

EL NEXO ENTRE EL MAR Y LA TIERRA: COMERCIO PORTUARIO ENTRE EL NORESTE DE BIZKAIA Y SU HINTERLAND DURANTE LA EDAD MODERNA

NEXUS BETWEEN THE SEA AND THE LAND: PORT TRADE BETWEEN NORTHEASTERN BIZKAIA AND ITS HINTERLAND DURING THE MODERN AGE

Aitor Leniz Atxabal^{1,a} 

¹ Universidad del País Vasco - EHU, España

 ^aaitor.leniz@ehu.eus

Recibido: 03/05/2024; Aceptado: 04/07/2024

Resumen

Sabemos que las regiones que hoy en día comprenden el País Vasco mantuvieron una posición crucial en la economía marítima castellana en la edad moderna y el comercio portuario fue bidireccional, es decir, los productos circulaban tanto del mar hacia distintas poblaciones del interior como en la dirección contraria. El auge económico vasco a partir de la baja edad media tuvo que ver en parte con el estatus jurídico, administrativo y económico que dinamizó la economía vasca y con la red viaria que vertebraba el comercio terrestre. Además, distintas gamas de productos circulaban de la costa al interior dependiendo de si el mercado regional en el que estaba inmerso el puerto era local o se hallaba relacionado con el interior de la Península Ibérica. En este trabajo, nos centraremos exclusivamente en el estudio del comercio terrestre de los puertos de la costa este de Bizkaia, principalmente de Bermeo, Lekeitio y Ondarroa, que actualmente se sitúan en la comarca de Lea-Artibai y Busturialdea.

Palabras clave: comercio; transporte terrestre; puertos de Bizkaia; edad moderna.

Abstract

We know that the regions that currently comprise the Basque Country held a crucial position in the Castilian maritime economy during the Early Modern Age, and port trade was bidirectional, meaning that products circulated both from the sea to various inland populations and vice versa. The Basque economic boom from the Late Middle Ages was partly related to the legal, administrative, and economic status that revitalized the Basque economy and the road network that structured land commerce. Additionally, different ranges of products circulated depending on whether the regional market dealing with the port was local or from the interior of the Iberian Peninsula. In this case, we will focus exclusively on the land commerce of the ports on the Eastern coast of Bizkaia, primarily in Bermeo, Lekeitio, and Ondarroa, which are currently located within the Lea-Artibai and Busturialdea regions.

Keywords: trade; land transport; biscayan ports; Early Modern Age.



En buena medida, el auge económico que vivieron las provincias vascas a partir de la baja edad media se debe al tráfico terrestre mantenido entre la costa y su *hinterland*. Pero, incluso en los siglos pasados, el tráfico terrestre y marítimo se complementaban, al punto de dar vida a una red coordinada que involucraba a toda la sociedad vasca, ya sea aquella que habitaba la vertiente cantábrica o a la que lo hacía en las tierras del interior. Pese a ello, en los estudios histórico-económicos y arqueológicos realizados sobre las zonas portuarias vascas se aprecia la existencia de una gran diferencia entre la atención prestada a los tráficos terrestre y marítimo. El primero, menos llamativo que el segundo, ha quedado a menudo relegado tanto en los trabajos de investigación como en los relativos al análisis de las posibilidades que ofrecen las fuentes documentales. Advertir al respecto que esta falta de investigaciones se registra también en otras áreas geográficas, si bien por distintos motivos, caso del norte peninsular o de la España interior, aunque, poco a poco, se constata también allí que el número de publicaciones de este tipo ha crecido, sobre todo para el siglo XVIII (García de la Torre, 1983, p. 639; García Cortázar, 1977, pp. 181-201; Martínez Martínez, 2015, pp. 148-149; García Camino, 2021, pp. 144-149; Ruiz Álvarez, 2022, pp. 20-21; González y de la Hoz, 1991, pp. 9-14).

En el caso vasco, la mayoría de los autores que han estudiado el tráfico terrestre en las últimas décadas han centrado su atención, sobre todo, en lo sucedido alrededor del eje que conectaba Bilbao y Donostia-San Sebastián con Burgos y, también, con Madrid, debido a su evidente importancia comercial en la edad moderna. Aprovechando sus logros, en nuestra investigación nos hemos servido de los resultados de los trabajos realizados por distintos autores locales y foráneos que han escrito acerca de ese eje comercial, al igual que de los contenidos en otros más específicos referidos al área de estudio escogida, compuesta por las poblaciones costeras de las actuales comarcas de Lea-Artibai y Busturialdea, en la Bizkaia oriental. De entre todos esos trabajos, destacamos, en primer lugar, aquellos que han abordado su economía desde un punto de vista general, como los de Álvaro Aragón y Alberto Angulo, centrados, respectivamente, en las provincias de Gipuzkoa, para los siglos XVI y XVII, y de Araba, para el XVII y XVIII. Su esfuerzo, ha permitido poner en solfa afirmaciones hasta ahora incuestionables en el panorama historiográfico vasco, como la siempre matizable crisis del siglo XVII.

Por su parte, historiadores como Jean-Philippe Priotti y Luis María Bilbao Bilbao, y Román Basurto y Aingeru Zabala, han investigado, a su vez respectivamente, distintos aspectos económicos de la provincia de Bizkaia en los siglos XVI-XVII y de la ciudad de Bilbao en el siglo XVIII. Son trabajos interesantes, pero, y desde nuestro particular punto de vista, sus resultados —centrados sobre todo en las áreas costeras— no deberían ser extrapolados a los territorios interiores de Bizkaia, como si estos fuesen un todo único o formasen un conjunto homogéneo. A su lado, autores como Regina Grafe enfrentaron el conocimiento de distintos problemas de la economía marítima de Bizkaia y Gipuzkoa en los siglos XVI y XVII, tras proceder a comparar ambas provincias y averiguar cuál fue el lugar que ocuparon en el marco marítimo europeo de la época. Por su parte, historiadores como María del Carmen Hoz Díaz de Alda, Óscar Lucas Villanueva e Hilario Rodríguez han trabajado específicamente el comercio terrestre; el primero de ellos, atendiendo a lo sucedido en la baja edad media y los otros dos en la edad moderna. Y ya para dejarlo, quien más han trabajado los circuitos viarios desde el punto de vista arqueológico ha sido, entre otros, Amaia Basterretxea. Y aunque Ana María Rivera ha investigado la economía portuaria medieval y moderna, también ha atendido al estudio de aspectos como la exportación de pescado, mientras que Sergio Martínez, al prestar atención a las villas medievales, inevitablemente, se ha centrado en el conocimiento del comercio terrestre (Aragón Ruano, 2015; Angulo Morales, 1999; Priotti, 2005; Grafe, 2005; Bilbao Bilbao, 2003; González y de la Hoz, 1991; Rivera Medina, 2008; Zabala Uriarte, 1994; Lucas Villanueva, 2012;

Rodríguez de Gracia, 2002; Prado Antúnez, 1999; Pérez Pérez, 2003; Moraza Barea, 2000; Basurto Larrañaga, 1983; Basterretxea Moreno, 2002 y Martínez Martínez, 2015).

En nuestra zona de estudio, el área oriental de la provincia de Bizkaia, formada por las comarcas de Lea-Artibai y Busturialdea (que contiene los importantes puertos de Ondarroa, Lekeitio y Bermeo), pocos investigadores han abordado el comercio terrestre desde un punto de vista local y lo que encontramos al respecto son solo algunas tímidas menciones al mismo en distintas obras realizadas por eruditos. Por este motivo, nos parece un tema de investigación interesante y, en cierta medida, novedoso, en cuyo desarrollo hemos decidido utilizar los topónimos y las divisiones administrativas actuales al objeto de facilitar al lector la comprensión de los resultados obtenidos.

La mencionada carencia de trabajos locales que nos informen sobre el tráfico terrestre nos ha llevado a consultar los fondos documentales conservados en distintos archivos vascos y peninsulares. Básicamente, las escrituras notariales, los documentos administrativos, las actas judiciales y las contabilidades de la contaduría eclesiástica depositadas en el Archivo Municipal de Lekeitio, el Archivo Municipal de Mutriku, el Archivo Municipal de Burgos, el Archivo Histórico Foral de Bizkaia, el Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa, el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, el Archivo General de Simancas y el Archivo Histórico Eclesiástico de Bizkaia. Señalar que, sobre todo en la documentación notarial anterior al último tercio del siglo XVI, a menudo, la información sobre arriería es muy escasa y fragmentaria, por lo que resulta muy difícil seguir la pista a los mulateros, mientras que, en general, las cantidades referidas a las importaciones y exportaciones de los distintos productos consignados en ella son muy desproporcionadas.

En el curso de este trabajo abordaremos, primero y a grandes rasgos, el contexto jurídico, administrativo y económico del País Vasco en la edad moderna. Luego, recompondremos la red de carretería, la más próxima y la más alejada a los puertos de la costa oriental de Bizkaia y, por último, veremos la diferencia existente entre la gama de productos que circulaban a través de esos puertos y las poblaciones circunvecinas (nos referimos al comercio de corto o medio radio). En este sentido, trataremos además de establecer la diferencia que había en los productos que se movían entre los citados puertos y su *hinterland* más cercano, y aquellos que servían para negociar desde la costa con el mercado interior peninsular, es decir, con Araba y los territorios del centro peninsular, ya en Castilla.

1. SITUACIÓN GEOGRÁFICA, FISCAL Y POLÍTICA: ¿«TIERRA DE ACARREO»?

A partir de la baja edad media, la economía vasca experimentó un notable crecimiento económico, el cual prosiguió en los siglos posteriores, durante la edad moderna. La industria pesquera y conservera, la siderometalúrgica, la construcción naval, la industria maderera, junto a otros sectores, conocieron un desarrollo que contribuyó a dinamizar el comercio marítimo y terrestre.

