvinientes que façilmente se podran mostrar, aunque a prima façe parezca justificado.

Refierese la sustanzia de lo que se suplico a su magestad para que hiçiese la nueva orden.

La sustançia y orden del memorial que di en Consejo para el remedio de lo que se pretendia es cassi deste thenor:

Por ser notorio la falta que ay de naos y el daño que dello resulta, la mucha pobreza y neçesidad en que la gente mareante vivia, escuse el sinificarlo a su magestad en particular; y asi, sobre supuesto que combenia su remedio, dixelo que a mi pareçer le seria, añadiendo a lo que su magestad tenia probeydo y mandado lo que la espirienza y deseo del serbiçio de su magestad me abia mostrado.

Lo que se pretende es que aya gran numero de naos que se comserbe (*interpolado, de otra mano: i*) por esta caussa se aumente y yndustrie la gente mareante en quanto fuere posible, para cuya ayuda y favor suplique a su magestad mandase probeer las cossas siguientes, que eran tan utiles para lo que se pretendia como a poca dificultad, y dellas las quatro ultimas nezesarias y la postrera tanto, que sin ella las demas no vastan:

Que mandase su magestad que de alli adelante las capitancias hordinarias de mar se probeyesen a los que labrasen naos y se hexerçitaren en las cossas de la mar, y que los sueldos que ubiesen de aver se les situasen en parte zierta y donde fuesen vien pagados.

Que mandase su magestad que como por las premagticas destes reynos se solian dar diez mill maravedis de sueldo al año por cada çient toneles a las naos de seysçientos y dende arriva, aora tambien se diese el mismo proporçionadamente a las de trezientos y desde arriva, y queste sueldo se les pagase vien; y que los arqueamientos se cometiesen generalmente a una persona en esta costa para que se escusasen de sacar cada vez çedula de comision, y que los que aca asi se hiçiesen asentasen los contadores del sueldo en sus libros y con çertifiçacion de la mantenençia de un año librasen los contadores mayores, con que se escusaria tanta negoziacion y trabajo a los dueños de naos que si la ubiesen de haçer les tornaria frustatoria la merçed, y la persona a quien se cometiese como mas encargada e yndustriada lo haria mas justamente.

Que mandase su magestad que los probhedores e mayordomos de la artilleria de San Sebastian, Laredo, Malaga y Cadiz tengan polbora, peloteria de bersos y pasamuros e algunos cables y lo vendan por el coste a los dueños de naos, que por no hallarlo a comprar navegan desaperçebidos y los señorean los enemigos y el mar.

Que mandase su magestad que no se les llebase alcavala de las naos que vendieren, que parece cossa de poco perjuicio assi por ser ellas en poca cantidad como porque en Vizcaya y otras partes por hexençion de las tierras y dias son hexsentos della, y para los dueños es gran venefiçio porque vendiendo en todo lugar e dia libremente escussan muchos gastos que con los detenimientos haçen; como por esta caussa se acreçienta en el valor de la nao, que se vende duçientos o treçientos ducados, sera en alguna manera remedio para que bendan en Lebante, con que tambien se escusa el no quedarse alla la gente mareante, que no hes pequeño daño.

Que mandase su magestad pagar a los dueños e maestros de naos lo que se les debia, asi de sus sueldos como de la merçed que su magestad hizo a los que perdieron sus naos en la jornada passada.

Que mandase su magestad prestarles alguna cantidad de dineros, porque su neçesidad hera tanta quel mas rico avia menester sacar el quarto del coste de la nao a cambio aunque se le prestase otro quarto; y haçiendoles su magestad esta merçed, hera cossa convenientisima que el dinero se les diese en parte que en la paga no ubiese dilacion ni en la cobrança costa, porque con el dinero que se les diese abian de hazer primçipio en su obra.

Que mandase su magestad que no se les hagan agrabios llebandoles derechos nuebamente ympuestos como en Rivadeo, donde dizen les lleban uno por çiento de lo que les dan de flete y aun antes que se hagan a la bela.

Que mandase su magestad que a los maestros de naos que van a las Yndias, aunque ayan pasado alla tantas vezes quantas pide un estatuto de la Casa de Contrataçion de Sebilla ni sean esxaminados ni abilitados en aquella Cassa, no les quiten el ofiçio de maestros de sus naos ni les pongan otro como lo hazen, porque dizen que el que ponen save el ofiçio de piloto que es nezessario porque el camino es largo, si muriese el piloto combiene que el maestre sepa aquel ofiçio; con que demas del piloto ordinario lleven un marinero platico que pueda gobernar la nao a falta de piloto.

Que mandase su magestad que los maestros de las naos españoles no trayan pilotos françeses para la nabegazion de Terranoba ni otra alguna si no fuere en costa e rios de Franzia, porque por escusar la mitad o el trabajo de lo que avian de dar al piloto español le lleban franzes y a esta causa los naturales no se exerçitan en el arte y viene guerra, faltarian los franzeses y a los naturales la periciã.

Que mandase su magestad que los maestros ni carpinteros de naos no puedan travaxar en Franzia como muchos lo haçen, porque no solamente se encareçen pero aun a tiempos no se hallan trabajadores y dan yndustria de fabricar vien a los enemigos, como se ve de pocos años a esta parte en la nueva forma y grandor de sus naos.

Que mandase su magestad que se aseguren las naos de fuerzas de enemigos e cossarios eçepcto de turcos y moros, de los quales se presupone se defenderan haçiendo para hello la prebençion nezessaria por no verse sus personas en cautiverio, permitiendo que en los demas cassos naturales lo puedan haçer, de que resultara que llebaran sus naos armadas como combenga y los marineros armas conoçidas y haran la resistencia y prebençion posible y aunque de lo contrario no reçive daño el dueño de la nao que tiene asegurado, reçivelo el asegurador, que tambien es vasallo de su magestad, en que los enemigos se hagan ricos y apoderen en las naos, mercaderias y armas.

Que mandase su magestad que los corregidores proçedan sumariamente en las caussas que se trataren de preferirse la nao mayor a la menor, el natural al estrangero, aunque sean de mayor quantia, porque si la nao menor esta en su cassa y puerto no puede el dueño de la nao mayor aguardar terminos por la costa que su nao y gente haçe.

Que mandase su magestad se tenga espeçialisimo cuydado en asegurar el trecho (*sic*) de Gibraltar de los cossarios e ymfieles que en el andan entre tanto que con la graçia de Dios, Nuestro Señor, su magestad manda tomar la fuerza del Peñon, que tanto combiene a la nabegacion destes reynos, y asegurar lo que su magestad desea en la mar de Lebante; porque la nabegacion de Poniente que los naturales deste reyno pueden haçer es a Flandes, Terranoba, Yndias, y pues en esto se pueden ocupar muy pocas naos, nezessariamente a de aber comunicacion en Lebante, a lo menos con la parte de Andaluzia, que partiçipa de aquel mar, mayormente siendo su mas segura y probechosa nabegacion y en que mayor numero de naos se puede y solia sustentar.

(*Al margen, de otra mano: Que se planten montes*). Que mandase su magestad que en la Probinzia de Guipuzcoa, Señorío de Vizcaya, Quatro Villas de la Costa de la Mar se planten montes desta manera: que todos los lugares que tubieren terminos a dos leguas de la mar y rios nabegables, e mas si la tierra fuere llana, sean obligados a plantar en cada un año señalada cantidad de robles por repartimiento quel corregidor haga en cada conçejo, considerada la cantidad y calidad de su termino, y que estos sean del tamaño y se planten en los tiempos que convenga, y que los alcaldes y regidores de los lugares hagan otro repartimiento mas en particular al comun del conçejo e a cada vezino considerando la tierra y termino que posen; y que del un repartimiento y del otro el corregidor tenga un libro en que este asentados los robles que en cada un año se an de plantar en cada conçejo y que personas, y questos mesmos alcaldes tomen quenta en cada un año a los vezinos de lo que an plantado para que hellos mesmos la den al corregidor, el qual execute las penas en los que no ubieren plantado.

(*Al margen, de otra mano: Ventas de naos*). La premagtica del reino proveye la venta de naos a estrangeros y a los naturales que viben fuera destos reynos, y çierto si la poca maliçia que en aquel tiempo devia aber no la disculpa, prebino poco; y combiene que para quella se hexecute (*tachado: en*) todos los dueños de naos sean obligados a registrarlas en los lugares donde viben ante las justiçias y escrivanos de conçejo, mandandoles que quando las vendiessen tomasen testimonio de como las vendian a natural y otro de como el natural registro donde es vezino, y questos testimonios se trujesen para en desquento del registro, y que en cada un año la justiçia les tome quenta dellos, y questo se haga en todo el reyno.

(*Al margen, de otra mano: Naos que van a Yndias*). Que mandase su magestad que los que van a Nombre de Dios y a la Nueva España no dexen alla sus naos al traves, como lo hazen por escusar la costa que se les sigue de traerlos, sin haçer ymformaçion ante las justiçias de que estavan tan gastadas que se cre(*tachado: ya*) no bolberian con seguridad en España; y que se escribiese a las justiçias que residen en los puertos donde parten las armadas hiçiesen estas ymformaciones con diligencia.

