

## INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DE LOS NAVEGANTES VASCOS DE LA CARRERA DE INDIAS Y SU PARTICIPACIÓN EN LA TRATA ATLÁNTICA DE ESCLAVOS DEL SIGLO XVI

**Javier Ortiz Arza**

*Universidad del País Vasco, España*

*javortarz@gmail.com*

**RESUMEN:** En el presente artículo analizamos el papel desempeñado por los mareantes vascos en la trata esclavista castellana del siglo XVI, con especial atención a dos figuras clave: el transportista de esclavos y el navegante-comerciante. Esta propuesta no pretende ser exhaustiva, sino plantear un esquema preliminar de cara a futuros estudios, sugerir una serie de nombres y perfiles a los que seguir la pista y sondear las posibilidades de investigación que esta temática nos ofrece en el marco de la documentación conservada en los archivos hispalenses, fundamentalmente la registral del Archivo General de Indias y la notarial del Archivo Histórico Provincial de Sevilla.

**Palabras clave:** vascos, carrera de Indias, navegación, Sevilla, esclavitud.

### INTRODUCTION TO THE STUDY OF BASQUE SAILORS DURING THE CONQUEST OF LATIN AMERICA AND THEIR PARTICIPATION IN THE ATLANTIC SLAVE TRADE IN THE XVI<sup>TH</sup> CENTURY

**ABSTRACT:** This paper aims to analyse the role played by Basque seamen in the XVI<sup>th</sup> Century Castilian slave trade, focusing on two key figures: the slave carrier and the merchant. This proposal is not intended to be exhaustive, but it suggests a starting point for future studies. We would also like to raise a couple of names or profiles and to explore the research possibilities of this subject arising from the Sevillian archives, mainly the *Archivo General de Indias* and the *Archivo Histórico Provincial de Sevilla*.

**Keywords:** Basques, conquest of Latin America, navigation, Seville, slavery.

Recibido: 22 de agosto de 2019  
Aceptado: 9 de diciembre de 2019

## 1. Aspectos generales

La apertura del comercio indiano convirtió a Sevilla en uno de los centros de negocio más sobresalientes del escenario peninsular y europeo. A consecuencia de esto, durante el siglo XVI la ciudad experimentó un espectacular crecimiento demográfico, con cifras que resultan verdaderamente impactantes para la época<sup>1</sup>. En este *Mare Magnum* o Babilonia castellana<sup>2</sup> coexistieron diversas comunidades foráneas y los vascos no fueron ninguna excepción, como ya observara Ortiz de Zúñiga refiriéndose a tan “noble nación”, que tiene “por segunda patria a Sevilla, según la felicidad con que a ella se trasladan sus hijos<sup>3</sup>”. José Antonio Azpiazu ha comprobado cómo las referencias a la capital hispalense son constantes en la documentación notarial guipuzcoana, de modo que juzga imposible pergeñar una historia vasca de la Edad Moderna sin tener en cuenta el ‘factor’ sevillano y el poder de atracción ejercido por el horizonte andaluz sobre numerosas familias del País Vasco, fundamentalmente aquellas relacionadas con el mar y los negocios<sup>4</sup>.

Con todo, a día de hoy carecemos de una investigación integral sobre la comunidad vasco-hispalense del período altomoderno, sin duda el de mayor esplendor comercial de la ciudad (1500-1650)<sup>5</sup>. Otras etapas se encuentran mejor

---

1. Entre 120.000 y 170.000 extranjeros habrían llegado a Sevilla en diferentes momentos del siglo. Cit. en García Bernal, J.; Gamero Rojas, M. “Las corporaciones de nación en la Sevilla moderna. Fundaciones, redes asistenciales y formas de sociabilidad”, en García García, B.; Recio Morales, O. (eds.): *Las corporaciones de nación en la monarquía hispánica (1580-1750). Identidad, patronazgo y redes de sociabilidad*, Fundación Carlos de Amberes-Ministerio de Cultura, Madrid, 2014, p. 347.

2. Llamada así por los contemporáneos. Núñez Roldán, F. *La vida cotidiana en la Sevilla del Siglo de Oro*, Sílex, Madrid, 2004, p. 160.

3. Ortiz de Zúñiga, D. *Annales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, metrópoli de la Andalucía*, Imprenta Real, Madrid, 1677, p. 719.

4. Azpiazu Elorza, J. A. “Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 4 (2003), p. 208.

5. Además de Azpiazu, resultan esenciales los trabajos de los siguientes autores. Otte, E. “Los mercaderes vizcaínos Sancho Ortiz de Urrutia y Juan de Urrutia”, *Separata de Boletín Histórico* 6 (1964). La labor investigadora de Otte en el marco del comercio indiano proporciona abundantes datos sobre las actividades económicas de la comunidad emigrante vasca. Destacamos este texto por ser Juan de Urrutia uno de los mercaderes vascos más sobresalientes del siglo XVI. Garmendia Arruebarrena, J. “Diccionario biográfico vasco: méritos, servicios y bienes de los vascos en el Archivo General de Indias”, *Vasconia: cuadernos de historia-geografía* 12 (1989), pp. 9-332. Obra clave para obtener referencias sobre personajes concretos que dejaron huella en el mundo atlántico, sevillano y colonial; García Fuentes, L. *Sevilla, los vascos y América (las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos*

documentadas, fundamentalmente gracias a Manuela Ronquillo en lo referente a los siglos medievales y a Fernando Fernández, en su caso para las postrimerías del XVII; unos años, todo sea dicho, en los que Sevilla comenzaba a perder brillo como centro de operaciones del comercio indiano<sup>6</sup>.

Los estudios sobre el mundo marítimo vasco en el marco de Sevilla son también inexistentes, pero podemos establecer unos parámetros iniciales. En primer lugar coincidimos con Carmen Mena, para quien los vascos fueron un pueblo “laborioso” y “volcado al mar desde siglos”, circunstancia que facilitó su inmediata incorporación a la Carrera de Indias<sup>7</sup>. A tenor de los datos aportados por Chaunu sería posible, incluso, plantear una relación dependiente entre el comercio atlántico –englobada aquí la trata esclavista– y la industria naviera vasca, toda vez que entre 1520 y 1580 cerca de un 80% de las naves empleadas en la Carrera procederían de los astilleros vascos<sup>8</sup>. Los navíos botados en Vizcaya y Guipúzcoa presentaban una factura y dimensiones características, aspectos que, lejos de suponer un obstáculo, contaban con el beneplácito de los profesionales de la navegación. Escalante de Mendoza aseguraba en 1575 que “allí les dan la mejor traça, quenta y medida que pueden tener para mejor, y con menos riesgo y peligro, poder navegar”. De la misma opinión era Tomé Cano, afirmando que “la fábrica tenida en común por mejor, y la que yo por tal

---

XVI, XVII y XVIII), Fundación BBV, Madrid, 1991. Esta investigación centra su interés en las compañías vascas dedicadas a la venta de hierro y material metalúrgico. Ofrece, además, una rica información sobre el resto de actividades y características que marcaron a la comunidad vasco-hispalense de la Edad Moderna.

6. Ronquillo Rubio, M. Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV. Fundamentos de su éxito y permanencia, Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao, 2004; “Mercaderes vascos en la Sevilla Bajomedieval”, en Solórzano Tellechea, J. A.; Arizaga Bolumburu, B.; Sicking, L. (eds.). Diplomacia y comercio en la Europa atlántica medieval, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2015, pp. 245-275; Fernández González, F. Comerciantes vascos en Sevilla 1650-1700, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2001. Para Garmendia la decadencia de Sevilla comienza en 1650 debido, entre otros aspectos, a la peste acaecida el año anterior, a las calamitosas riadas y a la imposibilidad, cada vez más notoria, de que las naves de gran tonelaje remontaran el Guadalquivir. Garmendia Arruebarrena, J. “Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias”, *Vasconia: cuadernos de historia-geografía* 13 (1989), p. 128.

7. Mena García, C. Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514), Universidad de Sevilla, Sevilla, 1998, p. 316. En un documento fechado en 1578 vemos cómo “Vizcaya” figura como el lugar idóneo para obtener naves y pertrechos, todo ello “mejor y a más cómodos precios”. Sevilla, Sanlúcar y Cádiz proporcionaron diverso material náutico: “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera”, *Revista de Indias* 231 (2004), p. 468.

8. Cit. en Barkham, S.; Barkham, M. “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (ca. 1530-ca. 1640)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 1 (1996), p. 353. Sergio Manuel Rodríguez ha destacado recientemente la “hegemonía de los astilleros vascos en la Carrera”. Rodríguez Lorenzo, S. M. “Sevilla y la carrera de Indias: las compraventas de naos (1560-1622)”, *Anuario de Estudios Americanos* 73-1 (2016), p. 70.

estimo, es la que se haze en las provincias de Vizcaya y la que se haze en Portugal<sup>9</sup>". Las viejas atarazanas de Sevilla –o las no menos tradicionales de Palos y Sanlúcar– cedieron protagonismo ante la pujanza de los astilleros de ribera de Vizcaya y Guipúzcoa. En 1593, finalmente, se prohibió que las embarcaciones andaluzas formasen parte de las flotas de Indias, circunstancia que dejó vía libre definitiva a la producción naval vasca<sup>10</sup>.

La posesión de un navío –o parte de él– suponía un verdadero filón para los armadores y navegantes –en ocasiones la misma persona– estantes en Sevilla, toda vez que se trataba de un activo económico muy demandado<sup>11</sup>. Muchas veces los barcos se fabricaban con el objetivo expreso de enviarlos al Guadalquivir, ya fuera para venderlos o para buscar su aprovechamiento en el mercado de fletes y pasajes con destino a las Indias. Son numerosos los ejemplos que arroja la documentación. Entre ellos se cuenta el de Juan de Grez, un vecino de Usúrbil muy activo en la producción de naos, ya que llegó a botar “diez de ellas en su tiempo” con el propósito de venderlas “para el servicio de flotas de Su Magestad<sup>12</sup>”. Otro caso similar fue el de la nao *Nuestra Señora de Arridoquieta*, construida, aparejada y artillada en Zumaya por Juan de Uribe Apallúa, un hombre llamado a desarrollar una brillante trayectoria en la Carrera de Indias<sup>13</sup>. Los comerciantes también invirtieron parte de sus capitales en financiar la fabricación de naves: en febrero de 1553, por ejemplo, el rico mercader Asencio de Alzola ordenó construir una nao que, pocos meses después, en julio, estaba

---

9. Cit. en Barkham, M. “La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple”, *Vasconia: cuadernos de Historia-Geografía* 3 (1984), p. 114.

10. García Fuentes, L. Sevilla, los vascos y América, p. 22.

11. Lo normal era que la titularidad de las naves estuviese fraccionada en partes que funcionaban a modo de “acciones”, de tal forma que los rendimientos del barco se repartieran proporcionalmente entre todos los propietarios. Estos títulos fueron objeto de un dinámico mercado. En 1536, por ejemplo, vemos al donostiarra Juan Sánchez de Illarreta vendiendo a Martín Sánchez la mitad de una nao –nombrada San Juan– por 450 ducados. Archivo Histórico Provincial de Sevilla (AHPSe): Protocolos Notariales de Sevilla (PNS), leg. 52, f. 143v (1536). El mismo año, Ortuño de Trabudo vendió a Juan de Castañeda una cuarta parte de otra nao, nombrada Santa María de Óndiz, de 250 toneladas de porte, por 600 ducados, siendo otra de las partes de Trabudo y las dos restantes de Cristóbal Romero “con su compañía”. AHPSe: PNS, leg. 52, f. 856v (1536). Otro ejemplo más tardío nos remite a Martín de la Rentería, vecino de Lequeitio, que en nombre de Hernando de Barrena, su suegro, vendió a Juan de Uribe Apallúa una nao de 120 toneladas de porte, nombrada Nuestra Señora del Hospital. La nave incluía todas sus velas, jarcias, cabrestantes, aparejos, artillería y municiones, siendo las 4/5 partes de Barrena y la restante de Rentería. La venta se cerró en 700 ducados fiados a plazo de 2 años, durante los cuales se irían abonando las cantidades tocantes a cada uno de los propietarios. AHPSe: PNS, leg. 9225, f. 439 (1580).

12. Isasti, L. de. Compendio historial de Guipúzcoa, Imprenta de Ignacio Ramón Baroja, San Sebastián, ed. de 1850, p. 583.