El territorio noroccidental de la Península Ibérica se divide en dos áreas claramente diferenciadas. La primera, la franja septentrional, es una región montañosa y rocosa caracterizada por la existencia de valles estrechos y escarpados. Es aquí donde se localiza nuestra zona de estudio, específicamente entre el Cabo de Matxitxako y la frontera con Gipuzkoa. Al sur de esta región, a la altura de Vitoria-Gasteiz y Pamplona, se extiende la segunda de esas áreas, una meseta que penetra en Castilla, la cual era para la monarquía hispánica un lugar estratégico, al converger sobre ella tres espacios económicos: el que giraba en torno a la meseta castellana, al litoral cantábrico y al norte de Europa. Los vascos de la edad moderna

supieron aprovechar este hecho para hacer despegar su economía, al punto de que distintas denuncias realizadas por las poblaciones cántabras entre 1652 y 1656 insistían en las dificultades de su comercio y su pesca para desarrollarse alegando la dificultad que tenían para competir con la vasca, porque allí, en ese ámbito geográfico sureño al que nos hemos referido, «concurren los arrieros y celebran sus ventas con libertad» (Gómez Piñeiro, 1985, pp. 13-16; Alberdi Lonbide, 2012, p. 56; Lanza García, 2011, pp. 234-235; Basterretxea Moreno, 2002, p. 27).

Desde la edad media, la costa vasca contó con importantes privilegios, los cuales fueron recogidos en los Fueros. Estos, son una serie de derechos y libertades —incluso en el plano comercial— que contrastan con los existentes a este nivel en otros territorios de la Corona de Castilla. En su defensa, Bizkaia, Gipuzkoa y parte de Araba y Navarra mantuvieron un discurso armónico, vertebrado, por un lado, sobre la base de su entidad como espacio fronterizo y, por otro, sobre la función militar y defensiva de esa muga frente a posibles invasiones extranjeras y la supuesta esterilidad de la tierra. Así, por ejemplo, la primera ley del título 33 del Fuero Nuevo de Bizkaia de 1526 apuntaba sobre este último aspecto:

Primeramente, dixeron: Que habían de Fuero, uso, y costumbre, y establecían por Ley, que por quanto de siempre acá tuvieron los Vizcaynos, costumbre antigua, franqueza y libertad (por ser Vizcaya tierra montañosa, do no siembra, ni coge pan, ni tienen las otras vituallas en la tierra) de que se puedan sustentar, y se mantienen, y sustentan de pan, é carne, y pescado, y de las otras vituallas que se les vienen de Francia, y de Portugal, é Inglaterra, y de otros Reynos; y acaece, que despues que assi vienen las dichas vituallas por Mar, y se descargan en los Puertos de Vizcaya, algunos Vizcaynos, ó de fuera parte, sacan las dichas vituallas para las vender fuera de la tierra; y assi queda la tierra defraudada (Zugaza, 1976, p. 90v).

Las leyes forales aseguraban la libertad de comercio vasca y convirtieron las ensenadas de Euskadi en verdaderos puertos francos al situar las aduanas en el interior del territorio, lejos de la costa. Nos referimos a las tablas navarras, a las «aduanillas» de Gipuzkoa y a los puestos aduaneros de Vitoria-Gasteiz, Orduña y Balmaseda. Como apuntaba al respecto Alberto Angulo, el río Ebro delimitaba un antiguo espacio fronterizo cuya existencia alimentó discursos políticos, económicos y fiscales en la región que hicieron que, a partir del siglo XVIII, esta fuese reconocida como las «provincias exentas». La desarticulación de las mismas se produjo en 1841, trasladándose entonces las aduanas a la costa¹ (Aragón Ruano, 2015, pp. 218-221; Angulo Morales, 2014, pp. 50-61; García Fernández, 2020, pp. 527; Priotti, 2005, p. 36; López Atxurra, 1999, pp. 119-125).

El recurso al argumento de la pobreza y esterilidad de la «tierra de acarreo» para defender los foros estaba directamente relacionado —en origen— con el supuesto mal estado de la economía vasca, el cual se empleaba para justificar las exenciones fiscales que se aplicaban a la importación de alimentos. Aunque durante mucho tiempo se pasó por alto la intencionalidad oculta tras este discurso foral, algunos contemporáneos sugieren que, en realidad, esta fue una forma de conseguir o de sentar la base para un mayor dinamismo comercial marítimo y terrestre y, por tanto, lo dicho en él a este nivel no se refería a una auténtica infertilidad del suelo. Prueba de ello, es que desde la edad media diversas actividades económicas compitieron por la explotación de las áreas forestales, saliendo finalmente beneficiados, sin relegar a la agricultura y la ganadería, el sector secundario y terciario. Ejemplos como los viñedos de chacolí y los maizales, que se expandieron en los territorios de la costa durante el siglo XVII, respaldan esta idea (Aragón Ruano, 2015, pp. 215-219; 2023a, p. 307; 2023b, pp. 154-156; Bilbao Bilbao, 1978, p. 115; García Camino, 2021, p. 136; Dacosta Martínez, 2021, pp. 71, 81-82; López Atxurra, 1999, pp. 119-120).

En este contexto fue como se estableció una simbiosis entre la realeza castellana y la emergente sociedad vasca, cuya población disfrutaba de ciertos privilegios a cambio de

asegurar la estabilidad y viabilidad de las herrerías, la producción armamentística y la infraestructura defensiva costera. Una simbiosis que contribuyó a dinamizar el comercio en el País Vasco ([Angulo Morales, 2014, p. 51](#)).

2. RUTAS Y CAMINOS: LAS «ARTERIAS» DEL COMERCIO TERRESTRE

Las vías de comunicación desempeñaron un papel crucial en la historia, no solo por ser un sistema vital para el comercio legal e ilegal de Castilla, sino también por funcionar como un conjunto de «arterias» a través de las cuales fluían ideas nuevas (a veces, incluso aquellas que eran perseguidas por la ley). El control ejercido por las autoridades sobre estas vías servía para dar cuenta de su poder político y militar. En este contexto, fue a finales del siglo XIII cuando se estableció un importante eje mercantil norte-sur en la Corona de Castilla y Navarra, el cual conectaba los puertos del Cantábrico con ciudades como Vitoria-Gasteiz y Burgos, sita en la meseta castellana ([González y de la Hoz, 1991, pp. 30-31](#); [Basterretxea Moreno, 2002, p. 14](#); [García Fernández, 2006, pp. 31-36, 47-58; 2018, pp. 22-23](#)).

En el entramado comercial de la época, aparte de los mercaderes, que han sido objeto de mayor atención por los historiadores, los encargados del transporte eran los «arrieros» o «trajineros», conocidos comúnmente como «mulateros». Su labor consistía, principalmente, en transportar productos propios y ajenos desde diversos puntos del interior, cercanos o lejanos, hasta la costa y viceversa. El viaje implicaba la realización de travesías de varios días, o incluso semanas, algo que en ocasiones los exponía a asaltos de bandoleros y salteadores de caravanas, como por ejemplo se pone de manifiesto en un caso registrado en 1516, cuando Juan de Amezqueta, residente en Bermeo, acusó a sus vecinos, Andrés Ibáñez de Ubilla y Juan Luis Durando, del robo de un carro de trigo².

La actividad de los arrieros era predominantemente masculina y requería de la participación de otros profesionales, así como de actividades de apoyo que eran llevadas a cabo por mujeres. Este es el caso de las labores domésticas que estas realizaban para sus cónyuges en el seno del hogar, del cuidado de los hijos, de la gestión de la propiedad y la explotación de las tierras o de los servicios de hospedaje en las posadas y mesones, donde tanto los arrieros como sus bestias descansaban y se alimentaban. Asimismo, había viudas que en ocasiones se convertían en propietarias de ganado y carretas, asumiendo de este modo la gestión del negocio familiar, facilitando entonces recursos y trabajo a los hombres, ya fuesen estos hijos, parientes o empleados suyos ([Ruiz Álvarez, 2022, pp. 85, 98-100, 133-138, 160](#); [Lucas Villanueva, 2012, pp. 270-271](#); [de la Hoz, 1991, pp. 54-56](#); [Rodríguez de Gracia, 2002, p. 351](#); [Azpiazu Elorza, 2009, pp. 31-34](#); [de Oxangoiti, 2002, p. 204](#); [Martínez Martínez, 2015, p. 154](#)).

Cabe decir que existía una jerarquía entre las vías de comunicación, la cual, en cierta medida, respondía a la importancia económica que tenía de cada una de ellas. Esta jerarquía se refleja en la documentación manejada, donde encontramos menos información sobre los caminos que unen a las villas y a las anteiglesias que sobre las principales vías de comunicación. Asimismo, en ella, se da cuenta del grado de mantenimiento que recibía cada una, de los materiales constructivos utilizados en su reparación, de las dimensiones y los servicios relacionados que se ofrecían a lo largo del camino (mesones, posadas, hospitales, iglesias, capillas, herrerías, fuentes, etc.). Lo decía [Inmaculada Martínez \(1993, pp. 88-90\)](#), pueblos como Amoroto y Mendexa, situados en un alto y rodeados de montes, quedaban aislados y no eran lugares de paso, por lo que su comunicación con Lekeitio, Orduña y Markina no era muy buena. En la misma línea, y como se muestra en el reconocimiento de caminos de 1632 realizado en Natxitua, Ispaster, Bedarona, Nabarniz, Gizaburuaga, Amoroto y Mendexa, la queja de sus respectivas autoridades por las malas condiciones de los caminos vecinales es contundente; de

ahí que solicitasen al fiel reparar las vías a costa y expensas de propios y rentas de cada localidad. Y las cosas no cambiaron con el paso del tiempo. Nos lo indica lo sucedido en 1767 en el municipio de Amoroto, cuyos responsables se quejaban de que en los doscientos años anteriores no se les había facilitado dinero suficiente para la construcción de mejores caminos.