Que mandase su magestad que no se saquen maderas destos reynos para fuera dellos de las que se acostumbra haçer naos, por seguirse cassi el mesmo ymcombiniente que de venderse las naos.

(*Al margen, de otra mano: Carga de naos*). Antiguamente hera ygual la condiçion del natural y estrangerero en el cargar, y sintiendose el daño que aora, se mando por una premagtica que ningun estrangerero pudiese cargar en este reyno abiendo en los puertos o abras donde la tal cargazon se haze nao de natural, pero ella mesma permite que no abiendola pueda cargar el estrangerero. Todo el tiempo que esta premagtica tuvo fuerza ubo en España la cantidad de naos que a su magestad se a significado, que fue asta que se dieron cartas de naturaleza a flamencos, yngleses, portugueses y otras naçiones, que no a muy pocos años, pues el de veynte e tres andaban los dueños de naos en la misma demanda, como consta por una premagtica que se hizo en Valladolid aquel año, donde se les denego lo que pedian, conçediendoles que los franceses y los demas que no tubiesen cartas de naturaleza no cargasen direte ni yndirete. En Toledo mando su magestad guardar la premagtica antigua y rebocar las cartas de naturaleza. Tube dubda si su magestad fuese serbido que de tal manera se guardase la pregmatica antigua, que como se corrige a la del año veynte e tres en quanto permite las cartas de naturaleza, la corrija tambien en quanto dispone que los que no la tienen no carguen direte ni yndirete, o si en quanto faboreze a los naturales queda ymcorrecta; y suplique a su magestad biese una palabra en declaraçion, pues della resultara el cargar franceses y otros no. Ansimismo, que su magestad mandase añadir a la premagtica que no solamente no cargue el estrangerero en el puerto donde obiere nabio natural, pero aunque no le aya si abiendole en otro propinco, porque si las mas cargas de la Probinzia se hazen en San Sebastian y las naos estan en el Pasaje, como de neçesidad lo an de estar, ynumanidad seria que por distar una legua la nao de la carga la perdiese el natural; y que asimismo se añadiese a la dicha premagtica que se guardase no obstante que los estrangeros quisiesen fletar por menores preçios, llebandolo el natural por lo justo y a tasaçion de la justiçia; esto, porque con la mitad o el terçio menos del flete que el natural a menester para no perderse gana de comer el estrangerero, françes (*tachado: es*), yngles o portugues, por muchas caussas que a su magestad se an referido; y aunque con esto pareçe estar suficientemente probeydo, las fraudes y cautelas que a esta pregmatica todos saven son tantas que todos los estrangeros cargan yndiferentemente y mejor que los naturales, porque como llevan las cargas por menores fletes, danselas siempre los mercaderes si las justiçias con gran cuydado no guardan la premagtica, recatandose los engaños que en esto se haçen; y aunque a toda cautela prebiene el mandar que no cargasen estrangeros direte ni yndirete, visto que no abra naos naturales que sacasen las cargas que ay en estos reynos y por esta caussa çesaria el trato y saca de las cossas que en el sobran, que seria de tan gran ymcombiniente, no suplique esto a su magestad, sino que pues esto de la ocupazion de naos por justos preçios es el punto mas sustanzial de todo para el hefecto que se pretende, su magestad mande probeer a el como mas combenga a su serviçio.

A todo esto que se suplique se respondio en la conformidad que vuesa merced bera en las provisiones que se despacharon en seys de mayo de sesenta e tres, que juntamente con esta ymbio a vuesa merced.

Aqui se an de ber las provisiones.

Refierense las naos que se an hecho en esta costa por orden de su magestad, y de que porte las hiçieron y la cantidad que se les presto.

Despues que vine a esta costa con ellas y se hizo la nueba orden, me conçerte y di para que hiçiesen naos con las personas que dire:

Tabla I: Navíos construidos con empréstito real

CONSTRUCTOR	VECINO	DATA	MONTO (en ducados)	DATA
Guilistegui, Ortuño de, capitán.	Ondárroa	1563-VII-13	1000	700
Apallúa, Francisco de	Ondárroa	1563-VII-13	700	450
Bertendona, Antonio de, capitán	Bilbao	1563-VII-15	2000	630y ~600
Arbieto, Pedro de	Bilbao	1563-VII-15	800	430
Gómez de la Torre, Ochoa (por don Juan Alonso de Múgica)	Plencia	—	1400	630 y >400
Larrea, Ochoa de	Portugalete	1563-VII-16	600	400
Montellano, Juan de, capitán	Portugalete	1564-III-23	800	500
Alzola, Andrés de, capitán	Alzola	1564-V-15	800	400
Sámano, Antonio de	Castro-Urdiales	1564-IV-20	500	300
Milivia, Juan Martínez de	Motrico	1564-V-11	600	500
Bertendona, Martín de	Bilbao	1564-VI-9	1000	500
Ayardia, Juan de	Bilbao (?)	1564-X-18	400	~300
Montellano, Juan de, capitán	Portugalete	—	500	600
Capitillo, Ochoa de	Portugalete	1564-XI-2	600	>500
Monasterio, Sancho Ortiz de,	Bilbao	1564-XI-4	500	>300
Bertendona, Antonio de, capitán	Bilbao	1566-I-4	1600	650
Santurce, Martín de	Portugalete	1566-IX-5	4000 rs	~400
Ugarte, Juan de, capitán ⁽¹⁾		1567-II-8	600	300
Arrieta, Ramos de	Pasajes/Fuenterrabia	1567-II-4	600	450
Olaizi, Domingo de	Lezo	1567-II-6	4000 rs	400
Villaviciosa, Marquesa de	Pasajes/Fuenterrabia	1567-II-6	4000 rs	400
Arriola, Pedro Ochoa de	Deva	1567-II-8	5500 rs	>400
Alzola, Andrés de, capitán	Alzola	1567-II-7	500	300
Ubilla, Jofre Ibáñez de	Motrico	1567-II-8	500	300
Renteria, Martín de la ⁽²⁾	Castro-Urdiales	1567-II-8	500	300
Montellano, Juan de, capitán ⁽³⁾	Portugalete	—	1100	650
Larrea, Ochoa ⁽³⁾	Portugalete	—	1000	600
Lusarra, Lope de ⁽³⁾	Deusto	—	800	350
Busturia, Domingo de, maese ⁽³⁾	Deusto	—	700	350
Arbieto, San Pedro de ⁽³⁾	Bilbao	—	1100	450
Ayardia, Juan de ⁽³⁾	Ondárroa	—	500	~300
Zubieta, Sebastián de ⁽³⁾	Rentería	—	800	350

rs reales de vellón.

(1) «Esta nao no se a fabricado porque yo me bolbi a Galizia y Pero Melendez le tomo la tabla que tenia para ello y despues que yo bine a estado en Sebilla. No le he podido apretar cada dia. Se espera y cumplira muy bien».

(2) «Estos nueve trataron conmigo estando en Galizia y quando bine el poco dinero que ubo se les repartio y quedaron harto descontentos de que no se les pudiese prestar mas».

(3) Navío en construcción.

Diçense unas palabras respecto a la bondad destas naos.

Estas naos que se an hecho con ayuda y enprestito comunmente son las mayores que a abido en España, aunque se consideren las cossas muy de atras. Abrase oydo desir de algunos a quien ponian nombre de carracas, como hera a el galeon de Machin de la Renteria, el de Galdamez, la carraca del doctor Herçilla y la de Artieta, que de otras no creo que ay memoria; y sabidos sus miembros, heran naos y medianas, y los arqueamientos que se haçian dellas para gozar del sueldo de los seysçientos toneles heran entre compadres y hechos a ojo. Son asimismo estas naos hechas con la mejor proporzion y talle y las mas galanas y fuertes de maderas como de clabazon que se an hecho hasta este tiempo, teniendo respecto a que sean comodas para la guerra y para el trato y comerçio, como su magestad manda. Finalmente, son naos que ningun basallo de reyes de Yngalaterra y Franzia no tiene tonel a nao como la menor que se a referido, si en San Juan de Lus acasso ay alguna, y su magestad con la orden que a dado escusa de fabricar y sustentar a sus espensas naos desta calidad, como aquellos reyes lo hazen.

Refierense las naos que se an echo sin ayuda ni enprestido y las que se an comprado des-trangeros despues que yo bine a esta costa y su porte, y que personas las an hecho y comprado.