13. En 1587, ya en Sevilla, Apallúa compró a Pedro de Arteaga su participación sobre dicho navío, AHPSe: PNS, leg. 6037, f. 735 (1587).

ya “surta y cargada en el puerto de Pasaje pa (*sic.*) seguir su viaje a la ciudad de Sevilla<sup>14</sup>”. Recientes estudios sobre la cuestión de las compraventas de naves y sus propietarios han demostrado la primacía vasca en este sector que, dicho sea, no era apto para todos los bolsillos<sup>15</sup>. Nada menos que 2.300 ducados tuvo que desembolsar el poderoso banquero Domingo de Lizarraras para comprar una nao nombrada *La Trinidad*, todo ello sin contar los gastos de tripulación y traslado de la nave desde la ría de Bilbao, donde se encontraba fondeada, hasta el Guadalquivir<sup>16</sup>.

En paralelo a este mercado de navíos, participaciones y fletes, el País Vasco también aportó una notable cantidad de navegantes. Si algo llama la atención al seguir la pista vasca en los archivos hispalenses, es precisamente la variopinta nómina de profesionales del mar que desfiló por Sevilla a lo largo del siglo, un aspecto que pone de manifiesto tanto las múltiples posibilidades de investigación que ofrece esta temática como el papel decisivo desempeñado por los marreantes vascos a la hora de impulsar la expansión castellana en el Atlántico. La presencia de estos hombres en los puertos andaluces no era nueva: ya en Cádiz, en el siglo XV, habían fundado un colegio de pilotos<sup>17</sup>; pero en la siguiente centuria todo adquirió una dimensión mucho mayor y acorde con el extraordinario momento histórico que vivía la región.

A Sevilla acudían tanto marineros de base –jornaleros del mar en toda regla– como otros de mayor rango o mucho más especializados. Fue el caso de Pedro de Guena, natural de Larrabezúa, que llegó a la ciudad con la confianza de poder trabajar como maestre y con toda la certeza de poseer la “experiencia y la ciencia necesaria” para ello<sup>18</sup>. Los guipuzcoanos Juan López de Isasti y Pedro Davil de Aguirre consiguieron plaza como capitanes de las naos *San Juan* y *San Nicolás*, obligándose a “servir en las dichos nuestras naos a Sus Magestades y fazer bien,

---

14. Azpiazu Elorza, J. A. *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI*. Mercaderes guipuzcoanos, tom. II, Fundación Cultural Caja de Guipúzcoa, San Sebastián, 1990, pp. 250-251.

15. Sergio Manuel Rodríguez ha abordado recientemente este particular, cuyo estado de conocimiento califica de “raquítrico”. Según sus datos, el 28,15% de las ventas de naves son atribuibles a vascos, por tan sólo un 1,66% de compras, unas cifras que evidentemente no reflejan la realidad. La razón es que muchos de los tramitados como sevillanos son en realidad vascos que han adquirido la vecindad. Como el mismo autor advierte, entre los otorgantes titulados de esta manera se encuentran personajes como “Alzate, Basterrolaza, Bengoechea, Chagoya, Echevarría, Inurriza, Laegui, Uribe (Apallúa), Verástegui, etcétera”. Rodríguez Lorenzo, S. M. “Sevilla y la Carrera de Indias...”, pp. 71 y 79.

16. Lizarraras actuó junto a Jofre de Yarza, vecino de San Sebastián. Según las condiciones de venta acordadas con San Juan de Amézaga y Domingo de Larrauri, propietarios de la nave, la cantidad se abonaría al contado en la feria de Medina del Campo. AHPSe: PNS, leg. 9154, f. 882 (1542).

17. Garmendia Arruebarrena, J. “Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias”, pp. 31 y ss.

18. Garmendia Arruebarrena, J. “Diccionario biográfico vasco”, p. 120.

e fiel, e diligentemente, e ofender a los contrarios y defender a los nuestros<sup>19</sup>". A muchos de estos hombres el mar tan solo les proporcionó un modo de vida aventurado y una modesta retribución que, en ocasiones, ni siquiera llegaban a cobrar. Los navegantes-propietarios, como el mencionado Apallúa, eran privilegiados en un gremio donde muchos subsistían de forma precaria, razón suficiente para que algunos sondearan, como veremos, la posibilidad de dar un golpe de efecto en el mundo comercial o en las Indias. A los marineros Diego de Candamo y Mateo de Acorda, por ejemplo, les correspondió un modesto salario de 19 ducados por ejercer su oficio en el viaje que la nao *San Juan Bautista* realizó desde el Ferrol hasta la capital hispalense<sup>20</sup>. Algo más decorosos fueron los honorarios del maestro Sancho de Mendata –36 ducados cada seis meses de trabajo– por alistarse en una compañía dedicada a la pesquería de perlas caribeñas. No podemos decir lo mismo de su acompañante, un mozo de 14 años llamado Machín que sólo cobró dos ducados por adelantado, lo correspondiente a cuatro meses<sup>21</sup>. No fue mejor la situación de Juan López de Astigarribia, un vecino de Motrico que sirvió como artillero en la flota del general Álvaro Manrique sin ver por ello un solo maravedí, circunstancia que le llevó a facultar al alférez Juan de Olascoaga, su compañero en aquella empresa, para reclamar la deuda a los oficiales de la Contratación<sup>22</sup>. Y mucho peor sin duda la de Juan de Goitiz, un marinero de la galera *Granada* que en su lecho de muerte confesaba haber "andado en muchas naos por muchas partes" sin ninguna fortuna, ya que sus pertenencias se reducían a una caja de ropa vieja que heredó su sobrino. Uno de los últimos trabajos de Goitiz fue servir como contra maestro a las órdenes de un tal Juan de Bermeo, que le habría hecho "çiertas promesas de me favorecer y pagar mi servicio muy bien" sin que, al momento de dictar su testamento, le hubiera entregado "cosa ninguna"<sup>23</sup>.

Existen también noticias de la presencia, desconocemos si frecuente o no, de trabajadores portuarios vascos en el Arenal sevillano. En el caso que conocemos llegaron para carenar la nao *San Francisco*, propiedad de Juanes de Echagoya y Juanes de Lizardi. Los operarios, desplazados expresamente para esta tarea, cobraron dos reales al día y eran en su inmensa mayoría vascos, a excepción de "tres andaluzes que trabaxaron dos días". Es posible que se empleara también mano de obra esclava, ya que figura asentado un gasto de seis reales "por enterrar al negro". El grupo se alojó por tiempo de dos meses en una casa alquilada por 200 reales y su manutención, consistente en "pan, carne, pescado fresco, abadejo, azeite y vino de Navarra", ascendió a 950 reales. Los servicios de un médico encargado de practicar

---

19. AHPSe: PNS, leg. 9157, f. 399v (1543). Refiriéndose a la armada que en 1543 se apresó contra los franceses y recibiendo de sueldo y comida 250 ducados que les fueron librados en el banco Lizarraras.

20. AHPSe: PNS, leg. 7401, f. 191 (1591).

21. AHPSe: PNS, leg. 3277, f. 316 (1529).

22. AHPSe: PNS, leg. 9211, f. 1.312 (1575).

23. AHPSe: PNS, leg. 12315, f. 65 (1544).

sangrados totalizaron 20 reales más. Como curiosidad, en las cuentas figura también un cargo de 440 reales correspondiente a dos pipas y media de chacolí, una cantidad muy pequeña, sin duda para consumo propio de los marineros vascos<sup>24</sup>.

Si el grueso de la comunidad vasca –sobre todo los comerciantes de hierro y manufacturas metálicas– residía en la calle de Castro, una pequeña vía cercana a la catedral y las gradas de mercaderes, los navegantes parecen elegir parroquias o sectores provistos de una buena salida al Guadalquivir<sup>25</sup>. En la Carretería, calle de artesanos toneleros que daba al Arenal, vivieron el maestre Miguel de Jáuregui, hombre muy activo en las flotas de Indias; el mencionado Juan de Goitiz, en su caso como huésped de las hermanas María Juanes y Domenja de Olano o el tonelero Juanes de Erquizia, un vecino de Guetaria que había desempeñado dicho oficio en dos naos que fueron al estrecho de Magallanes<sup>26</sup>. Otro punto clave de concentración marinera fue sin duda Triana, donde tuvieron su morada principal –o al menos bienes raíces adquiridos– varios maestros de la Carrera, entre ellos los siempre atareados Juanes de Ayete y Marcial de Arriaga<sup>27</sup>. También el rico capitán Juan de Echagoya era propietario de viñas “en la banda de Triana a San Juan de Alfarche”, las cuales lindaban con una heredad de árboles frutales y huertas de Juan Arias de Orduña<sup>28</sup>. No lejos de allí, “frontero del río”, vivió el longevo maestre Ortuño de Bilbao la Vieja, concretamente en unas casas que salían “a la banda e ribera del dicho” Guadalquivir<sup>29</sup>.

---

24. AHPSe: Pleitos (PL), leg. 29129, f. 266 y ss. Por 13 días de trabajo, Pedro de Landa recibió 26 reales; Jorge de Urdayaga acreditó 17 días y cobró 36 reales; Juan de Ureta 25 días y 50 reales; Domingo de Olazábal, 17 días y 36 reales; Pedro de Larrachao, 23 días y 46 reales; Domingo (sic.), 23 días a 46 reales; Andresillo y Francisquillo (sic.), contaron “casi un mes” de trabajo y recibieron 44 reales cada uno.

25. Luis de Peraza observaba en 1538 el “gran número de vizcaínos que han ocupado toda la calle y tratan y venden en ella [...] toda clase de hierros, lanzas, hachas y hachetes”. Cit. en Fernández González, F. Comerciantes vascos en Sevilla, p. 209.

26. Jáuregui y su mujer, Catalina de Frías, compraron unas casas “con sus palacios e soberados e açotea e pertenencias” en la Calle Real de la Carretería. AHPSe: PNS, leg. 12319, f. 2.568 (1545). No obstante, en otros documentos se indica que Jáuregui tuvo también casas en Castro, por ejemplo en una entrega de mercancías a los albaceas de Martín Ibáñez de Hernani, muerto en la mar de regreso a Sevilla en la nave de la que era maestre el propio Jáuregui. AHPSe: PNS, leg. 12316, f. 2.488 (1544). Los datos sobre la residencia de Goitiz se encuentran en su testamento: AHPSe: PNS, leg. 12315, f. 65 (1544). Erquizia sirvió en las naos La Trinidad y Nuestra Señora de Villaviciosa. AHPSe: PNS, leg. 23790, f. 1.682.

27. Estos navegantes habían adquirido la vecindad sevillana y aparecen empadronados en Triana en todas las escrituras consultadas. Por ejemplo, en un flete de vinos que Ayete proporcionó al bilbaíno Juan de Bustinza (AHPSe: PNS, leg. 9262, f. 394 ‘1590’) o en un poder que Arriaga extendió a Juan de Zurbano para reclamar en su nombre ciertas cantidades de cochinilla, AHPSe: PNS, leg. 9248, f. 1.080 (1586).

28. AHPSe: PNS, leg. 9234, f. 463 (1583).

29. AHPSe: PNS, leg. 9226, f. 422v (1581). Sobre los orígenes y desarrollo de los Bilbao La Vieja véase, García Fernández, E. Gobernar la ciudad en la Edad Media: oligarquías y elites urbanas en el País Vasco, Diputación Foral de Álava, Vitoria, 2004.

En este arrabal extramuros se encontraba también la cofradía de mareantes de Sevilla, consagrada al culto de la Virgen del Buen Aire, San Pedro y San Andrés. Este organismo, clave en la articulación del comercio indiano junto al Consulado y la Contratación, limitaba el ingreso a los “maestres, pilotos y señores de naos que hubiesen navegado la Carrera de las Indias”. Gracias a los datos recopilados por M<sup>a</sup> Carmen Borrego podemos identificar a varios navegantes vascos en las listas de nuevos ingresos de la institución. Entre los más conocidos y citados en algún momento a lo largo de estas páginas figuran Pedro de Andonaegui (1558), Ochoa de Trabudo (1559), Domingo Ochoa (1576), Juanes de Ayete (1583), Juan de Echagoya (1584) o Marcial de Arriaga (1588)<sup>30</sup>. Otro instrumento corporativo a disposición de la comunidad era la congregación de los vizcaínos, fundada en 1540 en el convento de San Francisco bajo la advocación de la Virgen de la Piedad<sup>31</sup>. Esta hermandad fue muy frecuentada, también por los navegantes, como así lo atestiguan varios de los testamentos consultados, donde se la nombra de las formas más diversas. El maestro bilbaíno Santorún de Bengoechea, por ejemplo, dictó su última voluntad antes de salir al mar y dispuso que, en caso de morir –como así fue–, se dijera ochenta misas en su memoria “en la capilla de mi nación”. El maestro Ñigo de Larrauri ordenó recibir sepultura en “la capilla y entierro de los viscaínos”, mientras que el ya mencionado Goitiz fue enterrado en “la capilla de la vascondada”, como era su deseo<sup>32</sup>.