Durante prácticamente toda la edad moderna en estas anteiglesias siguieron empleándose mulas para transportar la carga, por lo menos hasta los caminos carretilos, y a poder ser, desde la carbonera hasta la ferrería. Al respecto, en la documentación del siglo XVIII, a veces se emplea el término «carros», pero normalmente esta denominación correspondía a una unidad de medida, es decir, en modo alguno significaba que necesariamente se transportase el carbón en carros físicos³ (González y de la Hoz, 1991, pp. 17-22; Carrión Arregui, 1991, pp. 44-45; Galarza Ibarrondo, 2000, pp. 70-71).

No hay un acuerdo claro entre los historiadores acerca de la verdadera influencia que un sistema de carreteras eficiente podría ejercer sobre el desarrollo económico de un territorio. Según Regina Grafe, hasta la llegada del siglo XVIII el País Vasco careció de vías de comunicación adecuadas para los carros que circulaban desde las montañas a la meseta castellana, mientras que los puertos de montaña, situados a unos 600-700 metros de altitud, seguían siendo un obstáculo destacado para el funcionamiento fluido de los flujos comerciales (Grafe, 2005, p. 40). Por lo tanto, en su análisis, así como en el de autores como Sergio Martínez para la baja edad media y Raúl Ruiz para la edad moderna, se argumenta que en Euskadi no se alcanzó el desarrollo óptimo de la economía terrestre, puesto que la principal opción de cruzar esas montañas quedaba limitada al empleo de caravanas de mulas, gracias a su capacidad para recorrer largas distancias y transitar por terrenos accidentados (Martínez Martínez, 2015, pp. 150-151; Ruiz Álvarez, 2022, pp. 90-91). De manera similar, Camilo Fernández Cortizo y otros investigadores gallegos han sostenido que la insuficiencia y el mal estado de los caminos durante los siglos XVIII y XIX fueron una de las causas principales del limitado desarrollo económico alcanzado en Galicia y de las dificultades hubo establecer y organizar un mercado interior en la región (Fernández Cortizo, 2008, p. 326). Es esencial tener en cuenta que las condiciones orográficas y climáticas jugaban un papel crucial en este punto, ya que las áreas situadas a gran altitud podían quedar cerradas o permanecer intransitables durante meses debido a las nevadas. Además, las tormentas o las crecidas de ríos y arroyos podían ocasionar daños graves al pavimento de las carreteras y a los puentes, cuya reparación resultaba costosa y solía ser muy lenta.

Al respecto, y como se apunta en un documento del año 1491 acerca de un tramo próximo a Otxandio y al puerto de Urkiola, en invierno se formaban en el camino real «grandes lodos» y «arroyos», por lo que a menudo las recuas que iban cargadas caían en ellos y fallecían. Dos siglos más tarde, en 1663, Amoroto padeció una inundación que afectó a sus caminos y las autoridades locales se quejaron ante la administración de Bizkaia con el objetivo de obtener apoyo para su reparación. Según dichas autoridades, existían grandes dificultades para el normal acarreo de carbón e hierro, así como para el tránsito de las personas (Martínez Martínez, 2015, pp. 151-152; Martínez Fernández, 1993, p. 90).

Sin embargo, Óscar Lucas Villanueva en el caso cántabro, u Hortensio Sobrado en el caso gallego, estiman que la flexibilidad de los medios de transporte y la capacidad adaptativa de los mismos a las diferentes situaciones han de ser tenidos en cuenta a la hora de valorar la importancia de las distintas vías de acceso a la meseta castellana desde el mar Cantábrico (Lucas Villanueva, 2012, pp. 258-261; Sobrado Correa, 2008, p. 306). Es decir, que cuando las autoridades locales se quejaban del mal estado de las carreteras se referían, sobre todo, al mal estado en el que se hallaban para los carros o las carretas, y no para las caravanas o recuas de mulas que, según estos autores, sí eran un medio de transporte eficaz. Aunque las condiciones de las infraestructuras y los medios de transporte no fuesen las más idóneas, las deficiencias de

las vías de comunicación no fueron un obstáculo imposible de salvar. Esto significa que, con fases de mayor o menor intensidad, el flujo comercial rara vez se vio interrumpido totalmente a lo largo de la historia, tal como por ejemplo ocurría con el tráfico marítimo de cabotaje (Aragón Ruano, 2017, pp. 59-60; Aragón Ruano, 2023a, pp. 307-317; Martínez Martínez, 2015, pp. 152-155).

A partir del siglo XVI, la ruta preferida por los mulateros que actuaban desde Bermeo, Lekeitio y Ondarroa en dirección al interior, seguía la serie de caminos que desembocaba en Durango y continuaba luego a través de Urkiola, Otxandio, Legutio y Vitoria-Gasteiz en dirección a Burgos, pasando por localidades como Miranda de Ebro y Briviesca (Mapa 1). En los distintos fondos documentales consultados se hace referencia con frecuencia a los mulateros de Durangaldea y Araba, que se desplazaban por esta vía, mientras que las investigaciones de Alberto Angulo ponen de manifiesto que a comienzos del siglo XVII los comerciantes vitorianos acaparaban una parte considerable del comercio de pescado introducido en el interior castellano desde el litoral vasco. De hecho, y al respecto de las plazas portuarias estudiadas, en líneas generales, primaba en ellas la aduana de Vitoria-Gasteiz y, en segundo lugar, la de Orduña. No ocurría lo mismo con las mercancías que transitaban por Bilbao, ya que la importancia de las rutas de Orduña, Balmaseda y el Valle de Mena fue cambiando hasta que la carretera de Burgos, sobrepasada ya la década de 1770, otorgó definitivamente a la citada Orduña la primacía en las rutas castellanas (Angulo Morales, 1999, pp. 37-58; Zabala Uriarte, 1983, pp. 66-67; 1994, pp. 131-133, 247-250, 431-435; Basurto Larrañaga, 1983, pp. 37-38; Ribechini, 1993, pp. 279-283; Basterretxea Moreno, 2002, pp. 13, 15-17; Nolte Aramburu, 1992/93, pp. 113-146).

Mapa 1. Rutas comerciales de la baja edad media y la edad moderna en el noreste de Bizkaia



Fuente: Nolte Aramburu (1992/93, pp. 113-146); Basterretxea Moreno (2002, pp. 13, 15-17, 26-48); Basterretxea y Anfbarro (2010, pp. 108-109); Pérez Pérez (2003, pp. 111-112); Lucas Villanueva (2012, pp. 260, 266); Novo López (1993, pp. 203-209); Martínez Martínez (2015, pp. 155-156). Elaboración propia en colaboración con Malen Lizarraga.

Pese a todo, conviene considerar la existencia de otros trayectos alternativos. En este sentido, José Antonio Pérez apunta que, debido a lo intrincado de los caminos directos que iban desde Ondarroa hasta Bilbao y Durango, parte de las mercancías se sacaban frecuentemente por Mutriku hacia el valle de Deba, para luego transitar desde allí hacia la capital alavesa. Desde Bermeo había arrieros se dirigían a Gernika y Durango, mientras que otros optaban por marchar hacia Mungia y Bilbao —de manera similar a como hacían algunos trajineros procedentes de Plentzia— para unirse más tarde al camino y, junto a los bilbaínos, atravesar luego Orduña, la peña de Goldetxo, Pancorbo y Berberana hacia Burgos (Pérez Pérez, 2003, pp. 111-112).

Según Jean-Philippe Priotti, estas tres vías principales, a saber, la de Balmaseda, la de Orduña y la de Vitoria-Gasteiz, tenían una mejor calidad en comparación con aquellas que partían de las Cuatro Villas de Cantabria hacia Arlanzón, lo que sugiere la existencia de un mayor interés por su mantenimiento y desarrollo (Priotti, 2005, p. 44). Y ya para dejarlo, es pertinente mencionar que los pueblos costeros del litoral cantábrico se conectaban entre sí formando una suerte de «camino costero», al cual, evidentemente, el comercio de cabotaje hacía sombra (Lucas Villanueva, 2012, p. 266; Novo López, 1993, pp. 203-209; Martínez Martínez, 2015, pp. 153-155; Basterretxea Moreno, 2002, pp. 26-48; Basterretxea y Aníbarro, 2010, pp. 108-109)⁴.

No obstante, todavía en el siglo XVIII no había en la península una política viaria común para el diseño de caminos, su mantenimiento y la gestión de los servicios de hospedaje, salvo intervenciones puntuales de la corona y los municipios. Solo tras la creación de la Superintendencia de Caminos en Madrid, en el año 1761, comenzó poco a poco la centralización de la política viaria. Aunque a pesar de sus intentos por mejorar el sistema arterial de caminos hubo que esperar al siglo XIX hasta ver verdaderos avances en este punto (Ruiz Álvarez, 2022, 143-150).