Sin ayuda ni enprestido se an fabricado y comprado de franceses y estrangeros despues que su magestad me mando tratar este negocio las naos e nabios siguientes:

Tabla II: Navíos construidos por particulares sin crédito real

LOCALIDAD	CONSTRUCTOR	TONELAJE	OBSERVACIONES
FUENTERRABÍA	Landarruguista, Tomás de	200	—
	Arquiza, Sancho de, capitán	700	Comprada a un francés
LEZO Y PASAJES DE FUENTERRABÍA	Villaviciosa, Juanes de, el sobrino	200	—
	Villaviciosa, Domingo	220	—
	Évora, Juan de	250	—
	Esquioz, Juan de	300	—
	Villaviciosa, capitán, el mayor	190	—
	Villaviciosa, capitán, el mayor	300	Urca, comprada en Flandes
	Villaviciosa, capitán, el menor	300	Comprada a un francés
RENTERÍA	Zubieta, Juanes de (por Durango, Pedro de)	100	—
	Izcarrate, Juan de (de Sara)	110	—
	Zamaluy, Santiago de	100	—
	Isasti, Juan Martínez de	230	Comprada en Francia
	Zuasnabar, Martín de	240	Comprada a un francés
	Uranzo, Lope de	500	Urca, comprada en Flandes
SAN SEBASTIÁN	Urbieto, Miguel de	200	La hizo y la vendió a Miguel de Erauso
	Hernando, Bartolomé de	250	—
	Hernando, Martín de	130	—
	Orzayn, Marqués de	200	—
	Lerchundi, Baltasar; Oquendo, capitán	250	Comprada a unos franceses
	Lerchundi, Baltasar de	230	Id.
	Portu, Juanes de	200	Id.
	Barrionuevo, Diego de	100	Comprada a uno de Irún y éste a un francés
ORIO	Ilumbe, Juanes de	400	—
	Segura, Nicolás de; Iturriaga, Cristóbal de	250	En el astillero de la villa
	Echániz, Domingo de	200	Id.
ZUMAYA	Artiaga, Pedro de	325	—
	Orio, Baltasar de	200	—
	Oquina, Juan López de	200	—
	Arano, Juan de	100	—
	Labraña, Juanes de (por Lobiano, Francisco de, vecino de Ermua).	100	—
DEVA	Mancidor, Juanes de	750	—
	Sorazu, Domingo de	355	—
	Sorazu, Domingo de	445	—
	Reten, Santorun de	250	Dada a Ortuño de Guilistegui, vecino de Ondárroa
	Arriola, Juan Pérez de; Isasi, Martín López de	350	—
Arriola, Juan Pérez de	250	—	

	Irrazábal, Martín Ochoa de	250	—
	Alzola, Asencio de	100	—
	Gárate, Domingo de	130	—
	Arriola, Juan de; Isasi, Domingo López de	100	—
MOTRICO	Ibaseta, Jacome de	300	—
	Ibaseta, Jacome de	350	—
	Echánoz, Juan Pérez de	350	Se construye en el astillero
	Amillibia, Juan Martínez de	350	—
	Bilbao la Vieja, Pedro de	120	Pasó a manos de Pedro de Zaballo y Tº (?) de la Puebla, vecinos de Santander
	Azterrica, Domingo de	120	Comprado de Miguel Cardel, vecino de San Sebastián. El navio era francés
ONDÁRROA	Licona, Ramos de	300	—
	Puerto, Rodrigo del	180	—
LEQUEITIO	Oribe, García de	340	—
	Oribe, Juan de	130	—
BILBAO	Landaverde, Gonzalo de	300	—
	Echevarri, Martín Ochoa de	300	Urca, comprada en Flandes
	Busturia, maese Domingo de	223	Poseída por Juan Martínez de Mendia
	Lusarra, Lope de	515	—
	Bilbao la Vieja, Pedro de	100	—
PORTUGALETE	Coscojales, el mozo	300	—
	Santurce, Pedro de	150	—
	Basori, Juan de	200	—
	Llosa, Juan de la	100	—
	Larrea, Ochoa de; Montaño, Juan de; Sierra, Ochoa de la	100	—
	Larrea, Ochoa de	100	Comprado a ingleses
	Capitillo, Ochoa de	500	—
MÚSQUIZ	Ponce de Rada	150	—
AVILÉS	Ponte, Alfonso de	100	—
VIVERO	Maseda, Pedro de	500	—

Estas naos que se an hecho sin ayuda ni enprestido, aunque no son tan grandes, son buenas y bien hechas, ymitando los maestros que las haçen a los que las an hecho con enprestido, aunque no son muchas dellas tan perfectas y bien hechas.

Breve es la letra.

Nabios de ochenta hasta çinquenta toneles se an hecho mas de sesenta y çinco y menores casi todos los que ay, que por la prolexidad y aberse de avisar a su magestad en el registro general no se refieren.

Esto, en quanto al cumplimiento de lo que su magestad mando çerca del emprestido.

Refierense las naos e nabios que tienen vezinos desta costa hasta Santander, y no los de adelante porque aun no se a tomado el negoçio.

Las naos e nabios que tienen y poseen vezinos desta costa son los siguientes:

Tabla III: Relación de los navíos de la costa del Cantábrico oriental

POBLACIÓN	PROPIETARIO	NOMBRE	TON.	TIPO
FUENTERRABÍA	Juárez, Juan	María	130	
	Landagurrieta, Tomás		200	
	Alquiza, Sancho Ochoa de, capitán		400	
	Ugarte, Martín de	San Juan	35	
	Justiz, Diego de y Branco, Martín Ruiz de	María	70	
	Jaguy, Pascual de	María	45	
	Leguia, Onofre de	La María	33	flain
	Aduna, Juanes de	María	30	flain
LEZO	Iturain, Juan Martínez de	San Juan	35	zabra
	Irura, Juan de	San Juan	40	zabra
	Aranibar, Miguel de	María	20	zabra
	Aguirre, Sabad de	María	30	zabra
	Gijón, Esteban de	Catalina	35	zabra
	Villaviciosa, capitán de	María	130	
PASAJE	Villaviciosa, capitán, el menor	Catalina	400	
	Évora, Juan de	San Juan	250	
	Sasti, Miguel de	María	60	
	Turayn, Andrés de	María	20	zabra
	Aumeztigui, Domingo de	María	65	
	Zaballa, Martín de, el menor		80	
	Chaves, Vicente de	Jesús	110	
	Villaviciosa, Marquesa de	María	550	
	Arrieta y Borde, Ramos de		450	
	Villaviciosa, Domingo de		120	
Villaviciosa, Juan, el sobrino	Magdalena	200		
RENTERÍA	Isasi, Juan Martínez de	Salvador	230	
	Zuasnabar, Martín de	Salvador	240	
	Isascarati, Juanes de	Magdalena	110	
	Zamalu, Santiago de	Magdalena	80	
SAN SEBASTIÁN	Barrionuevo, Diego de	María	90	galeón
	Hernando, Bartolomé de	San Juan	250	
	Hernando, Martín de		230	
	Santiago, Martín y Esteban de, hermanos	Santiago	200	
	Oyarzabal, María de	María	70	
	Orcayn, Marqués de	María	200	
	Lerchundi, Baltasar de; Oquendo, capitán		250	
	Lerchundi, Baltasar de		230	
	Riva, Diego de la,		24	zabra
	Balencegui, Jofre de; Cardel, Martín		65	
	Erauso, Miguel de		200	
	Soroa, Agustín de		55	
	Lizarza, Juanes de		60	
Gayangos, Juan de		20	zabra	
Escorza, Juan de		70		
Londes, Guillén de, vecino de Pasajes		30	zabra	
ORIO	Ilumbe, Juanes de	San Nicolás	400	
	Ilumbe, Juanes de	San Nicolás	300	
	Yerobi, Antonio de		40	zabra ⁽¹⁾
	Echániz, Domingo de	Santiestiban	200	⁽¹⁾
	Segura, Nicolás de; Iturriaga, Cristóbal de	San Nicolás	250	⁽¹⁾

GUETARIA				zabra pequeña
ZUMAYA	Arteaga, Pedro de	Santa María	325	
	Orio, Baltasar de	Trinidad	200	
	Arano, Juan de	Trinidad	100	
	Oquina, Juan López de	San Pedro	200	
	Garro, Bartolomé de	Trinidad	80	
	Mancidor, Juan Martínez de		750	(1)
DEVA	Irrarazabal, Juan Martínez; Guevara, Domingo Alós de	Trinidad	60	
	Zumeta, Martín de; Garate, Domingo de	Trinidad	55	
	Sorasu, Domingo de	María	355	
	Sorasu, Domingo de	Trinidad	445	
	Gárate, Domingo de	Magdalena	130	galeón
	Arriola, Juan Pérez de; Isasi, Martín López de	La Concepción	350	
	Arriola, Juan Pérez de		250	(1)
	Arzola, Asensio de	Sta. Catalina	90	
	Amilibia, Domingo Alós de		55	
	Alzola, Andrés de, capitán		520	
	Arriola, Pedro Ochoa de		500	
MOTRICO	Echánóz, Juan Pérez de	Santa María	400	(1)
	Azterrica, Domingo de		100	
	Ibaseta, Jacobe de	Magdalena	400	
	Uvilla, Jofre Ibáñez de	Santa María	400	(1)
	Amilibia, Juan Martínez de		500	
ONDÁRROA	Guillestegui, Ortuño de, capitán	San Cosme y San Damián	300	
	Aguirre, Martín de	Trinidad	35	zabra
	Yardía, Juan de	San Miguel	300	(1)
	Puerto, Rodrigo del	Trinidad	180	(1)
	Lubiano, Francisco de (vecino de Ermua)	San Miguel	90	
LEQUEITIO	Ornos [Hornoa], Juan de	Trinidad	35	zabra
	Oribe, García de	Candelaria	340	
	Oribe, Juan de	Sta. María de la Candelaria	135	
	Loniquiz, Juan de	Santa Cruz	26	zabra
	Asola, María de	Santa María	180	
	Zamaloa, Nicolás de	Santa María	30	
	Ceranga, Juan Martínez de		39	zabra
	Arriaga, Juan de		50	zabra
	Gardata, Martín de; Zamalloa, Juan Zubi de		44	zabra
	Llano, Pedro abad de		170	
BERMEO	Ruiz, Domingo	Sta María de la Atalaya	35	zabra
	Ruiz, Martín	Sta María de la Atalaya	35	zabra
	Aróstegui, Guiol de	Ntra. Sra. de Guadalupe	20	zabra
PLENCIA	Ibáñez, Lope		30	zabra
	Fagüeta, Andrés de; Larrazábal, Martín de		35	
	Gómez de la Torre, Ochoa de la, en cía. de Rigoitia, Martín de y Millica, Martín de		100	
	Ibayaga, Martín de (vecino de Górliz)		30	zabra
	Racibal, Juan de		200	(2)
	Menchaca, Sancho de		350	urca (2, 3)