---

30. Borrego Plá, M. C. “Los hermanos de la cofradía de mareantes en el siglo XVI”, en Torres Ramírez, B.; Hernández Palomo, J. J. (coords.). *Andalucía y América en el siglo XVI*, actas de las II Jornadas de Andalucía y América, vol. I, CSIC-Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1983, pp. 383 y ss. Según Marta García Garralón, en la práctica la institución estaba abierta a todo tipo de navegantes, incluidos marineros rasos, grumetes o pajes. Sus orígenes son poco claros. En 1553 ya hay constancia de la existencia de la Cofradía, que en 1561 se dota de su primera regla. De forma paralela surgirá la Universidad de Mareantes, que acabará englobando y relegando a la primera, García Garralón, M. *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 2007, pp. 29-30, 51.

31. ¿Por qué este culto y no otro? Aparentemente por la cantidad de indulgencias que llevaba aparejadas, lo que interesaba, y mucho, a los mercaderes. Díaz de Durana Ortiz de Urbina, J. R.; Otazu y Llana, A. *El espíritu emprendedor de los vascos*, Sílex, Madrid, 2008, p. 158. Los orígenes de la congregación de los vizcaínos fueron muy tempranos –ya en 1521 hubo gestiones para su establecimiento– y su capilla destacaba tanto por su tamaño como por el esmero con que fue conservada. Situada en el transepto, a la derecha de la nave principal, custodiaba un “pequeño tesoro” –en palabras de M<sup>a</sup> José del Castillo– y en su ornamentación llegaron a participar artistas principales como Pedro Roldán o Juan Valdés Leal, Del Castillo Utrilla, M. J. “Capillas de las naciones en el convento de San Francisco Casa Grande de Sevilla”, *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte* 18 (2005), p. 240.

32. Bengoechea: Archivo General de Indias (AGI): Contratación (C), leg. 498B, núm. 4, ram. 1, f. 2v; Larrauri: AHPSe: PNS, leg. 9264, f. 201 (1590); Goitiz: AHPSe: PNS, leg. 12315, f. 65 (1544).

## 2. Los navegantes vascos y la trata de esclavos

La trata negrera ofrecía múltiples oportunidades a cualquiera de estos mareantes, fundamentalmente prestando servicios de navegación y transporte marítimo. En este sentido, nos parece muy reseñable la opinión de Azpiazu, buen conocedor de la sociedad mercantil y naval vasca del siglo XVI. A su juicio, el gran comercio de esclavos tuvo que estar “forzosamente vinculado a importantes actividades económicas de los vascos, tales como el comercio y el transporte”. Descarta, asimismo, que este grupo viviera “ajeno a la realidad circundante, a una serie de acontecimientos que eran comunes” al resto de castellanos: “se me hace difícil admitir”, concluye, “que los vascos, cosmopolitas y modernos, escaparan tanto a las virtudes como a los defectos de la sociedad que los rodeaba<sup>33</sup>”.

La documentación sevillana confirma que, en efecto, los barcos negreros contaron con abundante presencia de tripulantes vascos. Cuando aparecen suelen hacerlo agrupados, formando una camarilla que constituye toda o gran parte de la dotación del navío<sup>34</sup>. Este modo de actuar no era algo exclusivo de los vascos y creemos que estaba muy relacionado con el factor lingüístico, especialmente marcado en nuestro caso<sup>35</sup>. No en vano, los estatutos de la hermandad vasca en su capítulo XXIV establecían la necesidad de disponer “frailes de la nación vascongada para confesar a los que no sabían bien la lengua castellana<sup>36</sup>”. Y es que, al afrontar una larga y penosa expedición marítima, es preferible hacerlo junto a personas cercanas y con las que sea posible comunicarse.

---

33. Azpiazu Elorza, J. A. Esclavos y traficantes. Historias ocultas del País Vasco, Txarttalo, San Sebastián, 1997, p. 20.

34. Esta tendencia a congregarse –que tanto ha llamado la atención de los investigadores– parece tener su reflejo en el mar. Lutgardo García observa una cierta “endogamia”, entendemos que referida a ese carácter solidario que mostraban los vascos. García Fuentes, L. “Los vascos en la Carrera de Indias: una minoría predominante”, en *Temas Americanistas* 16 (2003), p. 39. Ruth Pike detecta similares patrones y algunas dificultades de adaptación: “in contrast to the Castellians, the basque merchants were fewer and less assimilated”, circunstancia que extiende al ámbito de los matrimonios: “whereas the Castellians generally intermarried with the sevillians trading families [...] the basques, generally, continued to marry within their own group”. Pike, R. *Aristocrats and Traders: Sevillian Society in the Sixteenth Century*, Cornell University Press, Ithaca, 1972, p. 127. Más rotundo se mostró Francisco Morales Padrón, para quien el grupo vasco no supo “convertirse” en sevillano, como si hicieron, a su juicio, otros colectivos castellanos, por ejemplo, los burgaleses. Morales Padrón, F. *La ciudad del Quinientos*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1989, p. 75. Se trata en todo caso de un tema donde todo está todavía por conocer.

35. Fernández Chaves y Pérez García han observado dinámicas similares entre los portugueses agrupados en torno a la collación de San Salvador y la calle Sierpes. Fernández Chaves, M. F.; Pérez García, R. M. “La penetración económica portuguesa en la Sevilla del siglo XVI”, *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna* 25 (2012), p. 200.

36. Vivero y Tueros, J. M. de: Certificación que comprehende copia de las constituciones que para su más exacto gobierno tiene la capilla de Nuestra Señora de la Piedad sita en el combento casa grande de N. S. P. S. Francisco desta ciudad [de Sevilla] propia de los naturales

Conocemos –entre otros muchos– el caso de la azarosa expedición del navío *San Pedro*, que en 1588 partió desde Sanlúcar de Barrameda rumbo a Cabo Verde para cargar esclavos. En el cuadro de marineros de la nave, que tuvo que desviarse de su ruta al ser acosada por corsarios, predominan los apellidos de indudable raigambre vasca: Azcárate, Amezqueta, Izaguirre, etcétera<sup>37</sup>. En 1549 Miguel de Jáuregui intentaba reclutar maestre para la *Santa María de Icíar*, una nao de su propiedad que fue empleada para el transporte esclavista, siendo el elegido su paisano Juan de Mondragón. Allí, por ejemplo, se cargaron 10 esclavos en nombre de Alonso Núñez de Badajoz y Pedro de Sepúlveda, “a los cuales dichos esclavos –decía Jáuregui– me obligo de dar de comer e beber todo el dicho viaje”<sup>38</sup>. En otras tripulaciones integradas por este navegante observamos esta misma predisposición a confiar en gente de la tierra; por ejemplo, en un navío que vino de Nueva España en 1554, donde Jáuregui sirvió como capitán y piloto junto al escribano Francisco de Sugadi, el contra maestre Pedro de Isasi y una extensa nómina de marineros de origen vasco<sup>39</sup>.

Todos estos hombres desarrollaron su oficio bajo un marco administrativo bien definido: el llamado “sistema de licencias”, el método de control del tráfico esclavista con las Indias de Castilla vigente en el siglo XVI<sup>40</sup>. A pesar de su carácter embrionario o experimental –al menos si lo comparamos con la gran trata negra del siglo XVII–, el sistema resultaba lo bastante complejo como para ofrecer a estos navegantes varias opciones de negocio alternativas, más

---

del M. N. y M. L. señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, 1761 (manuscrito). <http://www.liburuklik.euskadi.eus/handle/10771/8731> (Consultado el 14 de agosto de 2019).

37. La dotación completa fue: Esteban de Irizar, maestre; Leonardo Doria, piloto; Juan de Huribarre, contra maestre; Diego Martínez, escribano; Nufrio (sic.), grumete; Pedro de Asana, Melchor Bernal, Juanes de Azcárate, Pedro de Amezqueta, Juanes Alsube, Tomás de Licon, Miguel de Izaguirre, Diego González, Domingo de Arratia, Bartolomé Macías y Francisco de Ureña, marineros. AGI: Escribanía (E), leg. 2B, f. 1-1v.

38. AHPSe: PNS, leg. 9825, f. 818v (1549).

39. Completaban la tripulación Juanes de Malaza, despensero; Domingo Ochoa, Diego de Landeta, Esteban de San Sebastián, Juanes de Oriverri, Juan de Perure, Juanes de Rigrava, Juan de Olagorda, Pedro de Andonaegui y el grumete Ochoa de Mendive. AGI: C, leg. 1788, f. 100.

40. A grandes rasgos, el sistema exigía la presentación de una licencia por cada esclavo –comercial o doméstico– pasado a las Indias. Las licencias las concedía en primera instancia el rey, dándose inicio a un proceso que Lutgardo García concretó de la siguiente manera: “Los poseedores de licencias solían venderlas a los comerciantes establecidos en Sevilla; éstos a su vez las revendían a los negreros o bien las transformaban ellos mismos en el mercado de esclavos de la ciudad hispalense, atendiendo directamente los encargos que recibían del Nuevo Mundo. En esta actividad participaban desde las grandes compañías de mercaderes, pasando por los miembros más distinguidos del Consulado, hasta los más humildes comerciantes de la ciudad”. García Fuentes, L. “La introducción de esclavos en Indias desde Sevilla en el siglo XVI”, en Torres Ramírez, B.; Hernández Palomo, J. J. (coords.): *Andalucía y América en el siglo XVI*, actas de las II Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo, 1982), vol. I, CSIC - Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1983, p. 252.

allá de las tradicionales de los fletes y el transporte marítimo. Por razones de espacio, en este trabajo nos centraremos únicamente en aquellos profesionales que representaron perfiles y funciones clave dentro la trata, aunque en futuros estudios sería deseable ampliar el rango a todo el cuadro de mareantes que, de cualquier forma, participaron en los circuitos esclavistas de Sevilla y el mundo atlántico.

En cuanto a los aspectos metodológicos, nuestra fuente principal han sido los *libros-registro de negros* conservados en el Archivo General de Indias, una herramienta tan infrautilizada como esencial a la hora de abordar un estudio de estas características<sup>41</sup>. La principal ventaja de los libros reside en su capacidad para relacionar las reales cédulas de concesión de licencias con los registros –envíos a Indias– asociados a cada una de ellas, aportando en el proceso una serie de datos clave, como por ejemplo el maestro del navío que transportó los esclavos. Al tratarse de un instrumento administrativo, los datos aparecen de forma seriada y cronológica, aunque demasiado escueta. Es por ello recomendable cruzar la información con otras tipologías documentales más ricas en detalles –aunque más dispersas–, que en nuestro caso han sido las de carácter notarial.

## 2.1. Beneficiarios de licencias “gruesas”

Algunos navegantes consiguieron lucrarse gracias al tráfico esclavista sin necesidad de salir al mar o de invertir cantidad alguna en cargazones de negros. Mediante el mencionado sistema de licencias el monarca beneficiaba a personas o instituciones concretas con una serie de permisos para “pasar” o “navegar” –según la terminología de la época– esclavos a las Indias. Era en esencia una merced, por lo que los tomadores –generalmente conquistadores, cortesanos, financieros, acreedores, etcétera– no estaban obligados, ni siquiera interesados en utilizarlas, sino en venderlas o cederlas a otras personas para conseguir un rédito económico inmediato<sup>42</sup>. Para entender este sistema resulta

---

41. Para nuestro marco cronológico se trata de los legajos 5760, 5761 y 5762 de la sección Contratación. La cuestión de las licencias se encuentra actualmente en pleno desarrollo gracias a los trabajos que Manuel Fernández Chaves y Rafael Pérez García llevan a cabo en el departamento de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla. Coincidimos con Pérez García al considerar que las futuras investigaciones sobre la trata castellana deberían apoyarse en esta fuente. Pérez García, R. M. “Metodología para la cuantificación y el análisis de la trata de esclavos hacia la América española en el siglo XVI”, en Rey Castelao, O.; Suárez Golán, F. (eds.): *Los vestidos de Clío. Métodos y tendencias recientes de la historiografía modernista española (1973-2013)*, Universidad de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 2015, pp. 830-832.