3. «ARRIEROS SOMOS, Y EN EL CAMINO NOS ENCONTRAREMOS». EL COMERCIO TERRESTRE DE PROXIMIDAD Y LARGA DISTANCIA

Los puertos de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio desempeñaban roles duales en el comercio, es decir, eran a un tiempo productores de bienes de consumo e intermediarios en su distribución. Su objetivo era lograr, primero, el abastecimiento local y, después, la comercialización del excedente conseguido. Funcionaban entonces como nodos estratégicos desde donde los productos fluían en las más diversas direcciones, conectando así la villa con los territorios alejados de su *hinterland* más inmediato y de la costa. Uno y otro no eran dos mundos distintos y apartados entre sí, al contrario, en cierta forma ambas periferias, la local y la exterior, estaban enlazadas, formaban una red comercial completa. En este punto, y en cierta medida, el comercio y transporte terrestre —próximo y lejano— se parecían en su ejecución. También lo hacían en la demanda, esto es, en la variedad de productos que cabía ofrecer en ellos. Aunque igualmente es cierto que entre ese comercio y transporte terrestre próximo y el lejano existían diferencias, visto, por ejemplo, el peligro de degradación que corría el producto que se movía en uno y otro ámbito —caso del pescado fresco o del procesado—, o la cobertura de la demanda de un artículo en un punto concreto del territorio. Dicho de otro modo, durante la edad moderna había lazos comerciales que se reforzaban o se debilitaban, por lo que la cantidad y variedad de artículos que se exportaba e importaba a lo largo del tiempo variaba. A fin de cuentas, el marco comercial del siglo XVI no es el mismo que el del siglo XVIII. Esto significa que para seguir el rastro de los arrieros es necesario manejar fuentes archivísticas de la más variada naturaleza, las cuales, directa o indirectamente, traten el tema.

Cuando hablamos del comercio de cercanía en la zona oriental de Bizkaia, nos referimos al que mantuvieron sus principales puertos con las poblaciones próximas de menor tamaño. Este es el caso de Bermeo, Lekeitio y Ondarroa con las anteiglesias que los rodeaban: Ispaster, Amoroto, Gizaburuaga, Mendexa, Bedarona, Berriatua, Etxebarria, Aulestia, Munitibar-Arbatzegi-Gerrikaitz, Ziortza-Bolibar, Ea, Elantxobe, Ajangiz, Arratzua, Busturia, Kortezubi, Ereño, Errigoiti, Forua, Gautegez-Arteaga, Mendata, Morga, Muxika, Murueta, Nabarniz y Sukarrieta, principalmente. Además, incluiríamos de ese comercio otros puntos neurálgicos, como Markina-Xemein, Durango, Mungia y Zornotza, los cuales se situaban a medio camino entre los citados puertos, la ciudad de Bilbao, los montes del Duranguesado y las comarcas del Alto y Bajo Deba ([Mapa 1](#)).

En la misma línea, nos referimos al comercio de lejanía cuando las conexiones comerciales de esos puertos se extendían más allá de esa frontera local. Principalmente hacia el sur, hacia urbes como Vitoria-Gasteiz, Burgos o Madrid, el territorio bilbaíno y la provincia de Gipuzkoa. Al respecto, a partir del siglo XV, la región de Burgos se convirtió en un cruce importante de caminos que la conectaban tanto con los puertos vasco-cantábricos como con los centros económicos castellanos, caso de Palencia, Valladolid y Medina del Campo, entre otros, eso sí, tras pasar previamente por Vitoria-Gasteiz. Esta red de rutas comerciales, impulsada por la colaboración de burgaleses y vizcaínos, fue clave para la economía hispana hasta al menos la década de 1570 ([Priotti, 2005, pp. 42-43, 45-46, 126](#); [Martínez Martínez, 2015, p. 148](#); [García Fernández, 2006, pp. 47-58](#); [Casado Alonso, 2005, pp. 115-130](#)). Por su parte, el traslado de la corte a Madrid en 1561 por decisión de Felipe II desembocó en la creación de un centro de comunicaciones y un sistema radial de carreteras. Hasta aproximadamente 1630, Madrid no dejó de crecer, convirtiéndose de este modo en el polo comercial de Castilla, lo que afectó al conjunto de la economía burgalesa. En consecuencia, a lo largo del siglo XVII los flujos del comercio interior cambiaron, pero el País Vasco consiguió adaptarse, con lo que la recesión de Burgos coincidió en el tiempo con las nuevas relaciones económicas que se establecían entre el País Vasco y Castilla, y por esta vía, con ciudades como Segovia o Toledo ([Priotti, 2005, pp. 128-129, 131-132](#); [Zabala Uriarte, 1983, pp. 66-67](#); [Ruiz Álvarez, 2022, pp. 90-91](#); [Basterretxea Moreno, 2002, pp. 15-16](#); [Rodríguez de Gracia, 2002, pp. 1-27](#)).

3.1. El comercio de corto-medio rango

Los puertos eran en puntos neurálgicos donde una gama heterogénea de artículos se exportaba e importaba en diferentes direcciones. Algunos de los productos introducidos desde el mar consistían en pescado, cereales, aceite, vino, sal, carne y textiles, parte de los cuales abastecían sus respectivos *hinterlands* tras pasar por las manos de los hombres de negocios y los transportistas. Por poner un ejemplo, Juan de Arozqueta era un comerciante de paños que operaba desde Lekeitio a finales del siglo XVI y principios del XVII. Arozqueta, con origen en Ibarrangelua, distribuía diferentes tipos de paños en las localidades cercanas, entre otras, Ispaster, Gizaburuaga, Amoroto, Mendexa, Ea y Bedarona, seguramente con la ayuda de arrieros. Un documento del 20 de junio de 1606, firmado por Pedro de Iza, de Amoroto, revela la existencia de esa ayuda, al comprometerse este a pagar cinco ducados por dos varas y media de paño pardo de Viguera (La Rioja) a favor de Arozqueta⁵ ([Aragón Ruano, 2023b, p. 157](#)).

Por su parte, los puertos demandaban productos que se producían en su *hinterland*, los cuales eran necesarios para alimentar a su población y suministrar a los mercaderes que los exportaban por mar. Es el caso de artículos como la sidra, el vino, las castañas, la carne, las piezas de madera, el carbón para las ferrerías, hierro, clavos o armas, entre otros.

La madera era un recurso fundamental en la construcción (tanto de embarcaciones como de edificios), la producción de herramientas, de carbón y utensilios. Su extracción y

transformación se realizaba en bosques cercanos a partir de especies como la encina, el roble y el castaño. Se transportaba a través de las vías fluviales, costeras o terrestres con la ayuda de bueyes y équidos. Aunque en el grueso de la documentación consultada en esta investigación no se especifica nunca el medio de transporte utilizado, es fácil encontrar ejemplos relevantes de estas prácticas. Por ejemplo, un litigio de 1518-1519 describe un conflicto de jurisdicción entre Lekeitio y las cofradías de Larrinaga y Kortazar, en Ispaster, acerca de la explotación del monte de Otoio y sus *egurbydes*, es decir, sus zonas de extracción de leña. En este caso se menciona el uso de bueyes. Igualmente, las cuentas de la iglesia de Santa María de Lekeitio, del siglo XVI, registran pagos por el transporte de piezas de madera como *punzones* y *caveçales* desde montes cercanos como, por ejemplo, «Amillaga», «Loniquiz», «Ycoaga», «Ycaran», «Asumendia», «Costosa» y «Vallestegui», o «Balestegui». En ocasiones hubo que emplear entre 10 y 20 *jubos* (yuntas de bueyes) con la colaboración adicional de hombres con palancas para superar obstáculos tales como barrancos y terrenos difíciles. Todo indica que los caminos utilizados para estas actividades, probablemente, consistían en senderos de tierra prensada que los vecinos se encargaban de mantener periódicamente⁶.

Recordemos que para las labores de construcción de edificios y barcos en los astilleros se requería una considerable cantidad de maderamen. En 1627, Domingo de Chopitea y otros vecinos cortaron, labraron, aserraron y acarrearon hasta 12.000 codos de tabla hasta el astillero de Lekeitio para Juan Jacomo Cabela (de origen genovés) y Agustín de Uriarte. Desafortunadamente, en la carta de pago no se especifica el medio utilizado para ello. A veces resultaba más fácil transportarla por mar, pero en incontables casos las tablas y piezas de madera tuvieron que ser trasladadas mediante el empleo de fuerza bovina. Por ejemplo, en un litigio de 1602 entre Sancha Iñiguez de Libano y los maestros carpinteros Juan de Cataegui y Martín de Lastarria, se menciona el acarreo de madera desde el término de «Luzarraga» —en Bermeo— hasta el astillero de la misma villa utilizando la ayuda de bueyes. Algunas cargas de madera se entregaban en los puertos para ser embarcados hacia astilleros de otras partes, como en 1596, cuando Nicolás de Gallate, vecino de Lekeitio, envió 20 *burgatones* para la construcción de un navío propiedad de la corona en Errenteria⁷.

Por el contrario, tradicionalmente, el carbón se llevaba desde el lugar de producción hasta las ferrerías mediante empleo de animales de carga, especialmente de mulos y mulas, en particular, cuando no era viable su traslado por mar. Es difícil encontrar el rastro de su transporte en la documentación notarial y judicial manejada, pese a ello, hemos podido hacernos con algunas fuentes referidas a la compraventa de «machos» (de mulos) y mulas entre personas que trabajaban en la industria ferrona y maderera. En consecuencia, es evidente el uso de estos animales en la faena, cuya resistencia era notable, ya que debían atravesar escarpados y accidentados senderos hasta llegar a las ferrerías⁸ (Aragón Ruano, 1999, pp. 25, 28; 2001, pp. 63-64, 108, 114-118; Carrión Arregui, 1991, pp. 44-45). Una buena muestra de este trasiego de carbón nos la ofrece la ferrería Zubieta, situada en lo que hoy día sería jurisdicción de Amoroto, cerca de la desembocadura del río Lea y la villa de Lekeitio, en el solar donde antiguamente estaba la *rentería* —ese almacén ubicado en un punto clave de transbordo entre el mar y la tierra, donde se aplicaban los impuestos a las mercancías y se facilitaba a transportistas y mercaderes una mayor coordinación para sus tratos y operaciones— y el embarcadero utilizado para la carga y descarga de vena y hierro durante la edad moderna⁹ (Laburu Mateo, 1992, pp. 94-95).