BILBAO	Bertendona, Antonio de, capitán	Nª Sª de Begoña	670	
	Bertendona, Antonio de; Rigoitia, Juan de, capitanes	Sto. Crucifijo	338	
	Mendía, Juan Martínez de	Nª Sª de la Concepción	223	
	Bertendona, Martín de		>400	
	Certucha, Martín; Laraudo, San Juan de; Landaeta, Pedro de		500	
	Areilza, Ortuño de		300	(4)
	Leusarra, Lope de (vecino de Deusto)	Magdalena	>500	
	Bilbao la Vieja, Pedro	Nª Sª de Begoña	100	
	Larrea, Juan de (vecino de Deusto)	San Pedro	80	
	Busturia, Domingo de maestre (vecino de Deusto)		350	(5)
PORTUGALETE	Coscojales, Íñigo	Santa Cruz	70	
	Larrea, Ochoa de; Sierra, Ochoa de la; Montaña, Juan	Santiago	100	
	Larrea, Ochoa de; Sierra, Ochoa de la	La Ascensión	461	
	Larrea, Ochoa de; Alzaga, Martín de	Santiago	120	
	Galdames, Ventura de	San Andrés	30	
	Santurce, Pedro de	Nª Sª de la Concepción	120	
	Pucheta, Sancho de	Nª Sª de Guadalupe	40	
	Pucheta, Sancho de	San Julián	50	
	Capitillo, Ochoa de	San Salvador	>500	
	Casal, Juan García del (vecino de Santurce)	San Jorge	40	bajel
	Bo, Gonzalo de	San Andrés	30	bajel
	San Martín, Sancho de	San Julián	40	
	San Martín, Sancho de	San Julián	40	
	San Martín, Sancho de	San Juan	30	bajel
	Lavalle, Juan de	Nª Señora	35	bajel
	Ugarte, Juan de, capitán; Rentería, Martín (vecino de Castro-Urdiales)	Espíritu Santo	400	
	Ugarte, Juan de, capitán; Lajangoiti, Juan de	San Pedro	80	
	Ugarte, Juan de, capitán; en parzonería con Sierra, Lope de la y herederos de Landaverde, Gonzalo de	San Nicolás	500	
	Ugarte, Juan de, capitán		50	
	Villaviciosa, Juan de		25	bajel
	Santurce, Martín de, en parzonería con Olarte, Martín de (vecino de Bilbao)	Nª Sª de Begoña	500	
	Larenti, Diego de	La Magdalena	30	bajel
	Basori, Juan de	Nuestra Señora	200	
	Rada, Pedro de		70	
	Montellano, Juan de, capitán; Capetillo, Martín de		540	
	Montellano, Juan de, capitán		>700	(5)
	Larrea, Ochoa de		>600	(5)
SOMORROSTRO	Encinal, Francisco del	Guadalupe	25	
	Treto, Juan de		24	
	Llano del Cerro, Francisco de	San Andrés	26	
	Manzanal, Pedro de	San Julián	25	
	Sendeja, Francisco de la	Nª Señora de Guadalupe	40	
	San Martín, Antón de; Urquijo, Miguel de	San Juan	30	



	San Martín, Antón de; Llano, Santiago del	San Julián	24	
	Laredo, Rodrigo de	San Julián	45	
	Llanas, Inés de las (viuda)	San Andrés	40	
	Pobeña, Antón García de	San Julián	25	
	San Miguel, Bastián; Leceinte, Diego de	San Juan	24	
	Longa, Bartolomé de	Sta. María de Guadalupe	35	
	Montiano, Juan de	Guadalupe	25	
	Lezama, Pedro de	San Andrés	25	
	Arbena, Íñigo de	Guadalupe	20	
	Burceña, Francisco de la	San Julián	28	
	Bo, Juan López de; Salazar y Muñatones, Pedro de	Guadalupe	35	
	Bárcena de Pobeña, Juan de; Pucheta, Ochoa Ruiz de	San Julián	40	
	Músquez, Pedro de; Montañó, Pedro de	San Andrés	30	
	San Llorente, Martín de	San Nicolás	35	
	Bárcena, Pascual de la	Guadalupe	30	
	Pedraza, Pedro de	San Julián	40	
	Laballe, Juan de, el mozo	El Ángel	35	
	Aya, Gaspar de la; Murrieta, Pedro González de	San Julián	30	
	Campos, Pedro de los; Salazar y Muñatones, Pedro	La Trinidad	25	
	Cordilles, Juan de	San Julián	22	
	San Martín, Pedro de	San Nicolás	22	
	Musques, Martín de	La Trinidad	20	
	Oyanzos, San Pedro de, el mozo	San Nicolás	30	
	Oyanzos, San Pedro de, el mayor; San Martín, Sancho de (vecino de Portugalete)	San Julián	38	
	Oyanzos, Pedro de, el mayor	Guadalupe	30	
	Llano, Francisco, de Musques	Santa Clara	20	
	Bárcena, Diego de la (hijo de Marcos)	San Nicolás	22	
	Longarte, Francisco de	San Julián	45	
	Longar, Diego de	La Trinidad	25	
	Arrigada, Diego Galíndez de	San Julián	40	
	Bárcena, Antón de la, el mozo	San Pantaleón	30	
	Lezama, Juliana de, viuda	San Julián	25	
	Longar, Hernando de	San Julián	40	
CASTRO-URDIALES ⁽⁶⁾	Cereceda, capitán		40	zabra
	Rentería, Martín de la; Ugarte, Juan de (vecino de Portugalete)		300	
	Rentería, Martín de la		60	
	Rentería, Martín de la; Orilban, Rodrigo de		60	
	Quintana, Tomás de; Santa Clara, Francisco de		40	zabra
	Sevilla, Juan de		45	
	Cuartas, Martín Sáez de; Cuevas, Íñigo de las		40	zabra
	Beltrán, Francisco		55	
	Llastillero, Pedro de; Cereceda, Juan de		40	zabra
	Llastillero, Rodrigo de		40	zabra
	Laredo, Santiago de		50	
	Galván, Rodrigo de		50	
	Sevilla, Pedro de		35	zabra
	Cereceda, Íñigo de		50	zabra

	Sámano, Antón de		45	zabra
	Sámano, Antón de		60	
	Llastillero, Martín de		35	zabra
	Braza, Francisco de la		45	
	Hoz, Juan de		30	zabra
	Braza, Juan Pérez de la		40	zabra
	Solorzano, Pedro de		35	zabra
	Ximeno, Juan de		100	
	Astillero, Pedro de, el de arriba		40	
	Belaz de Liendo, Lope		40	zabra
LAREDO	Somado, Hernando de		80	
	Somado, Hernando de		60	
	Berastegui, capitán		80	
	Rivas, Juan de		100	
	Escalante Borroto, Pedro de		80	
	Escalante Jerte, Juan de; Torre, Ochoa de la		120	
	Hoz Cuevas, Francisco de		140	
	Cachopín, Francisco; Villota, Diego de		120	
	Cachopín, Francisco; Villota, Diego de		50	
	Uro, Francisco de		130	
	La de Pedro de la Rueda (sic)		70	
	La de Pedro de la Rueda		50	
	Hoyo, Pedro de		120	
VILLA DE PUERTO	Rucando, Martín Sáez de	San Miguel	80	galeón
	Legrín, Juan de	Nª Sª de Guadalupe	60	
	Garbijos, Pedro de, escribano	San Pedro	70	galeón
	Aromalda, Felipe de	San Andrés	40	galeón
	Garbijos, Pedro Sánchez de (alcalde)	Santiago	45	
	Garbijos, Pedro Sánchez de	San Pedro	40	
	Hoyo, Juan del (venero)		40	
	Corral, Juan del		40	zabra
	Yáñez, Isidro		40	galeón
SANTANDER	Ceballos, Pedro de; Puebla, Toribio de		130	(7)
				3 zabras

(1) En el astillero.