42. Como ya observó en su día Lutgardo García “normalmente el cargador del esclavo es persona distinta al titular de la licencia”. García Fuentes, L. “Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI”, *Anuario de Historia de América Latina* 19 (1982), p. 18.

imprescindible diferenciar entre licencias “menudas”, concedidas a particulares para pasar a Indias con sus esclavos domésticos –bajo expresa prohibición de venta– y licencias “gruesas”, que son las recogidas en los libros que analizamos y las que sustentan la trata atlántica al ser mucho más cuantiosas, fiscalmente gravosas y estar, en última instancia, destinadas al comercio. Esta puntualización –que no suele aparecer en los estudios sobre esclavitud, dando lugar a confusiones– aparece reflejada con bastante claridad en los libros del contador Ochoa de Luyando, uno de los encargados de cobrar los derechos asociados a las licencias de esclavos<sup>43</sup>.

El papel de estos beneficiarios iniciales, en definitiva, era importante, ya que estrenaban la cadena de acontecimientos que llevaban al esclavo a las Indias y daban paso al proceso de distribución de las licencias por los mercados hispanos<sup>44</sup>. Aunque no fue lo más habitual, en este grupo pueden aparecer navegantes de alta graduación que son favorecidos con licencias como recompensa por los servicios prestados o atendiendo a su situación de necesidad. En el siglo XVI algunos mareantes vascos se aprovecharon de esta política: Gregorio de Ugarte, Matías de Landecho, Jerónimo de Zurbano, etcétera.

El portugalujo Ugarte fue agraciado con varios lotes de licencias, todos ellos de carácter compensatorio. Uno de los más cuantiosos lo recibió el 20 de julio de 1579 en atención a “lo que nos avéis servido en algunas ocasiones de guerra y navegación y vuestra edad y neçesidad”. En este caso, como en el resto, Ugarte traspasó todas ellas a cargadores o especuladores, circunstancia que queda bien reflejada en los libros de la Contratación. Al mercader Alonso Martín, por ejem-

---

43. Vila lamenta la poca claridad de las fuentes, que califica de confusas. Tampoco reconoce la pauta utilizada a la hora de conceder las licencias, ya que a su juicio se mezclan “los asientos de partidas cuantiosas con concesiones de pequeñas cantidades”. Vila Vilar, E. “Posibilidades y perspectivas para el estudio de la esclavitud en los fondos del Archivo General de Indias”, *Archivo Hispalense* 207-208 (1985), p. 259. Es la misma dificultad con la que tropieza Lutgardo García, que considera “difícil distinguir qué licencias se concedieron para servicios personales y cuáles iban destinadas al mercado esclavista”. García Fuentes, L. “Licencias para la introducción de esclavos en Indias...”, p. 8. Pueden ayudar los citados instrumentos de Ochoa, donde el oficial reserva dos hojas separadas para asentar el cobro de derechos de cada tipo de licencia, empleando, además, la terminología que aquí reproducimos y que resulta bastante aclaratoria. AGI: Contaduría (CN), leg. 36, núm. 3, ff. 405 y 576. Como dato revelador sobre las diferencias impositivas de unas y otras sirva el hecho de que las licencias menudas siempre costaron dos ducados, mientras que las gruesas comenzaron en esa cantidad y terminaron disparadas en 30 ducados a partir de 1561.

44. El mercado de licencias alcanzó un gran dinamismo en el siglo XVI y tuvo, como bien apunta Germán Santana, profundas ramificaciones con la banca, cuyos “pilares eran el interés de los préstamos, los esclavos, los metales americanos y las materias primas y manufacturas europeas”, Santana Pérez, G. “Mercaderes hispanos en África subsahariana antes de la unión ibérica, 1503-1580, en Pérez García, R. M.; Fernández Chaves, M. F.; Belmonte Postigo, J. L. (coords.): *Los negocios de la esclavitud: tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XV-XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2018, p. 79.

plo, le vendió tres licencias: “despachó Alonso Martín tres esclavos negros en la nao maestre Baltasar Núñez a Nueva España. Dióle poder para ello el dicho capitán Gregorio de Ugarte. Ante Diego Fernández, escribano público de Sevilla, en VIII de este mes<sup>45</sup>”. Como vemos, el asiento es muy escueto, de modo que para obtener información adicional es imprescindible acudir a la documentación notarial, todo ello siguiendo la pista que el propio asiento nos proporciona. Así, en este caso averiguamos que el vizcaíno vendió las licencias a 13 ducados y medio cada una, un beneficio limpio, ya que las había recibido libres de derechos<sup>46</sup>.

Con Matías de Landecho encontramos una situación muy similar, ya que apeló a su situación vulnerable para recibir 30 licencias que terminaron en manos de Rui Fernández Perea, un conocido traficante negrero<sup>47</sup>. Al bilbaíno Zurbano, por último, lo vemos pasando a las Indias hasta 15 esclavos en diferentes momentos entre 1530 y 1550. Se trata sin embargo de licencias menudas y esclavos domésticos “para serviço de vuestra persona y casa”<sup>48</sup>. En 1550 recibió 150 licencias –estas ya gruesas–, pero carecemos de datos de registro para ese año. Con todo, en fechas mejor documentadas no figura ningún esclavo comercial pasado por esta persona, de modo que seguramente se trate de un caso similar a los de Ugarte y Landecho<sup>49</sup>.

## 2.2. Transportistas mayores y menores

Para José Ángel García de Cortázar el vasco fue “el transportista marítimo por excelencia del siglo XV<sup>50</sup>”. Hasta donde sabemos, también tuvieron un destacado protagonismo en el tráfico atlántico de esclavos y la Sevilla altomoderna, donde servían de enlace entre los cargadores hispalenses y sus factores en las Indias. La función de gobernar administrativamente el barco correspondía por lo general al maestre, que era la cabeza visible de la expedición. Entre sus diversas atribuciones figuraban aquellas relacionadas con el mantenimiento del navío y todo lo tocante a la gestión de la mercancía, los tripulantes y el pasaje. Como indica José Martínez Gijón, se encontraban “ampliamente facultados para suscribir los pactos que estimaran oportunos en materia del fletamento de la nave<sup>51</sup>”, incluidas las cargaciones esclavistas. Por todo ello, cuando nos referimos a un “conductor” o transportista de esclavos, lo hacemos fundamentalmente al maestre.

45. AGI: C, leg. 5762, lib. 7, f. 124, f. m. (foliación moderna).

46. A excepción del almojarifazgo, que no lo pagaba Ugarte, sino el cargador final, en este caso Alonso Martín. AHPSe: PNS, leg. 3499, f. 357 (1581).

47. AGI: C, leg. 5762, lib. 8, f. 201, f. m.

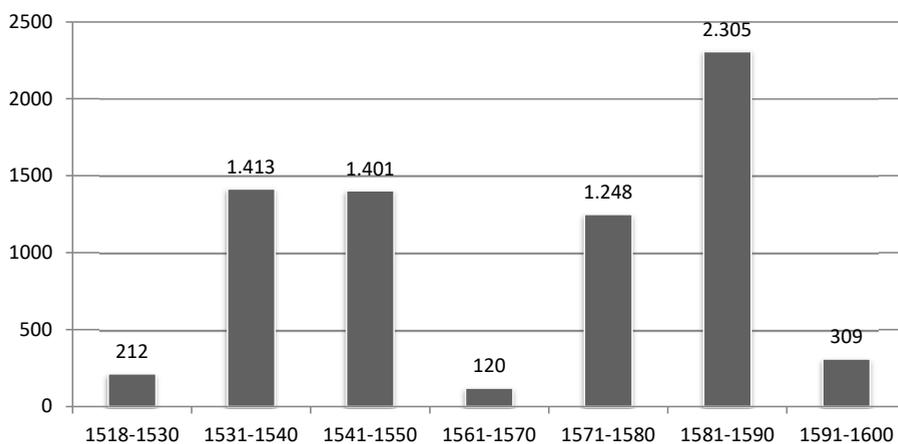
48. AGI: Indiferente (I), leg. 424, lib. 22, f. 522.

49. AGI: I, leg. 424, lib. 22, f. 97v.

50. Cit. en Garmendia Arruebarrena, J. “Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias”, p. 41.

51. Martínez Gijón, J. “La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)”, *Historia. Instituciones. Documentos* 10 (1983), p. 123.

Con objeto de obtener una panorámica general de lo que fue la trayectoria del transportista vasco en el marco de la trata, hemos efectuado un vaciado de los datos referentes a maestros incluidos en los libros-registro de negros. De este modo, vemos que entre 1518 –fecha en la que comienza el control administrativo de la trata– y 1600 se llevan a cabo 7.008 registros de esclavos en navíos cuyo maestro es de origen vasco. Esta cifra no incluye ni los registros efectuados en la década de 1550 –ya que la información se ha perdido– ni los pasados fraudulentamente, que algunos autores han estimado en un 10% del total y que en este caso serían unos 700 esclavos más<sup>52</sup>. Si consideramos que en los años cincuenta los maestros vascos transportaron en torno a 1.500 esclavos –que fue la dinámica de las dos décadas anteriores– y tenemos en cuenta también los esclavos domésticos pasados con licencias menudas –no recogidos en esta fuente–, es posible que la cifra real se aproxime a los 9.000 o 10.000 esclavos transportados<sup>53</sup>. Estimaciones aparte, lo que conocemos con certeza queda reflejado en la gráfica bajo estas líneas:



GRÁFICA 1. *Transportes de esclavos atribuibles a maestros vascos (por etapas).*  
 Fuente: AGI: C, legs. 5760, 61 y 62. Elaboración propia.

52. Pérez García, R. M. “Metodología para la cuantificación y el análisis de la trata”, pp. 830-832.

53. La década de 1550 comienza con varios cargadores vascos activos, como Asencio de Alzola y Pedro de Mollinedo que, con mucha probabilidad, hubieran encargado el transporte de sus esclavos a sus paisanos navegantes. El 15 de febrero de 1549 Alzola registró 100 esclavos en la nao de Pedro de Andonaegui y el 4 de marzo del mismo año Mollinedo cargó otros 100, en este caso en un navío del maestro Martín Pérez de Marco-tegui. Archivo General de Simancas (AGS): Consejo y Juntas de Hacienda (CJH), leg. 23, núm. 389, s. f.

En general la tendencia marcada coincide con las dinámicas internas de la trata y el mundo comercial de Sevilla del siglo XVI. En primer lugar vemos un gran repunte de los transportes a partir de 1530, probablemente debido al final del monopolio implantado por el emperador en la concesión de licencias, lo que, a la postre, se tradujo en una expansión del mercado y de las remesas<sup>54</sup>. Por otro lado, en el período de 1571 a 1580 las cargazonas son inferiores, incluso, a los años treinta, circunstancia sin duda relacionada con el conocido derrumbe de la banca sevillana (1576) y la consiguiente caída del crédito<sup>55</sup>. En la década siguiente se produce una recuperación, que en el caso vasco deriva en el establecimiento de numerosas compañías dedicadas al comercio del hierro, parte de cuyos capitales son empleados en cargazonas de esclavos que son confiadas, en muchos casos, a los maestros vascos de la Carrera<sup>56</sup>. Los últimos años del siglo son de clara transición entre el viejo sistema en decadencia y el que marcará el desarrollo posterior de la trata: los asientos<sup>57</sup>.

Lo más llamativo, sin embargo, es el ínfimo número de transportes registrados para la década de 1560, aparentemente sin una razón coyuntural que lo explique. Es posible que el motivo tenga nombre propio: Pedro de Morga. Durante los años sesenta la participación vasca en la trata fue acaparada por el entorno de este banquero y magnate comercial oriundo de Guernica que además, rompiendo con lo que fue una constante durante todo el siglo entre la “nación vizcaína”, no confió sus cargamentos a maestros de origen vasco. Si en otras épocas los Juan de Urrutia, Pedro de Mollinedo, Martín López de Isasi o Juan de Narria fueron clientes habituales de los transportistas norteños (Tabla 1), Morga prefirió encargar sus grandes remesas a otros mareantes como Bartolomé de Ruipérez, Domingo Alonso o Juan del Barrio<sup>58</sup>.

Como es lógico, estos envíos masivos no eran abarcables por el limitado stock esclavista sevillano, de modo que era necesario cargarlos en las zonas habituales de rescate del África occidental: Cabo Verde, Guinea, Angola o Santo Tomé. Si sumamos todas las remesas transportadas por cada navegante, es normal que los más destacados sean los mismos que navegaban habitualmente a estos parajes, casi siempre sin armada de apoyo y en barcos fuera de flota reser-

---

54. Pérez García, R. M.; Fernández Chaves, R. M. “Sevilla y la trata negrera atlántica: envío de esclavos desde Cabo Verde a la América española”, en Álvarez y Santaló, L. C. (coord.): *Estudios de Historia Moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2009, p. 605.