El manejo de la información conservada en los registros notariales del Archivo Histórico Foral de Bizkaia, que documenta la recepción de las cargas de carbón en la ferrería de Zubieta a finales del siglo XVI y principios del XVII nos ayudará a acercarnos a lo sucedido con su transporte¹⁰. Centrándonos en los años 1610 y 1611, situados bajo la administración del ferrón Hernán Pérez de Bengolea Yarza, constatamos que la mayoría de las compras de carbón

registradas llegan de la mano de vendedores avecindados en localidades cercanas. Las anteiglesias más próximas a Zubieta son Ispaster y Amoroto, ubicadas a unos 3 km. de dicha ferrería. Precisamente, de manera destacada, Ispaster es el lugar de origen de la mayoría de los carboneros. En menor número se encuentran los vendedores procedentes de las anteiglesias de Nabarniz, Amoroto, Bedarona, Gizaburuaga, Natxitua y la villa de Lekeitio. Más aun, buena parte del carbón llegaba a la ferrería desde el monte «Leyabe», situado a unos 5 km. de distancia, el cual fue compartido por varias localidades de la zona —Lekeitio, Mendexa, Amoroto, Gizaburuaga e Ispaster— entre comienzos del siglo XVI y el siglo XX. La información disponible sugiere que en el entorno las áreas boscosas eran abundantes y, a su vez, esto se traducía en una reducción de los costos de transporte (Gogascoechea Arrien, 1991, pp. 77-79).

Dejando a un lado la madera, el producto que sin duda destacó en el mundo del transporte durante la edad moderna fue el hierro. Para su producción se necesitaba, por un lado, el mencionado carbón, y por otro, la vena o mineral de hierro que, en su mayoría, se acercaba habitualmente hasta las ferrerías mediante pinazas, gabarras, pataches u otras embarcaciones de tamaño reducido desde la costa oeste de Bizkaia, la zona minera de Somorrostro. Un transporte marítimo este que hay que tener presente, pero en el que no vamos a entrar por alejarnos del tema propuesto.

El hierro se usaba principalmente en la construcción naval y las edificaciones, la fabricación de herramientas, de armamento y otras manufacturas, así como para su exportación en bruto. La materia prima y el producto final requerían de un transporte continuo por las veredas. La proliferación de ferrerías hidráulicas entre los siglos XIII y XVI en lugar de las *haizeolas*, o «ferrerías de monte», ayudó a ello, ya que propició un aumento significativo de la demanda y producción del mineral tanto dentro como fuera del mercado castellano (Priotti, 2011, pp. 16-20; Aragón Ruano, 2023a, pp. 308-310; Childs, 1978, pp. 112-113; García Fernández, 2020, p. 534).

La descarga de vena y hierro en bruto o manufacturado se hacía en las *renterías*, desde donde se llevaba luego por tierra hasta las ferrerías. Según José Antonio Azpiazu, a partir de la segunda mitad del siglo XVI se popularizaron los «carros ferrados», sobre todo en las zonas mineras, aunque el transporte más popular seguía teniendo lugar mediante mulas. El acarreo se realizaba por las veredas, incluso por la noche, siendo en este caso iluminadas por antorchas (Azpiazu Elorza, 2009, pp. 27-32). Por su parte, Álvaro Aragón afirma que las ferrerías tenían sus propios mulateros, si bien, a veces, estas echaban mano de transportistas independientes (Pérez Pérez, 2003, pp. 129-132; Aragón Ruano, 2015, p. 224; Carrión Arregui, 1991, pp. 44-45)¹¹. En este sentido, durante los siglos XVI y XVII, la mencionada ferrería de Zubieta gozó de una posición privilegiada y estratégica al estar situada cerca de la desembocadura del río Lea, por lo que era fácil llevar la vena hasta sus almacenes. Al contrario, las ferrerías situadas río arriba —«Ereza», «Lariz Olaeta», «Bengolea», «Bengola» etc.— tenían que trasladarla con la ayuda de animales de carga y tiro (Jiménez Sánchez, 2003, pp. 173-177, Fernández Carvajal, 2010, pp. 291-297; 2016, pp. 1-75; 2019, pp. 319-321; Martínez Fernández, 1993, pp. 83-86; Azpiazu Elorza, 2009, pp. 13-17)¹².

Una vez que la vena era procesada y transformada en hierro bruto (*tocho*, *sotil*, *platina*, *vergajón*), o convertida en utensilios, piezas y armas, estos productos eran habitualmente transportados a las *renterías* designadas con el fin de abastecer a los puertos, o para ser comercializados en otras regiones de la Península Ibérica, Europa y el Mediterráneo. Aunque se dispone de pocos datos sobre la comercialización del hierro elaborado en la ferrería de Zubieta, sí sabemos, por ejemplo, que en el primer tercio del siglo XVII este había sido vendido por un mercader de Lekeitio y por otro de Nantes¹³ (García Fernández, 2020, p. 530). Igualmente, sabemos que localidades como Durango, Elorrio y Markina producían artículos de hierro y que parte de esa producción se dirigía hacia Lekeitio, Ondarroa y Mutriku. Muchos

artesanos de Durango se dedicaban a la fabricación de espadas, de la misma manera que tenemos constancia de la existencia de maestros campaneros en Durango, Deusto y Arbatzegi-Munitibar, quienes, en 1627, fabricaron una campana para la iglesia de Santa María de Lekeitio. Por su parte, en Elorrio se elaboraban picas y hay registros de mercaderes de Markina vendiendo productos de hierro y acero, especialmente *tochos*, en esos puertos. Por ejemplo, en 1589, Sebastián de Urquiza, de Lekeitio, acordaba con Antonio de Oruncua, vecino de Markina, el transporte de clavazón por su cuenta desde Ondarroa hasta Bilbao. Todo apunta a que el acarreo previo de Markina a Ondarroa corrió por cuenta de Oruncua, si bien las fuentes no especifican cómo¹⁴.

3.2. El comercio con el interior peninsular

Dejando de lado las operaciones de transporte más o menos cercano a los puertos de Bermeo, Lekeitio y Ondarroa, otras que destacan por su relevancia son las relacionadas con la actividad desplegada por los mercaderes de Araba y la Castilla central. Esta conexión se realizaba a través de mulateros que operaban a lo largo y ancho de las áreas atravesadas por las distintas rutas comerciales.

Desde Bizkaia y Gipuzkoa se exportaba hacia el interior peninsular una amplia variedad de productos, incluyendo pescado fresco, escabechado y salado, saín, hierro, cueros, paños y obras de arte¹⁵. A su vez, del interior se llevaban a la costa cereales, vino, aceite, lácteos, lana, textiles y géneros especiales demandados por la Iglesia para fines litúrgicos¹⁶ (Aragón Ruano, 2023a, pp. 306-317; 2022, p. 12; 2023b, pp. 157-158; Loewen y Delmas, 2012, pp. 351-404). Sin embargo, no todos estos productos tuvieron la misma relevancia en las regiones de Busturialdea y Lea-Artibai, o al menos no todos ellos dejaron la misma impronta. Por ejemplo, la lana, que fue un destacado producto comercial en Castilla durante la época bajomedieval y moderna, apenas se menciona en la documentación manejada. Todo apunta a que, al menos en el siglo XVI, su exportación se realizaba sobre todo desde puertos importantes como Donostia-San Sebastián, Santander, Deba (en especial, durante la década de 1560 y 1570) y, principalmente, Bilbao¹⁷ (Aragón Ruano, 2023a, p. 307; Priotti, 2005, pp. 67-70; Bilbao Bilbao, 2003, pp. 260-274; Grafe, 2005, pp. 49-55, 185-188; García Fernández, 2006, pp. 47-58; 2018, pp. 33-36).

Según Hilario Rodríguez, en el siglo XVII era común que los arrieros vascos regresaran a su tierra con telas de seda procedentes de Toledo o de Mora, que a veces intercambiaban por «sayales franciscanos» o «estameñas» gruesas, y que después, desde ella, exportasen productos como pescado y hierro (Rodríguez de Gracia, 2002, pp. 362 y 370-371). Por nuestra parte, hemos podido rastrear documentalmente el comercio de paños comunes, no así las transacciones referidas a las mencionadas telas de seda. Tenemos escrituras notariales que respaldan la existencia del comercio de paños con mercaderes de Bizkaia, Araba y Castilla-León, junto a la curiosa presencia de unos pocos navarros, más concretamente de Otsagabia, quienes en el tránsito de los siglos XVI al XVII llevaban textiles roncaleses, al menos a Lekeitio. Sin embargo, todo apunta que a medida que avanzaba la edad moderna el mercado de telas, tanto de las importadas por mar como por tierra, se organizaba en gran medida entorno a tres polos comerciales principales, Bilbao, Donostia-San Sebastián y Santander. En consecuencia, los paños concentrados en Bermeo, Lekeitio y Ondarroa servirían para abastecer sobre todo al mercado de cercanía¹⁸.

Asimismo, Hilario Rodríguez apunta en sus trabajos que Gipuzkoa exportó una cantidad significativa de hierro a las citadas ciudades de Toledo y Mora, y Ernesto García señala, por su parte, que también salía hierro de Bizkaia hacia Castilla (Rodríguez de Gracia, 2002, pp. 335-

376; García Fernández, 2020, pp. 531-532). Pese a ello, no hemos localizado evidencias documentales directas de exportación de hierro desde Lea-Artibai y Busturialdea hasta la meseta castellana, por lo que intuimos que una gran parte de la exportación de este material desde la costa este de Bizkaia se produjese preferentemente por vía marítima, como así lo indican los contratos de flete.