(2) En la carrera de Indias.

(3) La compró de Juandes de Irún y Lope de Uranzo, vecinos de Rentería.

(4) Comprado a Miguel de Londres, vecino de Pasajes de San Sebastián. En la carrera de Indias.

(5) En construcción.

(6) Asigna a este puerto, sin nombrarlas, otras 22 pinazas y 5 zabras de 20 a 25 toneles.

(7) En venta, por ejecución.

* En unos portezuelos que ay entre Laredo y Santander, que son Quejo, Escalante, Açero y Barçena ay algunas zabras de poca sustancia.

Las que ay en los demas lugares de la costa hasta el fin de Galicia no abiso a vuesa merçed porque son nabios comunmente de pequeño porte y no me an ymbiado los registros brevemente. E de ymbiar por ellos.

Refierese la orden que se tiene en los arqueamientos y lo que se a hecho zerca de las provisiones y orden que su magestad dio hasta esta ultima.

En lo que toca a lo de los arqueamientos, a todos los que tienen naos de treçientos toneles machos y dende arriva que an pedido que se les arqueen, lo e hecho yendo a las partes y lugares donde estaban naos sin que a los dueños dellas se hiçiese costa alguna; y para que estos arqueamientos se hiciesen vien

e justamente y sin agrabio de su magestad, combino en que yo entendiese el arte de arquear y, así, me di a ello y para entenderlo perfectamente hice las diligencias posibles, porque de las personas que se nombraban pocas lo entendían y con la afición de vecindad y amistad hacían las naos de mayores portes que heran; y por estas causas, aunque por guardar la forma de la zedula que sobre esto habla se hacían los arqueamientos por personas nombradas, hagolos yo y declaran ellos los toneles que yo señalo, teniendo aquello por justo; *(al margen, de otra mano: Naos alterosas)* y si ay algunas naos alterosas y mal hechas por cuya causa son de mayor porte, no les doy mas de lo que si estuvieran en su ser mereçian, así porque no les aprobeche lo mal hecho como porque los que fabricaren no crezcan las naos ni las saquen de sus medidas teniendo perdida la esperanza de ganar con lo mal labrado.

(Al margen, de otra mano: Visita). Vesito la jarçia, cables y ajustes, ancoras, artilleria, munijiones, vallestas, arcabuzes, rodelas, picas y medias picas e gorguzes y ordenoles que tengan el numero y cantidad destas armas que combiene teniendo atençion al tamaño de la nao y a la gente que la de nabegar, y asimismo teniendo este respecto les ordeno que tengan pectos y espaldares y çeladas, jaretas e vatalleras; y aperçibi-seles que no cumpliendo lo que se les hordena en esta parte no goçaran del sueldo de las toneladas y así, quando quieren pedirle, aberiguo sin an cumplido lo que se les ordeno y conforme a lo que consta se çertifica, y visto por los contadores mayores de su magestad que an cumplido lo que se les hordeno les libran el sueldo; y de haçerse esta diligencia, demas de andar las naos en defensa quando su magestad se quiere serbir dellas, escusase el gasto y dilacion que forçosamente abria quando se tomasen *(tachado: el)* sueldo.

Lo que se a cumplido çerca de los registros.

En lo que toca a los registros, testimonios e ymformaciones e cuenta que las justiçias an de tomar, no se an echo ni an tenido libro ni se an traydo testimonios de las ventas ni guardado alguna forma de las que la premagtica, por cuya causa y no aver hecho las justiçias lo que se les a mandado no se save si las naos que diçen que se benden en Sevilla es así o si las venden a estrangeros. Y por ser cossa çierta que las justiçias no an de apretar a sus propios vezinos en esto, y espeçialmente quando ellas mismas tienen parte o el todo en los nabios, suplique a su magestad aora ultimamente que probeyese del remedio que despues dire para esto, pues aprobecha poco que se planten montes y se hagan a los que fabrican otras graçias e merçedes y finalmente que se labren y fabriquen naos si se an de vender fuera del reyno.

Lo que se a hecho çerca de las maderas.

En lo que toca a las maderas, yndiferentemente y sin execuçion alguna se cargan en todo el Prinçipado de Asturias y en la ria de Rivadeo en grandisima cantidad y en algunos puertos de Galiçia, esto en birtud de algunas liçençias que para heso se dan, digo para Galiçia, que en l'Asturias y en la ria de Ribadeo no las piden; y demas del daño que resulta para lo de las naos e nabios, es tanta la duela que por aquellas partes se saca que tengo por çierto que brevemente a de venir a faltar la voteria para las armadas de su magestad.

Lo de las cargazones.

En lo que toca al capitulo que trata sobre las cargazones, los maestros se an quejado siempre de que las justiçias dan declaraciones a este capitulo y los cargadores y mercaderes trazas con que los naturales y de mayor porte aunque sean las cargas no las puedan llebar, de que les resulta mas daño que venefficio de todo los demas, por cuya causa suplique a su magestad lo que adelante dize.

Çerca del asegurar.

En lo que toca al asegurar, ase guardado este capitulo, aunque a los dueños de naos les a parecido y parece muy aspero, espeçialmente en este tienpo que andan tantos cossarios y de tan gran fuerza; y diçen que los aseguradores por este riesgo que dexan de correr no los haçen equibalençia alguna, antes, les an subido los seguros.

Para el capitulo del alcavala.

En lo que toca a el no llebar alcavala, guardase este capitulo, aunque todabia se haçe alguna molestia a los dueños de naos.

Para lo de los capitanes de mar.

En lo que toca al capitulo de los capitanes de mar, siempre que se me a mandado ymforme de las calidades de los que lo an pretendido ser lo e hecho; de manera que claramente a podido entender su magestad lo que combenia a su serbiçio, por cuya causa (*tachado: pa*) muchas personas que ymdinamente lo ubieran conseguido lo an dexado de hazer; y porque por otros medios se probeyeron algunas capitánias a personas que no tenían naos, adberti dello a su magestad; y deste capitulo y para enterarme yo mas en las relaciones que haçia e ydo a dibersas partes a haçer ymformaçiones de las calidades de los que pretendian ser capitanes, sin que se les hiçiese costa alguna.

Çerca de que se proçeda breve y sumariamente.

En lo que toca al ultimo capitulo, anle guardado los juezes, usando de su largo arbitrio segund la voluntad que tenían a las caussas que se ofreçian o a cuyos heran.

Çerca de las çedulas de Yndias.

En lo que toca a las zedulas de Yndias, no e oydo quejar despues aca a ningun dueño de nao de que no se guarda lo contenido en estas zedulas. Hiçe que les enbiase Ochoa de Luyando a la Cassa de Contrataçion de Sevilla, con una carta en que les pedia las hiçiesen publicar e guardar.

Refierese la ocupaçion que tube el tiempo que falte desta costa.

Todas estas probisiones e hecho publicar y declarado hallandome presente en todos los lugares que tienen jurisdiccion desde Fuenterravia hasta La Guarda inclusive, que es el ultimo lugar de la costa de la mar del Reyno de Galiçia y confina com Portugal, y dello se tomo testimonios. En el año de sesenta e çinco me mando su magestad fuese administrar la sal de Galiçia, abiendo en el de sesenta e quatro hecho las aberiguaçiones de la sal de aquel Reyno y del Prinçipado de Asturias, con orden que asistiese a lo de las naos e nabios al tiempo que combiniese, estando el año de sesenta y seys aparejado para benir a esta costa a negoziar lo que se ofreçiese por Pascua de Resurreçion, que hasta entonçes no me abian dado lugar las cossas de la sal de aquel reyno.

Me mando su magestad que probeyese vien las dos terçeras partes de los bastimentos que eran menester para la jornada de Argel que entonzes se aparejava, por cuya caussa escrivi a esta costa a mi hermano y a otros amigos mios que procurasen, con las personas que yo les abisava, que fabricassen en la conformidad que con ellos avia tratado, que yo acudiria al tiempo de poderles prestar. Y asi, luego que me desocupe, que fue en el mes de henero de sesenta y siete, di buelta a toda esta costa y negozié lo que se ofreçio, y entendi la poca hexseuçion que abia y lo que convenia de nuevo suplicar a su magestad; y luego que llegue a Galiçia y me desocupe de las cossas de la sal de aquel reyno me bine a la corte a haçerlo y en Castromonte, ques çinco leguas de Valladolid, me tope un correo con quien su magestad me abisaba de la yntençion que tenia de pasar a Flandes y embarcarse en La Coruña y me mandaba probeyese çierta cantidad de bastimentos y otras cossas para su embarcaçion. Hize e cumpli lo que su magestad me mando, y quando tube liçençia y horden, que fue por San Miguel de sesenta y siete, me bine a la corte de su magestad, donde di un memorial despues de aver hablado a su magestad, en que se contenia lo que se abia mandado y hecho y combenia probeer de nuevo para que este negozio estubiese en el ser que combenia, porque hasta entonçes no le tenia; y por aver referido hasta aqui las dos cossas, solo dire en este lugar lo que de nuevo suplique.