55. Pérez García, R. M.; Fernández Chaves, R. M. “Sevilla y la trata negrera atlántica...”, p. 611.

56. Grandes comerciantes de hierros que participaron a su vez en la trata fueron Martín López de Isasi o Juan de Amoscotegui. AGI: C, leg. 5762, lib. 8, f. 4, f. m.

57. Para el período de asientos véase Vila Vilar, E. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2014.

58. Ortiz Arza, J. “Negreros vascos al servicio de la Inquisición en la Sevilla del siglo XVI: la compañía del vizcaíno Pedro de Morga”, en Porres Marijuán, R. (coord.): *Entre el fervor y la violencia: estudios sobre los vascos y la Iglesia en la Edad Moderna (S.XVI-XVIII)*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2015, pp. 336-337.

vados en exclusiva para el acarreo de esclavos. Identificamos a estos navegantes “mayores” bajo estas líneas.

TABLA 1. *Algunas grandes remesas sacadas por cargadores y maestros de origen vasco (S. XVI). Fuente: AGI, legs. 5760, 61 y 62. Elaboración propia.*

<b>Cargador</b>	<b>Fecha de reg.</b>	<b>Nº de esc.</b>	<b>Maestre</b>
Juan de Urrutia	24.12.1535	116	Juan de Balmaseda
Francisco de Zavala	19.09.1541	68	Blasio de Lapazaran
Asencio de Alzola	15.02.1549	60	Pedro de Andonaegui
Pedro de Mollinedo	04.03.1549	100	Martín Pérez de Marcotegui
Martín López de Isasi	26.04.1585	61	Ortuño de Bilbao la Vieja
Juan de Narria	31.12.1587	85	Pedro de Iriarte
Martín de Labayen	06.02.1589	37	Íñigo de Alzaga

TABLA 2. *Total de esclavos transportados por cada navegante (más de 100 esclavos transportados). Fuente: AGI, legs. 5760, 61 y 62. Elaboración propia.*

<b>Maestre</b>	<b>Nº de esc.</b>	<b>Actividad</b>
Domingo Ochoa	609	1568-1578
Ortuño de Bilbao la Vieja	389	1563-1585
Pedro de Asco	317	1577-1594
Pedro de Murueta	307	1580-1588
Juanes de Lubelza	295	1534-1546
Juan de Narea	263	1586-1588
Bartolomé de la Rentería	251	1536-1543
Martín de Labayen	220	1584-1589
Pedro de Iriarte	215	1585-1588
Esteban de Zubieta	213	1577-1583
Martín de Chavarría	188	1577-1582
Juan de Irizar	166	1590
Juan de Zurbano	177	1588
Juan Sánchez de Illarreta	145	1535
Juan de Mendibil	141	1539-1541
Diego de Mendibil	134	1536
Miguel de Jáuregui	130	1536-1547
Juan de Balmaseda	118	1535
Pedro de Andonaegui	115	1549
Juanes de Pestico	108	1534-1546
Íñigo de Ugarte	103	1591
Blasio de Lapazaran	106	1532-1541
Martín Pérez de Marcotegui	100	1549

Los esclavos pasados por los transportistas mayores suponen el 68% del total de acarreos que recogemos en la Gráfica 1. Algunos de estos navegantes tuvieron como clientes a varios de los más importantes negreros del siglo XVI, circunstancia que explica su gran actividad. Domingo Ochoa, por ejemplo, cargó esclavos en Cabo Verde para los portugueses Duarte Rodríguez y Enrique Freire; Ortuño de Bilbao hizo lo propio para Leonel de Quadros o el riojano Jerónimo de Jáuregui, mientras que Juanes de Lubelza transportó hasta 190 esclavos sólo a cuenta del genovés Tobías de Marín<sup>59</sup>.

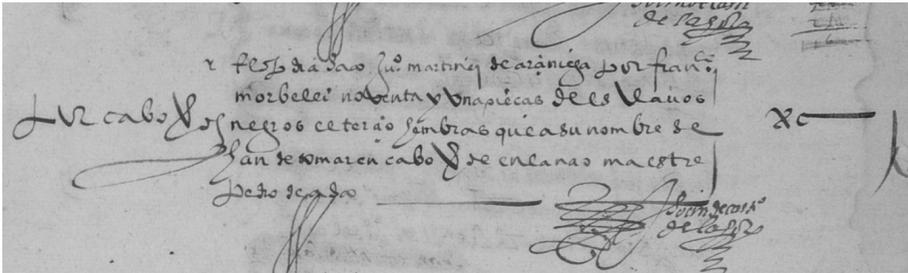


FIGURA 1. Registro de 91 esclavos efectuado por Juan Martínez de Arceniega en un navío del maestro Pedro de Asco. Figuran tanto la zona de carga ("por Cabo Verde"), como la persona que cede las licencias al traficante (Juan del Castillo de la Hoz). AGI: C, leg. 5762, lib. 7, f. 33.

Cabe señalar que los profesionales de la navegación detestaban la escala en Cabo Verde, debido sobre todo a la piratería, a las frecuentes epidemias y a las malas condiciones de su puerto, caracterizado por presentar un fondo rocoso que dañaba los cabos de las anclas. Según el relato de Cabeza de Vaca, esta era una isla "viciosa y muy enferma de verano; tanto, que la mayor parte de los que allí desembarcan se mueren en pocos días<sup>60</sup>". Antón de Mendiola falleció en el Hospital de la Misericordia de Cabo Verde, donde había llegado sin duda integrando alguna expedición esclavista<sup>61</sup>. En Guinea murieron el gran negrero Pedro de Murueta, al que en seguida aludiremos, y también Martín de Licoya, que se encontraba allí para cargar y navegar esclavos de los portugueses Diego Enríquez y Antonio de Madurera<sup>62</sup>. A pesar de las constantes amenazas, el transportista solo podía esperar a que los factores le entregaran los esclavos.

59. AGI: C, leg. 5761, lib. 6, ff. 123v y 166 (Rodríguez y Freire); AGI: C, leg. 5762, lib. 7, f. 283, f. m.; AGI: C, leg. 5762, lib. 9, f. 79, f. m. (Quadros y Jáuregui); AGI: C, leg. 5760, lib. 3, ff. 111 y 123 (Marín).

60. Núñez Cabeza de Vaca, A. Naufragios y comentarios, Espasa-Calpe, Madrid, ed. 1971, pp. 100-101.

61. AGI: C, leg. 923, núm. 19, f. 2v.

62. AGI: C, leg. 256B, núm. 1, ram. 23, ff. 3 y ss.

vos estipulados en los contratos de fletamento que habían firmado en Sevilla. Volviendo al caso de Martín de Licoya, sabemos que este marinero, natural de Berriatúa en Vizcaya, se había “concertado y convenido” para cargar en su nao *La Concepción* hasta 33 piezas de esclavos “de a quinze a veinte y cinco años”. Normalmente se establecía una fecha límite para la entrega de la carga, tras lo cual el maestre tenía libertad para zarpar si lo estimaba oportuno. Si optaba por llevar anclas antes de tiempo, podía enfrentar graves penalizaciones. Licoya, por ejemplo, hubiera tenido que pagar 362 reales y medio por cada esclavo no cargado: un total de 11.962 reales<sup>63</sup>.

Otro aspecto remarcable es el carácter poliédrico que adquirió el oficio de transportista de esclavos. Muchas veces el navegante aparece, no como un simple intermediario o depositario de una carga, sino como un personaje clave en el proceso de la trata, donde desempeña toda una serie de funciones esenciales. Tal fue el caso de la gran remesa de 116 negros registrada por Juan de Urrutia el día de Nochebuena de 1535, donde el escribano y el piloto de la nave, ambos vascos, fueron los encargados de comprar los esclavos en Cabo Verde<sup>64</sup>. También era frecuente que el maestre se hiciera cargo de la remesa en las Indias, bien como primera opción o, sobre todo, como sustituto del consignatario principal. En junio de 1590, por ejemplo, localizamos a Juan de Amoscotegui registrando un esclavo en nombre de Cristóbal y Pedro Marrufo, cuyo responsable en las Indias era un tal Andrés Cufia o, “en su ausencia”, el maestre Pedro de Araneder<sup>65</sup>.

Otros lo hacían prácticamente todo: rescate, transporte, consignación, venta e incluso marcado de los esclavos. Pongamos por caso al maestre Fermín de Iñurriza, que en 1590 viajó a Cabo Verde con un cargamento de medias de lana y un crédito de 230 ducados –dado por Gómez Nieto y Juan de Portoa-legre– para emplear todo en rescatar esclavos a nombre de su paisano Juan de Loyola. Iñurriza no solo se comprometió a comprar y cargar los esclavos en su nave *San Martín*, sino también a señalarlos con el hierro que Loyola le había proporcionado, a venderlos en las Indias –“todos o la parte que de ellos llegaren bibos”– y a enviar el beneficio en la flota de vuelta. Estas tareas eran las propias de cualquier factor, pero Iñurriza, natural de Zarauz, ni tuvo compañía comercial con Loyola, ni le correspondió ningún porcentaje sobre la carga: “yo declaro que en las dichas mercadurías ni en parte de ellas, yo no tengo parte ni derecho alguno<sup>66</sup>”.

63. AGI: C, leg. 256B, núm. 1, ram. 23, ff. 3 y ss.

64. Otte, E. Los mercaderes vizcaínos, p. 19. Asiento del registro en AGI: C, leg. 5760, lib. 2, f. 119.

65. AGI: C, leg. 5762, lib. 8, f. 12, f. m.

66. AHPSe: PNS, leg. 7399, f. i. (26.03.1590). “Y todo aquello que prosediere y resultare de las dichas piasas de esclavos, me obligo de vos lo traer o inbiar en oro, plata o reales registrado en el registro de Su Magestad en qualquier nao o naos que me pareciere de flota, o

Como ya hemos indicado, los libros de Contratación nos ofrecen datos seriadados de mucho interés: la identidad del maestre-transportista aparece siempre; las consignaciones o el destino de los esclavos, en ocasiones y la información sobre las condiciones del flete, nunca. Por tanto, para conocer en profundidad las particularidades de una remesa o expedición concreta, es obligatorio acudir a la documentación notarial. Una tipología imprescindible son los fletamentos contratados entre el maestre y el cargador<sup>67</sup>. Aunque el esclavo era considerado como una mercancía más de las muchas que se llevaban a las Indias, su flete presentaba algunas características singulares, ya que en este caso el “género” embarcaba en ruta y el maestre se veía obligado a cumplir ciertos compromisos exclusivos de este tipo de carga, por ejemplo en lo tocante al sustento de los esclavos o a la obligación –muy estricta– de que un tercio de los cautivos rescatados fueran mujeres<sup>68</sup>. A la vista de los datos recogidos en la tabla 2, uno de los transportistas vascos más activos fue Juanes de Lubelza. Como ya hemos indicado, de los 295 esclavos cargados por este navegante –natural de Rentería–, 190 lo fueron en nombre del poderoso genovés Tobías de Marín, quedando registrados en la Casa de la Contratación de la siguiente manera: una tanda de 35 esclavos en 21 de febrero de 1543 y otra mayor, de 155 esclavos, el día 26 del mismo mes<sup>69</sup>. Al localizar la correspondiente escritura de fletamento vemos cómo Lubelza puso a disposición de Marín un galeón nombrado *San Medel y Celedón*, comprometiéndose a navegar hasta Santiago de Cabo Verde para cargar “en la playa de ella” los esclavos estipulados: “çiento e treinta esclavos negros, machos e henbras, e más todos los que más [...] fasta çiento e noventa esclavos”. El flete por cabeza es algo más reducido de lo habitual al tratarse de una remesa masiva, concretamente ocho ducados y medio “por el pasaje e comida de cada esclavo de los que entregare bivros en San Juan de Lúa<sup>70</sup>”.

---

galeones o zabras que traigan registro de plata de Su Magestad y no en otra manera, a vos el dicho Juan de Loyola consignado”.

67. Para un análisis reciente sobre el contrato de fletamento, véase Rodríguez Lorenzo, S. M. “El fletamento de mercancías en la Carrera de Indias (1560-1622): introducción a su estudio”, *Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política*, vol. VIII, 1 (2011), pp. 161-207. Como afirma el autor, el esclavo era una mercancía sui generis, aunque consideramos matizable su afirmación de que “el transporte de la mayoría de esclavos a América no precisó de escrituras de fletamento, sino otros tipos de contrato” (p. 163).