Los productos alimenticios importados también ocuparon su lugar en estos tratos. En la documentación manejada, en algunos casos se menciona el vino, en particular el «clarete», importado desde Castilla y la Rioja, como evidencian varios acuerdos de suministro para las localidades de Ispaster, Ea y Mundaka a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII¹⁹. Teóricamente los arrieros de la meseta castellana llevaban cereales y aceite hasta la costa, aunque este último apenas aparece en las fuentes consultadas. En una de las pocas excepciones que hemos localizado se explica cómo, en 1611, Pedro Ramón y Santiago de Zamalloa formalizaron un acuerdo conforme al cual el primero se comprometía a abastecer al segundo con aceite de la Alcarria durante un año. En la dirección opuesta a esta ruta comercial interior-costa se registran los envíos de cereales llegados por mar, pero en su mayor parte estaban destinados a abastecer a las poblaciones costeras y, como mucho, a los territorios situados en el centro de Bizkaia. En este sentido, en 1590, Ochoa de Celaya, conocido como «Ochoamore» de Durango, actuando en nombre de María Ochoa de Arratia, su vecina, otorgaba una carta de pago a Ochoa de Urquiza, alhondiguero de Lekeitio y juez oficial mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, por 96,5 fanegas de trigo²⁰ (Barkham, 2000, p. 40). Esto no significa que los puertos no proporcionasen mercancías a su *hinterland*, las cuales eran llevadas hasta él por los mismos mulateros que descargaban en la costa los productos traídos del interior de la Península Ibérica.

Evidentemente, entre esos productos había una amplia gama de mercaderías. Llamen la atención, por ejemplo, los cueros llegados de ultramar, concretamente los importados de Inglaterra e Irlanda, sobre todo en los siglos XV y XVI, parte de los cuales, junto a lo adquirido por los mercaderes del entorno, se exportaba a Araba y a los territorios de la meseta castellana. Fue así como, en 1532, Ynigo de Landa, vecino de Mungia, se comprometió sus dieciséis machos para llevar a Alcalá de Henares dieciséis cargas, cada una de ocho «cueros mayores adobados» de Inglaterra, que se guardaban en la torre de Pedro del Puerto, vecino de Lekeitio. Igualmente, Alonso de Salamanca, vecino de Valladolid, confesó en 1534 que debía 300 ducados de oro al mercader Andrés de Torquemada por 700 cueros mayores adobados ingleses llegados a Lekeitio por mar²¹.

Aunque realmente el producto estrella que se exportaba desde la costa este de Bizkaia, sea hacia su *hinterland* más inmediato o sea hacia lugares más lejanos, fue el pescado. Los comerciantes alaveses y castellanos de la meseta mostraron gran un interés por él, de ahí que sus tratos hayan dejado un importante rastro en la documentación bajomedieval y moderna, en particular entre finales del siglo XVI y principios del XVII. El producto procedía tanto de las capturas de la flota de bajura (besugo, atún, sardina etc.), que faenaba relativamente cerca o a media distancia de la costa, como de las lejanas pesquerías de Galicia, Irlanda, el Mar del Norte y Terranova (caso del congrio, la sardina, el arenque, el bacalao, etc.).

El pescado podía ser vendido directamente al llegar a puerto o transformado en él o aledaños mediante distintas técnicas. La venta estaba regulada por las ordenanzas municipales e instituciones como las cofradías de pescadores. En consonancia con ello, por ejemplo, no estaba permitido vender en la villa a los mulateros que compraban «al por mayor», si existía el riesgo de que el mercado urbano quedase desabastecido.

El pescado fresco se consumía en las villas y ciudades costeras, pero también en las del interior peninsular, como Haro, Burgos, Valladolid o Cuenca. Así nos lo indican por ejemplo las ordenanzas dictadas por el regimiento de Burgos a finales del siglo XV sobre los vendedores de pescado fresco que operaban en su mercado, quienes en su mayoría procedían del norte. Al

respecto, Juan de Escamilla, arriero de Cifuentes, otorgaba en 1590 una escritura de obligación a favor de Domingo de Insaurraga, vecino de Lekeitio, para pagar un préstamo con el que hacer frente a la adquisición de «dos cargas de sardinas, una carga de pescado fresco», el coste de su alojamiento y el de sus mulos. Un mes más tarde volvía a firmar con Insaurraga otra obligación para pagar un préstamo gracias al cual pudo cargar sus caballerías con sardina fresca²².

En la mayoría de los casos el pescado era transportado por mulateros. Para retardar su putrefacción solía echarse en los cestos, de esparto o cáñamo, banastos o barriles, junto a un poco de sal o jugo de limón. Otras veces se apilaba en cajas cubiertas por algas para de este modo asegurar su conservación, por lo menos durante unos días. En el invierno, podía envasarse en barriles con nieve para preservarlo en el curso del traslado; una vez llegado a destino, era depositado en neveras situadas en las afueras de las villas y ciudades (Guerrero Navarrete, 2009, pp. 243-245; González Arce, 2011, p. 189; Rivera Medina, 2008, p. 203; Lacabe Amorena, 2011, pp. 397-399, 415-416; Prado Antúnez, 1999, p. 49; Jiménez Sánchez, 2003, pp. 156-157).

Aun así, y a pesar de todos estos esfuerzos, el pescado se descomponía rápidamente, por lo que lo más frecuente era que tierra adentro se consumiese seco o curado (es el llamado «pescado cecial», normalmente bacalao o congrio), en salazón (tratado en sal, caso del atún, la sardina...), ahumado (como el arenque o la sardina) o escabechado (transformado mediante un proceso que empleaba el vinagre y que se aplicaba a especies como el besugo, el atún, la merluza y, en menor medida, la sardina). En todos estos procesos de transformación se necesitaban productos como el aceite, la sal, el vinagre, el laurel y la pimienta, que llegaban a la costa por mar y tierra. Según Ana María Rivera, en la Gipuzkoa bajomedieval primó el sistema de conservación en factorías alejadas del litoral mientras que, en Bizkaia, dicho sistema ponía en práctica dentro de los límites de la jurisdicción de las villas marineras, lo que dio lugar así a su despertar fabril, artesanal o proto-industrial (Rivera Medina, 2008, pp. 203-211). Fue este último un proceso largo, que culminaría con la consolidación de una exitosa industria pesquera y conservera en el litoral, la cual despuntó a partir de la segunda mitad del siglo XVI en villas como Bermeo y Lekeitio²³ (Guerrero Navarrete, 2009, pp. 243-245; González Arce, 2011, pp. 185-189; Pérez Pérez, 2003, pp. 124-125; Moraza Barea, 2000, pp. 197-200; Jiménez Sánchez, 2003, pp. 160-162; Lacabe Amorena, 2011, pp. 398, 415-416; Arizaga Bolumburu, 2000, pp. 27-28).

Si la salazón predominó en la baja edad media, el escabeche fue la técnica más empleada en el siglo XVI, en especial con el atún y el besugo. Estos dos tipos de peces eran los más apreciados por la industria de transformación y conserva. Tras su captura, las cofradías los vendían al mejor postor en subastas públicas, mientras que los escabecheros se comprometían a comprar y transformar todo el sobrante de la pesca diaria, besugo en invierno y atún en verano. Los compradores, generalmente empresarios-mercaderes locales, o de otros puertos, podían llegar a formar compañías para la transformación y comercialización del pescado. Uno de los más destacados fue Martín Pérez de Beingolea (o Bengolea), vecino de Lekeitio, quien en colaboración con otros mercaderes lo vendía en el norte en Castilla. En 1569, estableció una sociedad en Alcalá de Henares con tres socios, entre ellos, Domingo de Necolalde y Antonio Álvarez de Zamudio («contador» o administrador de la marquesa de Çenete), procedente de Urretxu el primero y el segundo de Palencia. Pasados unos años, en 1585 y 1591, encontraremos a Pérez de Beingolea y San Juan de Oxinaga, otros de esos compradores, adquiriendo diferentes capturas de atún y besugo en el puerto de Mutriku para su posterior comercialización²⁴ (Rivera Medina, 2000, pp. 136-138; 2008, pp. 204-205; Pérez Pérez, 2003, pp. 124-127; Alberdi Lonbide, 2012, pp. 197-207; Lacabe Amorena, 2011, pp. 394-397, 399-400; Angulo Morales, 1999, pp. 37-58).

Esos mismos compradores comercializaban también el pescado procesado o, en su defecto, este pasaba a manos de otros comerciantes que lo introducían en distintos mercados de la costa y de las regiones del interior. Habitualmente, había arrieros procedentes de localidades situadas lejos de los puntos de compra, a veces a más de 200 kilómetros del litoral, que acudían a la costa en busca de pescado conservado ofreciendo a cambio algunos de los productos que ya hemos mencionado. Por su parte, los transformadores, los comerciantes intermediarios y los transportistas desempeñaron un importante papel en el desarrollo del sector pesquero al dar salida comercial a la pesca sobrante. Según María Dolores Lacabe, normalmente la comercialización de escabeche en los mercados de Castilla y Navarra se iniciaba en la cuaresma, un periodo en el cual el consumo de pescado aumentaba de manera significativa debido a motivos religiosos (Barkham, 2000, pp. 39-40; Moraza Barea, 2000, pp. 199-200; Lacabe Amorena, 2011, p. 398; Rivera Medina, 2000, pp. 138-139).

Los mulateros dedicados al transporte de pescado son citados en las fuentes cada vez más desde finales del siglo XV. Por ejemplo, aparecen con frecuencia en los litigios sobre la venta, la recaudación de impuestos y las compraventas. Así, por ejemplo, en 1496 se redactaron las condiciones de una venta de pescado en Lekeitio. De ellas, se desprende que la cofradía buscaba una cierta libertad para efectuar la venta, mientras que el concejo de la villa estaba preocupado por cómo esta afectaría al abasto local. De ahí que se tomasen medidas para evitar el control de la mencionada venta por un reducido número de compradores —en realidad, para evitar la formación de oligopsonios²⁵ por los mulateros— de tal modo que los precios y las condiciones en las que se iba a realizar la transacción perjudicasen a los pescadores (González Arce, 2011, pp. 185-189, 191).