Refierense las cosas que faltaban para la buena conclusion de la nueva orden que suplique a su magestad aora ultimamente.

Que por la probeza e neçesidad en que la gente de mar estaba y por lo mucho que cuestan los materiales de que se haçen las naos y mucho hefecto que se a hecho con el emprestido, mandase su magestad se cobrase lo prestado y tornase a prestar por la misma horden y de nuevo se consignasen otros diez mill ducados para el mismo hefecto, por que se pudiese prestar a mas personas y en mas cantidad.

Que mandase su magestad, por çedula aparte y secreta, al que cobrase que no lo hiciese con rigor, sino que asegurando las deudas fuese acomodando a los que deben, porque si se usase del que se podria,

vendiendoles sus naos e haciendas, combertirseles ya en daño la merçed que su magestad con el enpresido les abia hecho.

Que mandase su magestad que los dueños de naos que no las an arqueado con mi presençia, como se requeria, por la ausençia que hiçe desta costa, que arqueandolas yo aora gozen del sueldo de las toneladas que tubieren dende el día que me constare estubieron en estado que justamente debian ser arqueadas, y para ello se de la zedula nezessaria para los contadores mayores.

Que algunos corregidores de Guipuzcoa, Vizcaya e Quatro Villas no an cumplido las probisiones de los plantios y que en Asturias y Galizia combiene mucho se manden plantar, y que para que mejor se pudiese probeer se abisava a su magestad de las cossas que se contenian en un memorial que di. Aora que e bisto la costa puedo deçir a vuesa merçed que, aunque los corregidores no guardan la horden de la probision, todabia el aver platicado sobre ello como lo e hecho yo con muchas personas y en todos los lugares de la costa de Guipuzcoa e Vizcaya les a despertado mucho para entender quanto les ymporta; y va mas adelante e raçonablemente lo de los plantios en Guipuzcoa e Vizcaya, aunque no como combiene, que en las Quatro Villas no se planta ni ay cuydado dello. Y aunque este era oportuno lugar para tratar desta materia, no lo hare sino en un pliego aparte, por pareçerme que, pues vuesa merçed me pregunta deste negoçio haziendo diferente cabeza, se sirbira que lo haga yo assi.

(Al margen, de otra mano: Cargazon). Que por hebitar las fraudes que se haçen a los nabios naturales y a los de mayor porte que desean las cargas en estos reynos y los largos pleytos que tratan con los estrangeros, mandase su magestad añadir a lo probeydo que aunquel estrangero estubiese cargado le pudiese tomar la carga el natural e de mayor porte asi en las cargazones que se hiçieren en estos reynos para fuera dellos como para ellos de una parte a otra, eçepto dende Fuenterrabia hasta Galiçia y al contrario y en el Andaluçia de una parte a otra, pero dende esta costa a la del Andaluzia y al contrario se preferiese el mayor al menor; y questo fuese aunque no estubiese el natural o de mayor porte en el mismo puerto que se hiçiese la carga sino en otro propinco que se entienda y declare diez leguas.

Que la forma y orden que su magestad dio para que no se vendan nabios naturales a estrangeros y el registro y quenta que en cada un año se a de tomar es muy nezessario que se guarde y cumpla; y que como la hexecucion desto se remitio a cada justiçia en su pueblo no se a hecho ni guardado, ni yo por esta caussa e podido thener el registro general que pueda llamarle zierto y berdadero, y por no aber tenido comision com fuerza para entender lo que en esto a abido.

Que mandase su magestad que se me diese comision cumplida y em forma para que hiçiese haçer estos registros ante escrivano que yo nombrasse en cada lugar; y que se nombrase en Sebilla persona para que alli y aquella comarca hiziese haçer los registros y me abisase de las naos que ubiese y que se haçe dellas y de las que los naturales desta costa dizen benden alli, y pueda yo abrigar si alguno vende fuera del reyno, y se hexecute las penas contra los transgresores de lo que su magestad en esta parte tiene mandado, nombrando persona que com bara de justiçia haga los llamamientos y prisiones que comvinieren.

Lo que se a hecho despues que vine a esta costa aora ultimamente.

Con esto me pareçio que se daba cumplido ser a este negoçio, pues se remediaba venta de naos a estrangeros, que es de tanto perjuicio, y lo de las cargazones y lo demas que he referido. A esto mando su magestad prober en la conformidad que vera vuesa merçed en la sobrecarta y en las demas zedulas que se despacharon, con las cuales yo bine a esta costa y las hize publicar y notificar y las di a entender a las justiçias sinificandoles la voluntad de su magestad en esta parte. Nombre escrivanos ante quien se hiçiesen los registros, a los cuales di ynstruciones vien prebenidas de lo que an de haçer; y visto que se detenian en ymbiarme las fees de los registros y que algunos me escribian que las partes no querian registrar, fuy yo mismo por la costa y hize registrar e cobre las fees de los registros.

Demas de los siete asientos de naos que e referido, ando en conçierto con otras personas que solo aguardan para fabricar que su magestad les pague lo de los sueldos pasados y ver alguna claridad en las cossas de Flandes.

El efecto que a resultado con la nueba horden.

El efecto y fruto que a resultado con la nueba orden ubiera sido muy grande si ubiera estado en la perfeçion que aora, porque asta este tienpo no estubo acabada ni perfeçionada sino empeçada; y el que della

a resultado a sido averse hecho tantas y principales naos como a vuesa merçed se a referido y, lo que mas es, que las que las an hecho no se an perdido como les solia acazer, antes, estan y les va vien, y el aberse hecho los arqueamientos para el sueldo de las toneladas en la forma y con las prebençiones que en su lugar e dicho. Asimismo, lo que çerca de los capitanes ordinarios e dicho en su lugar tambien a sido su magestad avisado a los tienpos que a combenido; y para hefectos que se an ofreçido de las naos e nabios que abido en estas costas, y para que hefectos podian serbir y de aqui adelante siempre que se ofreçiere, con la orden que se a dado, lo sera su magestad de todas las que ay en estos reynos y que se haçe dellos sera ansi mesmo los que las vendieron fuera del reyno castigados, que no es de pequeño efecto, pues no es posible que tantas y tan principales naos como se an hecho y las que abia esten en Sevilla y Carrera de Yndias y se ayan perdido, que son los paraderos que sus dueños dan.

El animo que se les pone con la persuasion (*sic*) que se les haçe y esperanza que se les da de cossas que pretenden y se bienen en haçer con ellos no hes de pequeño sino de muy gran efecto, y asi lo a sido el poner la orden en el estado questa, que a sido tan abentajado del que se pudo dar en los tienpos pasados como se ve y sin que del resulte daño ni agravio a persona alguna; el qual se yra aumentando con lo que el tiempo y discurso de negoçios mostrare.

Las caussas que an ympedido mayor fruto e aumento.

Este negoçio los años atras hasta el de çinquenta y seys yba em mucho crezimiento, aunque la orden nunca estubo acabada de dar ni en el estado que combenia hasta aora. Despues aca, con los embargos, costos y de poco tiempo que an tenido y a tienpo que perdieron otros viajes de mayor ynterese, y por las malas pagas que se les an hecho y por aver subçedido mal lo de Terranova, y tambien por no aber yo estado en esta costa y no aberse hecho emprestidos dende entonzes, a estado atrasado; y con la orden que su magestad tiene dada aora ultimamente y pagandose bien los sueldos que su magestad tiene prometidos y mandando las justiçias lo que esta probeydo zerca de las cargazones, tengo por cossa çierta que yra en mucho aumento, y asi se biera si el estar la mar tan zerrada y aver tomado las naos e haçiendas a algunos particulares en Ingalaterra y no aber pagado su magestad no les ubiera sobrevenido. Y con todo esso, demas de siete asientos de principales naos que e hecho en tan poco tiempo como a que vine a esta costa, trato con ocho a diez personas para que hagan otras tantas naos, con los quales entiendo me conzerzar como su magestad pague y se declare la paz o guerra con Ingalatierra.

Para fabricar y armar de nuevo ay buen aparejo en Guipuzcoa e Vizcaya. Las cossas de que se probeen de Flandes haran falta hasta que la canal este segura, que son masteles, alcatran y xarçia.

Elpilobo (sic) de lo que se a dicho.

Con esto que e dicho queda respondido a lo que vuesa merçed me pregunto y mando respondiese, que fue:

- Que nabios ay.
- Que nabios se an fabricado por orden de su magestad.
- Si ba lo de la fabrica en creçimiento.
- Que efecto a resultado con la nueva orden.
- Que dispusiçion ay para fabricar.

Asi mismo e dicho todo lo que se a probeydo y hecho dende el prinçipio.

Todo lo que e dicho es verdad y lo que me pareçe, exçepto si la pluma o relaçion de alguna persona no a sido caussa de que me hierre en algo.