68. No era algo baladí, como bien pudo comprobar Rodrigo Bazo, al que le fueron requisados 10 esclavos de los 162 que envió a Tierra Firme por contener dicha remesa un exceso de varones. Bazo alegó que sus factores no pudieron cargar más mujeres por el simple hecho de no encontrarlas disponibles. El monarca ordenó restituírle sus esclavos o el precio equivalente por el que se hubieran vendido, AGI: Panamá (PN), leg. 236, lib. 9, f. 249v.

69. AGI: C, leg. 5760, lib. 3, ff. 111 y 123.

70. AHPSe: PNS, leg. 9157, f. 539v (1543). Un contrato similar lo suscribieron el maestre Andrés de Alzola y Gaspar de Espinosa, en este caso para cargar 25 esclavos: “e yo me oblige

Los transportistas mayores y las naves a las que nos hemos referido hasta el momento representan la trata más pura y especializada. Son los verdaderos barcos negreros, empleados en exclusiva para el transporte trasatlántico de esclavos. En las flotas regulares también encontramos presencia esclava, pero en menor medida; podía tratarse tanto de pequeñas remesas comerciales como de esclavos domésticos sacados con licencias menudas. En estos casos los contratos de fletamento ya no hacen mención única a los cautivos, que pueden aparecer compartiendo espacio con las mercancías habituales –vino, ropa, aceites, etcétera–, con el ganado o con sus propios dueños. En estos casos la carga se efectuaba en Sevilla o Cádiz y los registros eran acordes a la limitada disponibilidad esclavista de estas ciudades.

Transportistas “menores”, muy activos en la Carrera de Indias, fueron los maestros Pedro de Araneder, Ochoa de Líbano, Íñigo de Arbolancha, Diego Sánchez Zazarabaza, Domingo de Artazubiaga, Pedro de Arbeláiz, Marcial de Arriaga, Íñigo de Ibartola, Juan de Lambarri o Pedro de Allo, entre otros muchos a los que es posible identificar en los registros de Contratación. Un navegante que también podría figurar en esta nómina es el experimentado Pedro de Ureta. En enero de 1537 figuraba como señor y maestro de la nao *San Marcos*, que se encontraba fondeada y recibiendo carga en el puerto de las Muelas de la capital hispalense. Ureta aprovechó la ocasión para negociar con cargadores y pasajeros, entre los que aparece un tal Juan Fernández, que pretendía viajar a San Juan de Ulúa llevando una caja de matalotaje, una pipa de agua y “siete o ocho esclavos negros”, seguramente domésticos o menudos, ya que en los libros de Contratación no figura ningún registro de licencias gruesas a nombre de esta persona. Ureta cobró a Fernández nueve ducados por su pasaje y pertenencias, ocho ducados por cada esclavo, tres ducados por la pipa y uno más en concepto de avería, este último pagado al contado. El resto de fletes debían abonarse dentro de los 20 días siguientes a la llegada de la nave a su destino<sup>71</sup>. Como era habitual en este tipo de contratos, Ureta se comprometió a proporcionar comida y bebida a los esclavos durante todo el viaje. Las escrituras de fletamento no suelen proporcionar información sobre esas raciones, pero según Enriqueta Vila consistían en pequeñas cantidades de pescado salado –bacalao o sardinas–, a las que acompañaba el siempre duradero bizcocho<sup>72</sup>.

En 1546 Ureta continuaba en activo, en este caso operando con la nao *Santa María de Begoña*. Conocemos el flete ofrecido al grupo formado por Pedro Fernández, el canónigo Pedro Pérez y Juan Galzón, consistente en 20

---

de los reçibir e meter en la dicha nao, e a ellos llevar al dicho puerto de San Juan de Ulúa”. En este caso el flete fue de 12 ducados por cabeza. AHPSe: PNS, leg. 9827, f. 602 (1550).

71. AHPSe: PNS, leg. 10559, f. 226v (1537).

72. Vila Vilar, E. Aspectos sociales en América colonial, Universidad de Bogotá, Bogotá, 2001, p. 170.

ducados por tonelada de ropa cargada, dos ducados por tonelada en concepto de avería, 14 ducados “por cada persona” y 11 ducados por “negro<sup>73</sup>”. Esta clase de distinciones, que deshumanizaban por completo a los esclavos y los asemejaban con el ganado o con un objeto, no eran para nada extrañas en las operaciones comerciales de la época. Volvemos a encontrar una situación similar con el maestro Esteban de Zubieta, que reservó una cámara de diez pies en los bajos de su nao *San Juan* para acomodar a Diego de Troya y a su esposa. La tarifa en este caso fue de 23 ducados por el pasaje de las “personas blancas” y de 15 ducados por los esclavos<sup>74</sup>. También los hubo que no diferenciaban en absoluto, por ejemplo Pedro de Recaurti, señor y maestro del galeón *Santa Clara*, donde su paisano Gabriel de Balmaseda compró un flete para embarcar seis asnos sementales y “tres hombres blancos o negros<sup>75</sup>”.

### 2.3. Navegantes-comerciantes y emprendedores

“Ellos –los mercaderes– jugaban el dinero; nosotros, el pellejo”.

Estas palabras del capitán Tximista, personaje barojiano, reflejan el aventurado patrón de vida del transportista de esclavos<sup>76</sup>. Los hubo, sin embargo, que arriesgaron ambas cosas. Aunque los maestros propietarios de naves podían amasar una considerable fortuna gracias a los fletes y no pocos se acomodaron a esta tesitura, otros no pudieron, o no quisieron evitar la tentación de emular a los grandes cargadores de Indias. El reclamo no solo era el dinero, sino también las perspectivas de ascenso social que esto les proporcionaba. Es lo que Pike ha llamado la “comercialización de la nobleza”, que en Sevilla no era visto como algo deshonesto y se alcanzaba acumulando rentas, patrimonio, fundando mayorazgos o comprando hidalguías<sup>77</sup>. Las ventajas eran evidentes: exenciones fiscales, prestigio social, limpieza de sangre acreditada –al menos sobre el papel– y una vía de escape para abandonar los peligros del mar y dedicarse a la vida rentista en un futuro.

Podemos identificar a estos *mercator et nauta* de la trata a través de la fuente que venimos empleando hasta el momento: por ejemplo cuando vemos que un transportista “invade” el área de registros y saca esclavos por su cuenta y riesgo. En la siguiente tabla recogemos algunos de estos casos, indicando también el período de actividad de cada navegante:

73. AHPSe: PNS, leg. 9822, f. 855v (1546).

74. AHPSe: PNS, leg. 9235, f. 573v (1583).

75. AHPSe: PNS, leg. 9830, f. 332 (1551).

76. Baroja, P. Los pilotos de altura, Planeta, Madrid, ed. 1966, p. 100.

77. Pike, R. Aristocrats and Traders, p. 99.

Tabla 3. *Registros de esclavos a propia cuenta efectuados por navegantes vascos (al menos 15 registros). Fuente: AGI, legs. 5760, 61 y 62. Elaboración propia.*

<b>Navegante</b>	<b>Esc.</b>	<b>Actividad</b>
Pedro de Murueta	145	1580-1588
Martín de Chavarría	115	1577-1582
Juan de Uribe-Apallúa	52	1571-1597
Íñigo de Alzaga	42	1588-1589
Juan de Narea	30	1586-1588
Pedro de Retana Olalde	27	1578-1598
Domingo Ochoa	24	1568-1578
Francisco Ibáñez de Garagarza	19	1541-1546
Ambrosio de Unda	14	1572-1591
Martín de Iguerraran	15	1578-1590

Como vemos, el navegante-comerciante efectúa registros moderados que no admiten comparación con los que podría realizar un gran traficante de esclavos. Con todo y más allá de las cantidades, la importancia de este perfil reside en su carácter polifacético, toda vez que se trata de personas que reúnen varias de las funciones esenciales de la trata: manejan licencias, registran esclavos a su cuenta, suministran fletes, participan en los rescates, entregan las remesas en destino y corren con los riesgos de la navegación, logrando una inmersión integral en las diferentes fases que conforman este gran negocio trasatlántico. Estos individuos presumen de un cierto rango dentro de las tripulaciones y están bien considerados en el mundo comercial, donde cuentan con abundantes contactos y tratan de imitar las costumbres de los grandes cargadores de Sevilla.

Por lo general, sus incursiones en el comercio no se limitaban a la trata. Un buen ejemplo es el almirante Juan de Uribe Apallúa, que tan pronto aparece registrando esclavos como suministrando fletes o enviando cargazones de vinos, calzado, jabones, etcétera<sup>78</sup>. Su destacada posición le facilitó el acceso a numerosas rentas situadas en el almojarifazgo o los Reales Alcázares<sup>79</sup>. Apallúa

78. En 1587 sacó vinos en una nao de Juan Martínez de Echave a razón de 10 ducados por tonelada si descargaban en Santo Domingo o Puerto Rico y 20 ducados si lo hacían en Cuba o La Margarita. AHPSe: PNS, leg. 6037, f. 432 (1587). En 1592 compró a Pedro Bravo 206 botijas peruleras de vino de Cazalla a 13 reales cada una. AHPSe: PNS, leg. 9273, f. 548 (1592). Obtuvo jabón en grandes cantidades gracias a Sebastián de Castellanos y Jácome de Mallea, en concreto 100 quintales por los que desembolsó 374.000 maravedís. AHPSe: PNS, leg. 12522, f. 28 (1589). Bartolomé Garrido, por su parte, le vendió un lote diverso de calzado: desde borceguíes y cordobanes, hasta zapatos infantiles o servillas para esclavas. AHPSe: PNS, leg. 7395, f. 900 (1589).

79. Sobre el patrimonio, negocios y herencia de Apallúa, véase Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla (AHUS): A FD/0102(06): Memorial del pleyto de acreedores a los bienes del General Juan de Uribe-Apallúa, y de Doña María de Oçaeta, su legítima muger... (1645).

amasó gran fortuna –y gran deuda– que le permitió fundar un mayorazgo o pleitear su hidalguía en Granada, costumbre calcada de los grandes magnates comerciales y que vemos reproducida en navegantes vascos como Pedro de Retana Olalde, Juan López de Archuleta o Francisco Ibáñez de Garagarza<sup>80</sup>.

Otros marinos optaron por dirigir sus capitales hacia el siempre seguro mercado de licencias, como fue el caso del almirante Juan de Echagoya, que llegó a acumular una fortuna cercana a los 60.000 ducados<sup>81</sup>. Todo ello le permitió disfrutar de un elevado tren de vida, con bienes raíces en la collación de San Vicente, viñas en Triana, juros situados en diversas rentas públicas e incluso esclavos domésticos<sup>82</sup>. Una de las primeras incursiones de Echagoya en el mundo de la trata llegó en 1577, cuando Pedro de la Helguera le vendió 10 licencias para que “las cobréis e despachéis, e fagáis de ellas a vuestra voluntad<sup>83</sup>”. Con el tiempo fue manejando cantidades cada vez mayores, como las 50 licencias adquiridas en 1588 a Juan de Corrales<sup>84</sup> y revendidas casi de inmediato a Melchor Luis a cambio de 550 ducados<sup>85</sup>. Echagoya, natural de Orduña, conocía a la perfección las rutas y los entresijos del mundo esclavista atlántico, como demuestran las instrucciones entregadas a Leonardo Doria, maestre de un navío que viajó a Cabo Verde para cargar esclavos. Estos, al parecer del vizcaíno, debían ser individuos jóvenes, de buena planta y preferiblemente de las tribus Biáfara o Bran Apel. Echagoya también advirtió a Doria sobre los peligros de la zona, que debía abandonar “con la mayor brevedad que pudiere [...] por asegurar la hazienda de corsarios<sup>86</sup>”.

---

80. Archivo de la Real Chancillería de Granada (ARCHGr): EJ, 4576-35 (Uribe); 4578-17 (Retana); 4503-1 (Archuleta); 4511-32 (Garagarza).

81. Cantidad estimada por el propio Echagoya. Su acomodada situación le permitió asumir la tutela del niño Juan de Dueñas, hijo de Bartolomé de Dueñas. AHPSe: PNS, leg. 6789, f. 178 (1585).

82. Una negra “vieja” llamada Nicolasa y un negro de nombre Juan Salotiero, ambos de 40 y 50 años respectivamente. AHPSe: PNS, leg. 9242, f. 1253 (1585). También compró a Sebastián, esclavo conflictivo de 14 años, adquirido sin seguro de ningún tipo por tan sólo 40 ducados. AHPSe: PNS, leg. 9243, f. 380 (1585). En lo que respecta a las rentas, invirtió en el almojarifazgo mayor o en la alcabala del pescado salado, donde disfrutaba de un juro de 412.500 maravedís comprado a Gaspar Ruiz de Montoya. AHPSe: PNS, leg. 23810, f. i. (1586).