Muy illustre señor.

Vesa las manos de vuesa merçed el servidor de vuesa merçed.

Christoval de Barros (*rúbrica*).

2. «PARECER DE ESTEBAN DE GARIBAY Y ZAMALLOA, VECINO DE MONDRAGON, POR MANDADO DEL DOCTOR HERNAN SUAREZ DE TOLEDO», 1569 (EXTRACTO)

Archivo Histórico Nacional, sección Cámara de Castilla, serie Patronato Real, reg. 15651, leg. 1.

Las causas mas çiertas y eficazes porque en el tiempo presente no se fabrican tantos navios como en el tiempo pasado solia:

1. Que los materiales (...) asi de la fusta y clavazon como de los jornales y xarcia y velas y los demas aparejos de artilleria y otras armas y munijiones y ornamentos que agora se azen son a mas costa al doble que solia, porque un navio que aun agora doze años costava dos mill ducados, cuesta agora tres mill y quinientos ducados.
2. Que en los tiempos pasados avia en estas marinas de Guipuzcoa y Vizcaya partidos para Flandes y Inglaterra, Irlanda y Francia, e avia partidos para Portugal y Andaluzia y reinos de Granada y Murcia, Valencia y Principado de Cathaluña; avia partidos para Sicilia y Napoles y otras diversas partes y regiones maritimas de Italia y aun a vezes para el arçipelago y tierra del estado de la republica veneçiana; y todos los tratos de Levante han cesado a causa de no se llevar de estas partes para aquellas el hierro que solia llevarse, que era muy grande suma.
3. Que los tratos de Flandes y Francia para el comercio de estas partes han cesado mucho y disminuidose porque los mercaderes aragoneses y navarros, las lanas que a los puertos de Guipuzcoa solian embiar para cargar para Flandes y Francia embian de pocos años a esta parte a los puertos del reino de Francia, especialmente a San Juan de Luz, por no pagar a su magestad los derechos que de pocos años a esta parte ha impuesto sobre las lanas que salen de los reinos de Castilla.
4. (...) con tener los de San Juan de Luz el partido de la cargazon de lanas de Aragon y Navarra han fabricado ellos y los de seis legoas alderredor suio grande numero de navios dende quinze años a esta parte, porque donde todos ellos no solian tener antes diez navios, tienen en la hera presente mas de ciento y dende arriva, tan buenos y tan en horden como quantos navegan en toda la Mar de Poniente y Septentrion, o si no diganlo las Yslas y Tierra Firme de las Indias, donde tantos daños han hecho siempre (...).
5. (...) con la abundancia de estos navios de Sant Juan de Luz y su comarca y con poder vituallar ellos sus navios de todo genero de vituallas y de sal en precios mas moderados en los puertos de Francia para la navegacion de Terranova a pescados y grasas de vallena, por ser tierra mas varata la de Francia, (...) esfuerzarse ha hazer perder a los nuestros el dicho comercio y navegacion, con dar los pescados y grasas algo mas varatas (...).
6. Que cesa el fabricarse los navios porque su magestad embargandolos con qualesquiera ocasiones de guerra o otros casos a su servicio tocantes, pierden sus viajes estando prestas y vitualladas a la primavera para Terranova y en otros tiempos para otras partes (...) y despues, a la declinacion del verano las desembargan a tiempo que no pueden azer sus viajes y con esto, por el daño que los cargazones reciben, vienen aun a disminuirse los partidos de dia en dia.
7. Que a los dueños de los navios les resulta de lo sobredicho mal sobre mal, porque pierden no solo el sueldo de los tales viajes (...), pero despues no pueden cobrar de los ministros de su magestad el sueldo que se les deve; y si algo se les libra les es necesario gastar en su cobrança mas de la mitad, y aun aquello lo cobran algunas vezes los hijos y nietos suyos (...).
8. (...) les azen la paga los ministros de su magestad en tocinos y çecinas y vizcochos y vinos y otras vituallas hediondas, comiendoles gusanos; y con azer alguna manera de justificacion ante las justicias en la moderacion y tasa de los precios, les cargan en tales precios que despues vienen en ellas mas de la mitad a perder.
9. (...) resulta de los dichos embargos otro daño, porque a la gente y oficiales de los navios han menester dar y pagar mas sueldo que su magestad les da, porque su magestad no dando mas de ochocientos maravedis por mes a cada marinero, que es un sueldo muy antiguo y inmemorial, a los dueños forçosamente les es necesario dar a tres y a quatro ducados por mes a marinero simple y cinco ducados o mas a los oficiales para la buena custodia y conservacion de sus aziendas.
10. (...) con costar el dia presente un navio al doble que antes y lo mismo las vituallas (...) y (...) sueldo(s), no da su magestad de sueldo al navio mas de cinco reales por mes de cada tonelada, que es un sueldo que agora quarenta años se pagava lo mismo.

11. (...) su magestad teniendo proveido y mandado que ninguno pueda asegurar navios de enemigos, ecepto de moros y turcos, ninguno o muy pocos osaran azer navios, porque los que ordinariamente tienen fuerças para azer un navio de cient toneladas se animan a azerle de dozientos o dende arriva con favor de amigos, sacando dineros a censo y aun muchas vezes a cambio quedando con grandissimo riesgo y peligro, exemplificandose en ellos aquella vulgar sentencia «anegar o navegar» y así, quedan con grande riesgo y peligro, porque ya que lo suyo propio arrisgasen estan totalmente perdidos si lo sacado a censo o canvio se pierde; y pues a los mercaderes es licito y permiso asegurar, tambien lo sea a ellos.
12. Que si a los dueños de los navios no ubiere lugar de permitirseles que aseguren, que tanpoco se permita a los mercaderes asegurar sus aziendas, porque entonces los navios iran con mejores partidos, mas asegurados de gente y armas y de todo los demas aparejos navales; porque a causa de los seguros, cargan los mercaderes sus aziendas en qualesquiera navios sin gente ni artilleria ni los demas pertrechos neçesarios, con aver oy dia mas cosarios y piratas que jamas ubo.
13. Que a los dueños de los navios resulta otro inconveniente de una nueva hordenança que agora, confirmandola su magestad, han hecho los mercaderes de la Universidad de Burgos, mandando que no tomen ni agan seguro alguno dende estas marinas para Terranova sobre los caxcos de los navios a menos de quinze por ciento y fura (sic) de enemigos. Esta hordenança han hecho de tres años a esta parte, con que antes aseguravan los caxcos a ocho por ciento y entonçes entraban en el seguro enemigos tambien (...).
14. Que respective resulta el mesmo daño (...) en los demas seguros que azer podrian y azen para Flandes y Inglaterra y Francia, Irlanda, Portugal, Andaluzia y Levante, porque al respecto la dicha Universidad ha alterado los precios de los seguros, por lo qual los dueños de los navios no ternan animo para los fabricar (...).
15. Que su magestad, asi como da a los que quieren edificar navios de trezientos toneles el emprestito ordinario, fuere servido de dar el mismo emprestito o respective a los que quisiesen edificar de a dozientos toneles, porque con esto se arian mas navios y seria en mayor servicio suio, porque para la guerra y para los demas efectos de su servicio inportan y son de mas efecto dos navios de cada dozientos toneles que uno de quatroçientos.
16. Que al servicio de su magestad (...) convenia que si alguno de los navios que se hedifican con el favor del emprestito suio serviese a su magestad durante el termino y plazo del enprestido, que todo el sueldo que ubiere corrido a cuenta de su magestad se descuenta del emprestito, porque de azerse de ordenario lo contrario es grande el daño (...); y es asi que los ministros de su magestad compelen a ellos a la paga del emprestito, con tener ellos recivos en su magestad, y despues ellos andan no pudiendo cobrar lo que su magestad les deve (...).
17. Muchas cosas ay proveidas por su magestad por leyes y cartas acordadas para el remedio del aumento de los navios, como conviene; pero por no se guardar por su magestad, que siempre dispensa contra ellas, y por muchas cosas que disimulan sus ministros es grande el daño que procede (...) y así de dia en dia iran faltando navios y verna la cosa a meritos, que si su magestad tubiere necesidad de navios se los abra de fabricar. Madera no falta, porque en las montañas de Guipuzcoa y Vizcaya ay arta y adelante se puede dar orden que aya mucha mas; lo que falta son dineros, porque el vezino de Guipuzcoa y Vizcaya que tiene cinco o seis o ocho mill ducados, con que olgaria de fabricar navios, mas los quiere echar en propiedad o censos o juro o en arte mercantiva que oponerse a tantos trabajos y vexaciones y riesgos, y así, los ricos no fabrican el dia de oy y mucho menos si son cuerdos sino gentes de poca sustancia que no se sabrian resolver a otra cosa; y por semejantes duelos y quebrantos ay en la Provincia de Guipuzcoa y en el Señorío de Vizcaya muchas antiguas torres y casas de las tierras maritimas puestas en ospital, y otras asoladas y despobladas (...).

(...) en Hirim Vrinça, jurisdiccion de la villa de Fuenterravia, a doze de junio del año de 1569.

Sub sigillo confesionis, Estevan de Garibay y Çamalloa (*rúbrica*).

Tabla IV: Naos guipuzcoanas en 1569

LOCALIDAD	PROPIETARIO	NOMBRE	TON.	SITUACIÓN	OBSERV.
RENTERÍA	Isasi, Juan Martínez de	Salvador	230	Vendida	(1)
	Zuiznabar, Martín de	Salvador	240	En Andalucía	(2)
	Sara, Juana de	La Magdalena	110	En el puerto de Pasajes	
	Zamalvide, Santiago de	La Magdalena	80	En Pasajes	
FUENTERRABÍA	Landergorrieta, Tomás; en cía. de Olabarrieta, Martín Sáez de y Lascoain, Cristóbal de	Santiago	200	En Terranova	
	Iturain, Juan Núñez de (vecino de Lezo)	San Juan	35		zabra
	Irura, Juanes de (vecino de Lezo)	San Juan	40		zabra
	Lizarraga, Domingo; en cía. de Gambo, Magdalena de	La Trinidad	15		zabra
	Juárez, Juan	María del Juncal	130		
	Aranibar, Miguel de; en cía. de Landergorrieta, Juanes de y Lascoain, Cristóbal de	La María	20		zabra
	Arizabalo, Pedro de (vecino de Lezo)	San Juan	15		zabra
	Izaguirre, Saubat de	María	30		zabra
	Gijón, Esteban de	Catalina	35		pinaza
	Arizabalo, Baltasar de; por su suegro Villaviciosa, Juan de, capitán (en Indias)	María	130		
	Villaviciosa, Juan de, capitán	Catalina	400		
	Évora, Juan de (vecino de Pasaje)	San Juan	250		
	Évora, Juan de		15		zabra
	Altamira, Pedro de (vecino de Pasaje)	San Pedro	22		zabra
	Isasti, Miguel de (vecino de Pasaje)	María	60		
	Iturain, Andrés de (vecino de Pasaje)	María	20		zabra
	Aunzetegui, Domingo de (vecino de Pasaje)	María	65		
	Lizarraga, Robert de (vecino de Pasaje)	San Juan	12		zabra
	Ezpeleta, Juanes de (vecino de Pasaje)	San Juan	11		zabra
	Igueldo, Gregorio de (vecino de Pasaje)	San Juan	10		zabra
	Aritzizabal, Juan de (vecino de Pasaje)	San Juan	10		zabra
	Lizarraga, Francisco de (vecino de Pasaje)	San Juan	12		zabra
	Aramburu, Juanes de (vecino de Pasaje)	Salvador	8		zabra
	Amézqueta, Sancho de (vecino de Pasaje)	Santa Clara	12		zabra

	Estirón, Juanes de (vecino de Pasaje)	Santa Cruz	7		zabra
	Zaballa, Martín de, el menor (vecino de Pasaje)	María	10		zabra
	Pineda, Juan de (vecino de Pasaje)	San Juan	8		zabra
	Chiprez, Juan de (vecino de Pasaje)	María	10		zabra
	Echare, Vicente de (vecino de Pasaje)	Jesús	110		
	Navejas, Martín de; y Villaviciosa, Marcosa (sic) de, su madre	María	550	En Flandes	
	Alaiz, Domingo de (vecino de Lezo), en cía. de la anterior	San Juan	400	Vendida en Cádiz a Juana Rosa y Juan Felipe	
	Gambo, Magdalena de, viuda; en cía. de Huarte, Martín de, su yerno	San Juan	35		zabra
	Lizardi, Tomás de	Magdalena	18		zabra
	Lizardi, Tomás de	Santiago	18		zabra
	Justiz, Diego de	María	70		navío
	Zaizuegui, Pascual de; en cía. de Otaza, Ochoa de	María	45		navío
	Leguía, Onofre de; en cía. de Oyarzábal, Sabadín de	María	33		flain
	Alquiza, Sancho de, capitán; en cía. de los herederos de Gamboa, Nicolás de (vecino de San Sebastián)		400	En Sevilla	
	Aduna, Juan de; en cía. de Goizueta, Andrés de	María	35		flain
	Otace, Catalina de; y Arsu, Lorenzo de		15		zabra
SAN SEBASTIÁN	Portu, Juanes	María	200	Muelle de la villa. Compró en Zubiburu	
	Barrionuevo, Diego de		90	Muelle. Compró en Irún	galeón
	Hernando, Martín de	San Juan	200	Muelle	
	Hernando, Bartolomé de	San Juan	250	En Pasaje de la villa	
	Santiago, Martín y Esteban de (hermanos)	Santiago	200	En el puerto	galeón
	Oyarzábal, María	María	70	En el muelle. Compró en Bayona	galeón
	Orcain, Marqués de	María	200	En Pasaje de la villa. Construcción local	
	Lerchundi, Baltasar de; y Oquendo, Miguel de, capitán	Sancti Spiritus	250	En Pasaje de la villa	
	Lerchundi, Baltasar de	La Buena Ventura	230	En Pasaje de la villa	
	Rúa, Diego de la		24	Muelle	
	Balencetegui, Jofre de	María	65	Compró en Pasajes	
	Erauso, Miguel de	María	200	Fabricó en San Sebastián	
	Soroa, Agustín de	María	55	Fabricó en Usúrbil	

	Izarza, Juanes de	María	60	Fabricó en San Sebastián	
	Gayangos, Juan de	María	20		
	Sorasu, Domingo de; y Yarza, Juan de (vecino de Deva)	Trinidad	455	En Pasajes	
	Sorasu, Domingo de; y Yarza, Juan de (vecino de Deva)	María	355		

(1) Comprada en San Juan de Luz.

(2) Comprada en Zubiburu.

Tabla V: Navíos guipuzcoanos en la Carrera de Indias y Terranova

LOCALIDAD	PROPIETARIO	TONELES
FUENTERRABÍA	Juárez, Juanes de	100
	Echevarría, Martín Sáenz de, y Amores	150
LEZO	Villaviciosa, capitán	100
RENERÍA	Zuaznabar, Martín de	100
	Zubieta, Sebastián de	(1)
PASAJE	Villaviciosa, Marquesa de	450 (2)
	Villaviciosa, Juan de	300 (2)
	Villaviciosa, Domingo de	100
	Évora, Juan de	200
SAN SEBASTIÁN	Arrieta, Ramos de, dicho Bada	400
	Portu, el alcalde	200 (1)
	Oquendo, Miguel de; Lerchundi, Baltasar	250
	Lerchundi, Baltasar de	200
	Hernando, Bartolomé de	250
	Hernando, Martín de	250
	Erauso, Miguel de	180
	Urcain, Marqués de	180
	Arechaga, Miguel de; Alquiza, Sancho de	350 (2)
	Santiago, Esteban y Miguel	200
ORIO	Ilumbe, Juan de	360
	Ilumbe, Juan de	250
	Segura, Nicolás de	200
	Echániz, Domingo de	150 (3)
ZUMAYA	Arteaga, Pedro de	300
	Orio, Baltasar de	200
	Oquia, Juan de	150
ICIAR	Mancidor, Juan Martínez de	700 (3)
	Sorasu de Espilla, Domingo de	350
	Sorasu de Espilla, Domingo de	400
DEVA	Arriola, Juan Pérez de; en cía. de Isasti, Martín López de	300

	Arriola, Juan Pérez de	200
MOTRICO	Ibaseta, Jacobe de	400
	Amilibia, Juan Martínez de	500 ⁽²⁾
	Ubilla, Martín Ibáñez de	450 ⁽³⁾
DIVERSOS	Navíos de 30 a 80 toneles	~800

TOTALES: 10.450 toneles
 En astillero..... 1.950 toneles
 En la Carrera de Indias y Sevilla 2.450 toneles
 En la costa y Terranova 6.050 toneles

(1) Fabrica otra nave de 400 toneles.

(2) En la Carrera de Indias.

(3) En el astillero.

Tabla VI: Navíos surtos en el puerto de Deva

PROPIETARIO	TIPOLOGÍA	NOMBRE	TONELES	SITUACIÓN
Irrarrazábal, Juan Martínez de; en cía. de Guevara, Domingo Alós de, alcalde	Galeón	Trinidad	60	Cargada para Sevilla
Zumeta, Martín de; en parzonería con Gárate, Domingo de	Galeaza	Trinidad	55	
Gárate, Domingo de	Galeón	La Magdalena	130	Afletado para Terranova
Arriola, Juan Pérez de, el de la torre de Urazandi; en parzonería con Isasi, Martín López de (vecino de Eibar)	Galeón	La Concepción	350	En la ría
Alzola, Asensio de	Galeón	Santa Catalina	90	Cargada para Sevilla
Sorasu, Domingo de	Galeón	La Trinidad	445	Para Sevilla
Sorasu, Domingo de		La María	355	Para Terranova
Ganchaegui, Domingo de; en parzonería con Amilibia, Domingo Alós de, y Lete, Esteban de	Galeaza	Nª Sª de la Concepción	60	