83. Echagoya las cedió de inmediato a Juan de Ontiveros y Juan de Herrera, AHPSe: PNS, leg. 6005, f. 587v (1577).

84. AHPSe: PNS, leg. 14357, f. 282 (1588).

85. “Otorgo e conozco que vendo, cedo, e renuncio e traspaso a vos, Melchor Luis [...] conviene a saber: çinquenta liçençias de esclavos para los pasar y navegar a las Indias del mar océano, que son las proprias çinquenta licencias de esclavos que el dicho Juan de Corrales, por sí y en nombre de la dicha su madre, me vendió y cedió”. AHPSe: PNS, leg. 14357, f. 350 (1588).

86. AGI: E (Escribanía), leg. 2B, f. 6 y ss. del pleito sobre Esteban de Irizar,

Pero el gran paradigma de navegante pasado al mundo negrero y comercial fue sin duda el bilbaíno Pedro de Murueta. En este caso hablamos ya de un verdadero especialista; un hombre de mar que vivió y murió por –y para– la trata de esclavos. Sus inicios en Sevilla se sitúan alrededor de 1580, cuando desempeña tareas de simple intermediario, por ejemplo cargando esclavos para el propio Apallúa<sup>87</sup>. En esas fechas comienza a mostrar un llamativo interés por el mundo de la trata, toda vez que entre noviembre de 1580 y enero de 1581 aparece comprando hasta siete esclavos en el mercado local sevillano, demasiados para tratarse de domésticos y además depreciados por todo tipo de tachas, ya que figuran como alcohólicos, ladrones, huidores o con problemas de visión. Todos fueron comprados a precios bajos, suponemos que para enviarlos a las Indias o revenderlos en Sevilla<sup>88</sup>.

A partir de 1584 Murueta se especializó definitivamente, dando paso a una etapa de intensa y exclusiva actividad negrera, siempre con navíos propios que cubrían en solitario la ruta triangular entre Sevilla, el continente africano y las Indias<sup>89</sup>. Por un lado efectuó importantes inversiones en remesas, como los 60 esclavos registrados el 15 de noviembre de aquel año<sup>90</sup>. Por otro, puso en marcha un curioso modelo de negocio consistente en ofrecer a los cargadores “paquetes” esclavistas que incluían –entre otros servicios– la licencia, el pago de los derechos, el flete y el alimento de los cautivos. Un auténtico “todo incluido” por el que se interesaron grandes traficantes de Sevilla, como el riojano Jerónimo de Jáuregui, a quien Murueta ofreció un paquete que cubría, tanto la cesión de siete licencias –a ocho ducados cada una–, como el flete y comida de los esclavos en el navío *Nuestra Señora de Begoña*<sup>91</sup>. En similares fechas Murueta cobró 3.650 reales a García de Barrionuevo, comprometiéndose a emplearlos “en esclavos que me pareçiere y con ellos se pudieren

---

87. Por ejemplo cuatro esclavos enviados a Tierra Firme en un navío de aviso. AGI: C, leg. 5762, lib. 7, f. 103v, f. m.

88. Sirva el caso del negro Francisco, comprado el 14 de noviembre de 1580 a Ana Bejarano. El esclavo, según se indica, presentaba “una nube en un ojo”. AHPSe: PNS, leg. 9225, f. 850.

89. Las navegaciones “seltas” precisaban de una licencia especial y normalmente cubrían rutas alejadas de las ordinarias. Los navíos de aviso, que Murueta también utilizó para cargar esclavos, transportaban pliegos o documentos y anunciaban la llegada de los convoyes. García Fuentes, L. “El comercio trasatlántico”, en Ramos Pérez, D. (coord.): *La formación de las sociedades iberoamericanas (1568-1700)*, Espasa, Madrid, 1999, pp. 164-165. Cabe señalar que el Consulado de Sevilla solía oponerse a este tipo de concesiones por los perjuicios que acarreaban a los cargadores de las flotas regulares, ya que los navíos sueltos podían dejar abastecidos los mercados indianos. Tal fue la queja presentada por varios mercaderes, entre ellos el vasco Gabriel de Balmaseda, contra los privilegios recibidos por los negreros Rodrigo Bazo y Gaspar Jorge. AGI: J, leg. 765, núm. 3, s. f.

90. AGI: C, leg. 5762, lib. 9, f. 31v, f. m.

91. AHPSe: PNS, leg. 9246, f. 26v (1586).

comprar” y a navegarlos desde Cabo Verde “en el dicho mi navío [...] hasta la dicha çibdad de Cartaxena<sup>92</sup>”.

En 1588 Murueta continuaba ejerciendo de “facilitador” para los mercaderes de Sevilla. En esta ocasión preparaba viaje a Guinea a bordo de la *Santa Catalina*, barco negrero dotado con abundante y activa presencia vasca. El propio Murueta figuraba como capitán, mientras que el maestre para la ida y el tornavaje fue Juan de Zurbano<sup>93</sup>. Este navegante jugó un papel destacado en la expedición, registrando hasta 25 esclavos en la fragata, todos por su cuenta y riesgo<sup>94</sup>. El contra maestre fue Diego Martín de Martiartu, a quien vemos aceptando encomiendas y negociando servicios con los cargadores de Sevilla. El también vasco Ochoa de Basarte, por ejemplo, le entregó 1.550 reales para comprar 200 botijas de vino, “las quales he de llevar a los dichos Ríos de Guinea y con ellas o su proçedido resgatar y conprar tanta cantidad de esclavos como con ellas se pudieren aver e conprar<sup>95</sup>”.

A Murueta tampoco le faltó negocio en esta ocasión. En su cartera de clientes figuraban varios paisanos como Andrés de Iturbe, Francisco López de Irrarraza o Juan de Bustinza. Con este último concertó un pago cercano a los 4.000 reales por “cuatro licencias de esclavos para los cargar para las Indias en qualquier navío que va a ellas, suelto y sin flota, a respeto de treinta ducados cada una, que es al mismo preçio y como yo (Murueta) las compré”. El resto del dinero se empleó en el rescate de los esclavos –sin ofrecer más de 30 ducados o lo equivalente por cabeza– y en cubrir los gastos y necesidades de los cautivos que, al menos sobre el papel, recibieron un buen trato: “conprarles vestidos y calçado, y pagar los derechos y mantenerlos, y darles la comida, y mantenimiento, e regalos neçesarios y para pagar el flete de ellos hasta ponerlos en Cartajena<sup>96</sup>”. Murueta perdió la vida en Guinea, lo que provocó la frustración de sus clientes en Sevilla. La viuda Isabel de Ávila, por ejemplo, facultó a Domingo de Insaurraga para cobrarse 330 reales de los posibles bienes del bilbaíno en las Indias, así como el valor de un ferreruelo, un sayo y un calzón de paño que su marido había entregado al capitán para “vender y beneficiar por los Ríos de Guinea y lo proçedido de todo ello lo enplear en esclavos<sup>97</sup>”. Tampoco volvemos a tener noticias del maestre Juan de Zurbano, por lo que, muy probablemente, murió también en el transcurso del viaje.

Otros navegantes destacaron por poseer un marcado espíritu aventurero que les llevó a tratar de dirigir su propia factoría esclavista en las Indias. Los comienzos de estos emprendedores son muy similares a los del resto de mareantes y

---

92. AHPSe: PNS, leg. 9246, f. 52 (1586).

93. AHPSe: PNS, leg. 9253, f. 657 (1588).

94. AGI: C, leg. 5762, lib. 8, f. 3, f. m.

95. AHPSe: PNS, leg. 9253, f. 531 (1588).

96. AHPSe: PNS, leg. 9253, f. 465 (1588).

97. AHPSe: PNS, leg. 9253, f. 207v (1588).

se enmarcan en el mundo de los fletes. Tal fue el caso del maestro guipuzcoano Pedro de Arpide quien, a diferencia de otros, no parece que se hiciera de oro con este negocio, ya que a su muerte, acaecida en Perú hacia 1610, su viuda tan solo recibió una modestísima liquidación de bienes<sup>98</sup>. Es posible que Arpide nunca estuviera interesado en adquirir inmuebles, vivir de las rentas o comprar títulos nobiliarios, como sí hicieron algunos de sus colegas. Fue un hombre entregado al mar y aparentemente fascinado por los remotos parajes que, gracias a su profesión, tuvo la oportunidad de conocer. Su caso revela una historia personal azarosa como náufrago en las islas Bermudas, trance que le sirvió para descubrir abundantes perlas “en menos hondura que en otra parte de las Indias” y fantasear con la posibilidad de obtener ciertos derechos sobre el yacimiento: de regentar, en definitiva, una gran explotación esclavista. De vuelta en Castilla y decidido a rentabilizar su hallazgo, Arpide propuso al monarca un ambicioso asiento por tiempo de diez años. Le preocupaba la competencia, ya que decía no ser el único con “la misma notiçia y çerteça” y pidió que durante el tiempo estipulado en esas hipotéticas capitulaciones, “no pueda otra persona sin liçençia y consentimiento del dicho Pedro de Arpide [...] sacar perlas en la dicha isla”. Los planes de Arpide demuestran que conocía bien este tipo de asentamientos y todo lo necesario para sacarles rendimiento: “ir a la dicha isla con las canoas, y gente, y esclavos, vastimentos y adreços neçesarios; y asentar la ranchería y pesquería de las dichas perlas”. Sobre la cuestión del trabajo en los ostrales, Arpide no se anduvo por las ramas y solicitó una licencia de 200 esclavos libres de almojarifazgo<sup>99</sup>. Aunque no logró contagiar su entusiasmo al Consejo, años después volvería a ofrecer sus servicios como veterano de las regiones caribeñas, en este caso apremiado a la necesidad de establecer la pesca de la ballena en la Florida, por donde, según sus comprobaciones, los cetáceos pasaban todos los inviernos “como los atunes por la costa de España<sup>100</sup>”.

Todo lo que ambicionó Pedro de Arpide lo había conseguido varias décadas antes Juan López de Archuleta. Al igual que su paisano, este navegante eibarrés se cansó pronto de los fletes y buscó su lugar al otro lado del Atlántico, en este caso en la remota Cubagua. En 1525 el emperador comenzó a conceder licencias para rescatar perlas en aquel pequeño islote, una oportunidad que Archuleta no desaprovechó<sup>101</sup>. Poco después consiguió una merced del monarca que, “acatando vuestra suficiençia e abilidad y los buenos e muchos serviçios que nos avéis fecho”, lo nombró “veedor de los rescates e contratación” de las perlas de Cubagua, un cargo que en realidad había comprado a García de Lerma<sup>102</sup>. Este, por su parte, pasó a ocupar la escribanía

98. AGI: C, leg. 294, núm. 2, ram. 5, f. 29v.

99. AGI: I, leg. 1237, año 1587, s. f.

100. AGI, Patronato (PA), leg. 179, núm. 5, ram. 7, s. f.

101. Otte, E. Las perlas del Caribe, Fundación John Boulton, Caracas, 1977. p. 279.

102. Otte, E. Cedulaario de la monarquía hispánica relativo a la isla de Cubagua, Fundación John Boulton y Fundación Eugenio Mendoza, Caracas, tom. I, 1961, p. 8.

del tribunal de la Casa de la Contratación por renuncia que sobre su persona hizo Diego de Porras, suegro del propio Archuleta: una cristalina red de influencias que explica sin duda el meteórico ascenso protagonizado por este navegante eibarrés<sup>103</sup>.

Una vez en Cubagua, Archuleta obtuvo autorización para fijar su domicilio en la cercana y despoblada isla de Coche, donde pudo instalar a su familia, “labranças y crianças e ganados<sup>104</sup>”. Tanto Juan como Martín de Ochandiano podían disponer de esclavos domésticos y emplearlos en su propia pesquería de perlas: “podáis pescar, rescatar y contratar y mercadear, así en la pesquería de las perlas de la dicha isla y otras cosas de ella, como de las otras islas y costa de Tierra Firme<sup>105</sup>”. Otte incluye a nuestro personaje entre los “señores de canoa” de Nueva Cádiz de Cubagua y lo considera miembro de la élite de la ciudad junto al alcalde Pedro Ortiz de Matienzo, que era su vecino de puerta en la Calle Real. Cabe recordar que un señor de canoa podía disponer de 10 a 50 buceadores para la extracción de perlas, ya fueran indios o esclavos negros<sup>106</sup>.

Archuleta, en otro tiempo transportista marítimo, tomó así el mando de una explotación plenamente esclavista, distante a miles de leguas de Castilla y organizada en torno al lucrativo negocio de las perlas. Su gestión estuvo marcada por diversos excesos que le granjearon la enemistad del fiscal Villalobos y seguramente del navarro Miguel Díez de Armendáriz, nombrado en 1544 juez de residencia en Santa Marta, Popayán, Río San Juan y Nueva Granada, cargo desde el que trató de intervenir en las pesquerías con objeto de evitar las muertes de indios causadas por la dureza del trabajo y la esclavización forzosa<sup>107</sup>. A lo que parece, Archuleta era reincidente en este tipo de abusos, ya que habría “hecho esclavos muchos indios libres”, sacándolos por la fuerza de sus tierras y marcándolos a fuego<sup>108</sup>.

### 3. Conclusión

En primer lugar hemos podido confirmar las posibilidades de investigación que para un estudio de estas características ofrecen, tanto los libros-registro de negros de la sección Contratación conservados en el Archivo General de Indias, como la documentación de carácter notarial custodiada en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Los primeros nos permiten identificar a los navegantes vascos que participaron en la trata esclavista del siglo XVI y poner cifras concre-

---

103. Martín Acosta, E. “La carrera indiana de un prohombre burgalés: García de Lerma”, *Boletín de la Institución Fernán González* 208 (1994), p. 51.

104. Otte, E. *Cedulario de la monarquía hispánica*, tom. I, p. 12.

105. Otte, E. *Cedulario de la monarquía hispánica*, tom. I, p. 48.

106. Otte, E. *Las perlas del Caribe*, pp. 50 y 256.

107. Restrepo Tirado, E. *Historia de la provincia de Santa Marta*, cit. en Goicoetxea Marcaida, A. *Los vascos y la trata de esclavos*, Ediciones Pastor, Madrid, 2016, p. 94.

108. AGI: I, leg. 422, lib. 16, f. 3v.

tas a su desempeño en este lucrativo negocio trasatlántico, todo ello de forma seriada y cronológica. Los protocolos, por su parte, penetran en la profundidad de los datos sobre fletamentos, remesas y operaciones concretas. Documentación organizada pero excesivamente escueta en un caso; dispersa pero variada en el otro. De la correcta soldadura entre ambas obtendremos la panorámica más amplia posible sobre el tema que estamos tratando, ya sea en el ámbito marítimo, como ha sido nuestro caso, o en cualquier otro relacionado con la trata española del siglo XVI.

Por otra parte, el estudio de esta documentación nos ha permitido constatar cómo las necesidades del comercio de esclavos encajaron a la perfección con algunas de las actividades señeras de los vascos, especialmente la industria naviera y la navegación. Las fuentes notariales muestran cómo a lo largo del siglo llegaron a Sevilla numerosas personas de esta procedencia, muchas de ellas relacionadas con el mar en sus diferentes facetas: desde operarios navales hasta marineros de base, cualificados, etcétera. Muchos integraron las tripulaciones de los barcos destinados al transporte de esclavos y desempeñaron roles esenciales para el correcto funcionamiento de los mecanismos esclavistas. El primero de estos perfiles es el del beneficiario de licencias gruesas, que obtiene estos títulos a modo de merced y los distribuye por los mercados de Sevilla. En segundo lugar aparece el transportista de esclavos, siendo posible establecer una diferencia entre los “mayores”, aquellos que cargan grandes remesas en las zonas de rescate del África occidental y los “menores”, que navegan fundamentalmente en las flotas regulares transportando pequeñas cantidades de esclavos, por lo general cargados en la Península junto a las mercancías habituales de la Carrera. Unos y otros trabajan de forma habitual –y tal vez preferente– con sus paisanos, aunque buena parte del éxito de muchos transportistas mayores es fruto de sus contactos con algunos de los grandes traficantes del siglo.

El navegante-comerciante, por último, es una figura esencial de la trata, de la que el mundo vasco nos ofrece varios y señalados ejemplos. Intentan imitar el *modus operandi* de los cargadores de Indias, comprando oficios, fundando mayorazgos, adquiriendo raíces, invirtiendo en rentas o pleiteando hidalguías. Hasta donde hemos podido comprobar, se trata del perfil más completo y poliédrico de cuantos toman parte en el negocio negrero, ya que intervienen de forma directa en prácticamente todos los niveles de los circuitos esclavistas: manejan licencias, registran esclavos a su nombre, los transportan a cuenta de otros, efectúan los rescates en África, entregan la carga en las Indias, vuelven con el procedido de su venta a Sevilla, etcétera. A la par que este “esclavista total”, o como una variante del mismo, aparecen los emprendedores que, al menos en el caso vasco, buscan su lugar en las explotaciones perlíferas y esclavistas de las Indias. Todos ellos son reflejo y emblema de una comunidad que encontró en Sevilla y el mundo atlántico el marco perfecto donde prosperar a la par que aportaban su secular experiencia en los mares.

## Bibliografía

- Azpiazu Elorza, J. A. *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, tom. II, Fundación Cultural Caja de Guipúzcoa, San Sebastián, 1990.
- Azpiazu Elorza, J. A. *Esclavos y traficantes. Historias ocultas del País Vasco*, Tarttalo, San Sebastián, 1997.
- Azpiazu Elorza, J. A. “Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 4 (2003), pp. 207-225.
- Barkham, M. “La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple”, *Vasconia: cuadernos de Historia-Geografía* 3 (1984).
- Barkham, S.; Barkham, M. “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (ca. 1530-ca. 1640)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 1 (1996), pp. 348-388.
- Baroja, P. *Los pilotos de altura*, Planeta, Madrid, ed. 1966.
- Borrego Plá, M. C. “Los hermanos de la cofradía de mareantes en el siglo XVI”, en Torres Ramírez, B.; Hernández Palomo, J. J. (coords.), *Andalucía y América en el siglo XVI, actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, vol. I, CSIC-Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1983, pp. 361-387.
- Del Castillo Utrilla, M. J. “Capillas de las naciones en el convento de San Francisco Casa Grande de Sevilla”, *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte* 18 (2005), pp. 237-244.
- Díaz de Durana Ortiz de Urbina, J. R.; Otazu y Llana, A. *El espíritu emprendedor de los vascos*, Sílex, Madrid, 2008.
- Fernández Chaves, M. F.; Pérez García, R. M. “La penetración económica portuguesa en la Sevilla del siglo XVI”, *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna* 25 (2012), pp. 199-222.
- Fernández González, F. *Comerciantes vascos en Sevilla 1650-1700*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2001.
- García Bernal, J. J.; Gamero Rojas, M. “Las corporaciones de nación en la Sevilla moderna. Fundaciones, redes asistenciales y formas de sociabilidad”, en García García, B.; Recio Morales, O. (eds.), *Las corporaciones de nación en la monarquía hispánica (1580-1750). Identidad, patronazgo y redes de sociabilidad*, Fundación Carlos de Amberes-Ministerio de Cultura, Madrid, 2014, pp. 347-387.
- García Fernández, E. *Gobernar la ciudad en la Edad Media: oligarquías y elites urbanas en el País Vasco*, Diputación Foral de Álava, Vitoria, 2004.
- García Fuentes, L. “Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI”, *Anuario de Historia de América Latina* 19 (1982), pp. 1-46.

- García Fuentes, L. "La introducción de esclavos en Indias desde Sevilla en el siglo XVI", en Torres Ramírez, B.; Hernández Palomo, J. J. (coords.), *Andalucía y América en el siglo XVI, actas de las II Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo, 1982)*, vol. I, CSIC - Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1983, pp. 249-274.
- García Fuentes, L. *Sevilla, los vascos y América (las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Fundación BBV, Madrid, 1991.
- García Fuentes, L. "El comercio trasatlántico", en Ramos Pérez, D. (coord.), *La formación de las sociedades iberoamericanas (1568-1700)*, Espasa, Madrid, 1999, pp. 151-178.
- García Fuentes, L. "Los vascos en la Carrera de Indias: una minoría predominante", *Temas Americanistas* 16 (2003), pp. 29-49.
- García Garralón, M. *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 2007.
- Garmendia Arruebarrena, J. "Diccionario biográfico vasco: méritos, servicios y bienes de los vascos en el Archivo General de Indias", *Vasconia: cuadernos de historia-geografía* 12 (1989), pp. 9-332.
- Garmendia Arruebarrena, J. "Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias", *Vasconia: cuadernos de historia-geografía* 13 (1989), pp. 11-231.
- Goicoetxea Marcaida, A. *Los vascos y la trata de esclavos*, Ediciones Pastor, Madrid, 2016.
- Isasti, L. de. *Compendio historial de Guipúzcoa*, Imprenta de Ignacio Ramón Baroja, San Sebastián, ed. de 1850.
- Martín Acosta, E. "La carrera indiana de un prohombre burgalés: García de Lerma", *Boletín de la Institución Fernán González* 208 (1994), pp. 39-52.
- Martínez Gijón, J. "La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)", *Historia. Instituciones. Documentos* 10 (1983), pp. 119-156.
- Mena García, C. *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1998.
- Mena García, C. "Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera", *Revista de Indias* 231 (2004), pp. 447-484.
- Morales Padrón, F. *La ciudad del Quinientos*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1989.
- Núñez Cabeza de Vaca, A. *Nafragios y comentarios*, Espasa-Calpe, Madrid, ed. 1971.
- Núñez Roldán, F. *La vida cotidiana en la Sevilla del Siglo de Oro*, Sílex, Madrid, 2004.
- Ortiz Arza, J. "Negreiros vascos al servicio de la Inquisición en la Sevilla del siglo XVI: la compañía del vizcaíno Pedro de Morga", en Porres Marijuán, R.

- (coord.), *Entre el fervor y la violencia: estudios sobre los vascos y la Iglesia en la Edad Moderna (S. XVI-XVIII)*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2015, pp. 299-337.
- Ortiz de Zúñiga, D. *Annales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, metrópoli de la Andalucía*, Imprenta Real, Madrid, 1677.
- Otte, E. *Cedulario de la monarquía hispánica relativo a la isla de Cubagua*, Fundación John Boulton y Fundación Eugenio Mendoza, Caracas, tom. I, 1961.
- Otte, E. "Los mercaderes vizcaínos Sancho Ortiz de Urrutia y Juan de Urrutia", Separata de *Boletín Histórico* 6 (1964).
- Otte, E. *Las perlas del Caribe*, Fundación John Boulton, Caracas, 1977.
- Pérez García, R. M.; Fernández Chaves, M. F. "Sevilla y la trata negrera atlántica: envío de esclavos desde Cabo Verde a la América española", en Álvarez y Santaló, L. C. (coord.), *Estudios de Historia Moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2009, pp. 597-622.
- Pérez García, R. M. "Metodología para la cuantificación y el análisis de la trata de esclavos hacia la América española en el siglo XVI", en Rey Castelao, O.; Suárez Golán, F. (eds.), *Los vestidos de Clío. Métodos y tendencias recientes de la historiografía modernista española (1973-2013)*, Universidad de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 2015, pp. 823-840.
- Pérez García, R. M.; Fernández Chaves, M. F.; Belmonte Postigo, J. L. (coords.), *Los negocios de la esclavitud: tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XV-XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2018.
- Pike, R. *Aristocrats and Traders: Sevillian Society in the Sixteenth Century*, Cornell University Press, Ithaca, 1972.
- Rodríguez Lorenzo, S. M. "El fletamento de mercancías en la Carrera de Indias (1560-1622): introducción a su estudio", *Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política*, vol. 8, 1 (2011), pp. 161-207.
- Rodríguez Lorenzo, S. M. "Sevilla y la carrera de Indias: las compraventas de naos (1560-1622)", *Anuario de Estudios Americanos* 73-1 (2016), pp. 65-97.
- Ronquillo Rubio, M. *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV. Fundamentos de su éxito y permanencia*, Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao, 2004.
- Ronquillo Rubio, M. "Mercaderes vascos en la Sevilla Bajomedieval", en Solórzano Tellechea, J. A.; Arizaga Bolumburu, B.; Sicking, L. (eds.), *Diplomacia y comercio en la Europa atlántica medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2015, pp. 245-275.
- Vila Vilar, E. "Posibilidades y perspectivas para el estudio de la esclavitud en los fondos del Archivo General de Indias", *Archivo Hispalense* 207-208 (1985), pp. 255-272.

Vila Vilar, E. *Aspectos sociales en América colonial*, Universidad de Bogotá, Bogotá, 2001.

Vivero y Tueros, J. M. de, *Certificación que comprehende copia de las constituciones que para su más exacto gobierno tiene la capilla de Nuestra Señora de la Piedad sita en el combento casa grande de N. S. P. S. Francisco desta ciudad [de Sevilla] propia de los naturales del M. N. y M. L. señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, 1761* (manuscrito).