Un ejemplo parecido lo encontramos en un pleito de 1548 entre el preboste de Lekeitio y la cofradía de pescadores local. En él, algunos vecinos se quejaban de que los mulateros obtenían pescado de mejor calidad que los locales²⁶:

Al tiempo que vienen de su pesquería sacan e llevan en las dichas çestas la dicha cantidad de besugos los quales dan a vender a mugeres particulares de las quales muchas personas de los mulateros tratantes conpran los dichos besugos a cuya causa este testigo ha oydo dezir que algunas vezes se queda por vender la dicha pesquería de besugos de aquello que se descarga en el dicho cay por razon que dizen que allí se descarga lo peor e lo menor e los dichos mulateros e tratantes se proven de lo que asi sacan en las dichas çestas e de lo que conpran de las dichas mugeres²⁷.

Con la intención de ampliar el conocimiento que tenemos sobre el comercio terrestre de pescado, hemos analizado las alusiones a su compraventa aparecidas en los fondos notariales de Lekeitio conservados en el Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia entre 1590 y 1610²⁸. Advertimos entonces que las especies dominantes en el mercado local eran el besugo, el atún y el bacalao, y ya con menos frecuencia, la sardina.

En ocasiones, además de los compradores principales de pescado, aparecen intermediarios, hijos y familiares de los mercaderes, o criados y arrieros a su servicio, que negocian en nombre de los primeros y con su capital. Asimismo, en ocasiones también, los arrieros funcionan como pequeños comerciantes, negociando con sus propios artículos y recursos económicos.

Por otra parte, y como se ve en el [Mapa 2](#), los principales compradores de pescado de Lekeitio procedían de otros lugares, de fuera de la villa, de Araba, Burgos o Guadalajara, aunque había casos en los que a su lado aparecían también inversores locales o de no muy lejana procedencia —de otras zonas de Bizkaia por ejemplo— haciéndose con lotes de pescado para transformarlos y revenderlos²⁹ (López Musatadi, 1997, p. 72).

Mapa 2. Origen de los comerciantes del interior peninsular que compraron pescado en Lekeitio, 1560-1630

Fuente: Información procedente de la documentación citada en la nota³⁰. Elaboración propia en colaboración con Malen Lizarraga.

Sin embargo, el negocio del pescado no se mantuvo estable a lo largo de la edad moderna. La industria pesquera y conservera experimentaron su particular desarrollo, al igual a como sucedió con las otras actividades económicas en el País Vasco. A nuestro juicio, su evolución es interesante y debería estudiarse en futuras investigaciones.

Por su parte, la grave crisis económica que la monarquía hispánica padeció en el curso del siglo XVII y sus consecuencias negativas sobre la actividad pesquera, la industria conservera vasca y, por ende, sobre la actividad arriera de la zona, han sido reiteradamente expuestas por distintos autores. Señalan, por ejemplo, que las levas llevadas a cabo para la armada real y, en consecuencia, la supuesta falta de mano de obra y el traslado del personal de las escabecherías vascas a las costas francesas, influyeron en la supuesta crisis que sufrieron las mencionadas actividades (Rivera Medina, 2008, pp. 206-207; Prado Antúñez, 1999, pp. 134-137; Galarza Ibarrondo, 2000, p. 63; Bilbao Bilbao, 1978, pp. 134-143).

Frente a esto, autores como Xabier Alberdi y Álvaro Aragón han apuntado que, en realidad, los factores negativos que pesaron sobre el desarrollo de dichas actividades no fueron tan graves como se ha afirmado. Más aún, estiman que a conceptos tales como el de «crisis» nunca debe atribírseles un valor absoluto y un único significado. Es decir, apuntan a que en esas fechas en el País Vasco tuvo lugar más un cambio de ciclo económico que una decadencia, visto que durante esos años cada puerto se especializó en el desarrollo de una serie de actividades económicas concretas, las cuales, gracias a una eficiente conexión entre las distintas plazas y lugares, conseguían abastecer a la demanda local. De igual modo, señalan que, aunque la progresiva adquisición de fábricas vascas por inversores privados entre finales del siglo XVII y comienzos del XVIII marcó el inicio del declive del control que ejercían las cofradías sobre el sector conservero y, por lo tanto, la apertura de una nueva etapa, la pesca y la conserva nunca

desaparecieron. De hecho, a principios del siglo XVII la demanda de pescado para la industria conservera era muy elevada en aquellos lugares que habían experimentado una fuerte especialización pesquera, como Bermeo y Lekeitio, al punto de que, en no pocas ocasiones, completaban sus capturas con la importación de grandes cantidades de pescado traído de los puertos de Ondarroa, Laredo y Castro (Aragón Ruano, 2023a, pp. 283-287, 309, 319-323; Alberdi Lonbide, 2012, p. 237).

Como vemos, el conocimiento que tenemos sobre este tema en el siglo XVII sigue siendo limitado, pero lo que vamos sabiendo plantea interesantes interrogantes que, esperamos, sean semilla de futuras investigaciones.

4. CONCLUSIONES

El funcionamiento combinado de la economía terrestre y marítima ha llamado poco la atención de los investigadores vascos. La mayoría de los trabajos se han limitado al estudio de lo sucedido en grandes urbes como Bilbao y Donostia-San Sebastián, mientras que otras zonas costeras, tanto de Bizkaia como de Gipuzkoa, han quedado relegadas a un segundo plano o bien han sido incluidas en marcos interpretativos generales que explican las dinámicas de la economía vasca durante la época moderna, pero, sin respetar las peculiaridades históricas de cada zona geográfica; en el caso que nos incumbe, las de las comarcas de Lea-Artibai y Busturialdea, cuyos principales puertos eran Bermeo, Lekeitio y Ondarroa.

El País Vasco se regía por un conjunto de leyes conocidas como «fueros», que desempeñaban una función reguladora dentro del ámbito fronterizo específico del territorio vasco. Un territorio que demostró ser estratégico geográficamente para el comercio con la meseta castellana, vista su conexión con los mercados del norte de Europa y del resto de la Península Ibérica. En él, las aduanas estaban situadas en el interior de la región, por lo que las villas y ciudades de la costa funcionaban como verdaderos puertos francos. Por otro lado, el discurso foral se basaba —en parte— en la presunta carencia alimentaria que padecía el país. Una presunción que en la actualidad ha sido matizada por algunos investigadores, pero durante la edad moderna se utilizó para justificar la ausencia de aduanas en el litoral y la necesidad de importar provisiones.

Con el paso de los siglos modernos, el auge experimentado por las industrias siderometalúrgica, pesquera y conservera, la construcción naval, la gestión forestal, junto a los incentivos que hemos mencionado a lo largo del trabajo, contribuyeron a reforzar las rutas comerciales entre el litoral cantábrico y ciudades como Vitoria-Gasteiz, Burgos o Madrid. En el caso de Bizkaia, las principales atravesaban las aduanas de Balmaseda, Orduña y Vitoria-Gasteiz hacia el sur; en el de las comarcas de Lea-Artibai y Busturialdea, la vía más transitada pasaba por Durango, el puerto de Urkiola y la mencionada Vitoria-Gasteiz.

Los principales actores de este comercio fueron hombres de negocios del interior, comerciantes costeros y transportistas que operaban en las mencionadas rutas intercambiando una gran variedad de productos. Sea en la edad media o en la edad moderna, los arrieros, o mulateros, transportaban sus cargamentos gracias al empleo de caravanas de acémilas y bueyes en los trayectos cortos, pero no fue hasta el siglo XVIII que no se popularizaron los carros y carretas, en buena medida, merced a la gradual mejora de las vías de comunicación existentes.

Por lo demás, en este trabajo nos hemos acercado también a la variada gama de productos que se movía en los mercados de los principales puertos situados al este de Bizkaia. Algunos de ellos han dejado un rastro documental más fácil de seguir que otros, lo que no ha impedido que nos hayamos podido aproximar al funcionamiento del comercio de proximidad y de lejanía.

Curiosamente, en uno y otro la mayoría de los productos puestos en juego resultaban ser muy semejantes, si bien es posible apreciar la existencia de algunas diferencias entre ellos, como la importancia que en ciertos momentos tuvo el hierro, la madera, los paños o el pescado. Estos productos eran transportados a lo largo de las rutas comerciales terrestres que unían a Bermeo, Lekeitio y Ondarroa, tanto con las poblaciones circunvecinas como con otras más apartadas en la distancia. Asimismo, nos hemos acercado a los comerciantes, mediadores y transportistas que hicieron posible este comercio, aunque todavía es mucho lo que queda por saber de ellos, lo que deja una puerta abierta a futuras investigaciones sobre el tema.

Agradecimientos

A Malen Lizarraga por su ayuda en la elaboración de los Mapas 1 y 2, creados a partir de la información obtenida en los archivos visitados durante esta investigación.

Fuentes documentales

ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción, LORENTE RUIGÓMEZ, Araceli y MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela (1991), *Colección documental del archivo de la cofradía de pescadores de la villa de Lekeitio (1325-1520). Fuentes documentales medievales del País Vasco*, 30, Donostia-San Sebastián, Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos.

ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción, LORENTE RUIGÓMEZ, Araceli y MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela (1992), *Colección documental del archivo municipal de la villa de Lekeitio (1325-1474). Fuentes documentales medievales del País Vasco*, 37, Donostia-San Sebastián, Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos.

ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción, LORENTE RUIGÓMEZ, Araceli y MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela (1993), *Colección documental del archivo municipal de la villa de Lekeitio. Pleito sobre el monte Otoyó. Fuentes documentales medievales del País Vasco*, 42, Donostia-San Sebastián, Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos.

FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Montserrat, MONTECELO FUENTEFRÍA, Lourdes, HERRERO LICEAGA, Victoriano José (2007), *Fuentes medievales del archivo municipal de Mutriku (1237-1520). Fuentes documentales medievales del País Vasco*, Donostia-San Sebastián, Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos.

GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César y DE LA HOZ DÍAZ DE ALDA, María del Carmen (1991), *La infraestructura viaria bajomedieval en Álava. Documentos para su estudio*, Vitoria-Gasteiz, UPV/EHU.

ZUGAZA, Leopoldo (1976, ed.), *Fuero Nuevo de Vizcaya*, Bilbao, Gráficas Bilbao

Bibliografía

ALBERDI LONBIDE, Xabier (2012), *Conflicto de intereses en la economía marítima guipuzcoana. Siglos XVI-XVIII*, Leioa, UPV/EHU.

ANGULO MORALES, Alberto (1999), «Arrantza-merkatuan Gasteizko merkatariak izandako partaidetza eta inbertsioak (XVII. mendearen hasieran)», *Uztaro. Giza eta gizarte zientzien aldizkaria*, 28, pp. 37-58.

ANGULO MORALES, Alberto (2014), «Unas provincias acordonadas. Mito y realidad sobre las fronteras de las provincias exentas», en Melón Jiménez, Miguel Ángel; Rodríguez Cancho,

Miguel; Tesón Núñez, Isabel y Sánchez Rubio, Rocío (eds.), *Fronteras e Historia. Balance y perspectivas de futuro*, Badajoz, Tecnigraf, pp. 47-75.

ARAGÓN RUANO, Álvaro (2017), «'...a cabsa de la gran seca y esterilidad que a auido...'. El impacto de la Pequeña Edad de Hielo en las transformaciones económicas de Guipúzcoa durante el siglo XVII», *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 50, pp. 19-70.

ARAGÓN RUANO, Álvaro (1999), «Basoa Euskal Herriko historian zehar», *Uztaro. Giza eta gizarte zientzien aldizkaria*, 29, pp. 25-38.

ARAGÓN RUANO, Álvaro (2001), «El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad», *Munibe. Suplemento*, 14, pp. 1-285.

ARAGÓN RUANO, Álvaro (2015), «Fiscalidad, comercio y frontera en Álava, Guipúzcoa y Navarra entre el siglo XV y la primera mitad del siglo XVI», en García Fernández, Ernesto y Bonachía Hernando, Juan Antonio (eds.), *Hacienda, mercado y poder al norte de la corona de Castilla en el tránsito del medievo a la modernidad*, Valladolid, Castilla Ediciones, pp. 215-237.

ARAGÓN RUANO, Álvaro (2023a), «Sin rastro de la crisis general. Puertos y economía cantábricos durante el siglo XVII», en Duo, Gonzalo (ed.), *3º Congreso de la cultura Marítima cántabra*, Plentzia, Grupo de Etnografía del Museo Plasentia de Butrón, pp. 283-337.

ARAGÓN RUANO, Álvaro (2023b), «The medieval roots of Basque dynamism in the Early Globalisation», en Aragón Ruano, Álvaro; Álvarez Gila, Óscar y Angulo Morales, Alberto (eds.), *Hasta las Molucas y más allá. Miradas multidisciplinares sobre Elkano y la primera globalización*, Madrid, Sílex Ediciones, pp. 145-176.

ARAGÓN RUANO, Álvaro (2022), «Towards and industrial pattern: historical development of livestock and stockbreeding in Cantabrian Spain», en Vaquero Piñeiro, Manuel; Castano, Francesca; Parisi, Roberto y Sansa, Renato (eds.), *Opificio della storia*, 3, Nápoles, Respro, pp. 8-17.

ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz (2000), «La pesca en el País Vasco en la Edad Media», *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 3, pp. 13-28.

AZPIAZU ELORZA, José Antonio (2003), «Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna», *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4, pp. 207-225.

AZPIAZU ELORZA, José Antonio (2009), *Euskal burdinoletako bizimodua*, Legazpi, Fundación Lenbur.

BARKHAM HUXLEY, Michael (2000), «La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?», *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 3, pp. 29-75.

BASTERRETxea MORENO, Amaia y ANÍBARRO SÁNCHEZ, Sonia (2010), «El camino real de Durango a Bilbao a su paso por Galdakao: camino-calzada de Olabarra a Bengoetxe», *Kobie*, 14, pp. 97-110.

BASTERRETxea MORENO, Amaia (2002), *De Bermeo a Castilla*, Bilbao, Museo Vasco.

BASURTO LARRAÑAGA, Román (1983), *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, UPV/EHU.

BILBAO BILBAO, Luis María (2003), «Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica», *Itsas Memoria. Revista de estudios Marítimos del País Vasco*, 4, pp. 259-285.

- BILBAO BILBAO, Luis María (1978), «Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII. Diferencias económicas regionales y cambio de modelo económico», *Historia del País Vasco*, 2, Donostia-San Sebastián, Erein S.A., pp. 111-143.
- CARRIÓN ARREGUI, Ignacio María (1991), *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, Bilbao, UPV/EHU.
- CASADO ALONSO, Hilario (2005), «La edad dorada del comercio burgalés (siglos XV y XVI)», *Historia del comercio de Burgos*, Burgos, Federación de empresarios del comercio de Burgos, pp. 113-134.
- CHILDS, Wendy R. (1978), *Anglo-castilian trade in the later Middle Ages*, Manchester, Manchester University Press.
- DACOSTA MARTÍNEZ, Arsenio (2021), «Sobre la población y las actividades económicas primarias de los vizcaínos», en Dacosta Martínez, Arsenio; de la Torre, Sandra y Díaz de Durana, José Ramón (eds.), *Nos ese quasi nanos. Conmemorando la publicación de "Vizcaya en el siglo XV aspectos económicos y sociales" (1966) de José Ángel García de Cortázar*, Vitoria-Gasteiz, Fundación Sancho el Sabio, pp. 65-73.
- DE LA HOZ DÍAZ DE ALDA (1991), María del Carmen, «El enfrentamiento entre la cofradía de mulateros de Álava y Durango, a fines del siglo XV», *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, 18, pp. 49-58.
- FERNÁNDEZ CARVAJAL, José Ángel (2010), «Ferrería-molino de Bengola» en Dona Gil Abad, (ed.), *Arkeoikuska 2009*, Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco, Centro de Patrimonio Cultural Vasco, pp. 291-297.
- FERNÁNDEZ CARVAJAL, José Ángel (2016), «Intervención arqueológica. Ferrería y molino Ereza/Erezaerrotta (Gizaburuaga, Bizkaia). Prospección, identificación de restos y análisis de alzados», *Documentación histórico-arqueológica*, Vitoria-Gasteiz, Ondare Babesa S. L., pp. 1-75.
- FERNÁNDEZ CARVAJAL, José Ángel (2019), «Ferrería-molino de Ereza», en Gil Abad, Dona (ed.), *Arkeoikuska 2018*, Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco, Centro de Patrimonio Cultural Vasco, pp. 319-321.
- FERNÁNDEZ CORTIZO, Camilo (2008), «Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp. 325-352. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459>.
- GALARZA IBARRONDO, Arantzazu (2000), *Ispaster y Amoroto. Transformaciones socioeconómicas en los siglos XVII, XVIII y XIX*, Bilbao, Ediciones Beta III Milenio S. L.
- GARCÍA CAMINO, Iñaki (2021), «Arqueología de Bizkaia en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales», en Dacosta Martínez, Arsenio; de la Torre, Sandra y Díaz de Durana, José Ramón (eds.), *Nos ese quasi nanos. Conmemorando la publicación de "Vizcaya en el siglo XV aspectos económicos y sociales" (1966) de José Ángel García de Cortázar*, Vitoria-Gasteiz, Fundación Sancho el Sabio, pp. 131-160.
- GARCÍA CORTÁZAR, José Ángel (1977), «Los estudios de tema medieval vascongado: un balance de las aportaciones de los últimos años», *Saioak. Revista de estudios vascos*, 1, pp. 181-201.
- GARCÍA DE LA TORRE, Moisés (1983), «Diversos aspectos de un grupo social marginado. Los arrieros en la España de los Austrias», *Revista Internacional de Sociología*, 48, pp. 639-664.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (2020), «Comercio y fiscalidad en la frontera nororiental de Castilla: Álava, Guipúzcoa y Vizcaya a fines de la Edad Media», en García Fernández, Manuel; Galán

Sánchez, Ángel y Peinado Santaella, Rafael G. (eds.), *Las fronteras en la Edad Media hispánica, siglos XIII-XVI*, Granada, Universidad de Granada-Universidad de Sevilla, pp. 523-540.

- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (2006), «Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la Edad Media», en Fernández de Pinedo, Emiliano *et al.* (eds.), *El abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de las IV jornadas de estudios históricos «noble villa de Portugalete»*, Portugalete, Ayuntamiento de Portugalete, pp. 27-74.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (2018), «Mercaderes financieros y transportistas vascos a fines de la Edad Media», en Irijoa Cortés, Iago y Goicolea Julián, Francisco Javier (eds.), *Mercaderes y financieros vascos y riojanos. En Castilla y en Europa en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*, Valladolid, Castilla Ediciones, pp. 19-80.
- GOGASCOECHA ARRIEN, Arantzazu (1991), *Los montes comunales en la merindad de Busturia (siglos XVIII-XIX)*, Leioa, UPV/EHU.
- GÓMEZ PIÑEIRO, Francisco Javier (1985), *Geografía de Euskal Herria*, Barcelona, Oikos-Tau Ediciones.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián (2011), «Análisis comparativo de las cofradías de pescadores de Castilla (siglos XIII-XV)», *Historia. Instituciones. Documentos*, 38, pp. 141-217.
- GRAFE, Regina (2005), *Entre el mundo ibérico y el atlántico. Comercio y especialización regional 1550-1650*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia.
- GUERRERO NAVARRETE, Yolanda (2009), «Consumo y comercialización de pescado en las ciudades castellanas de la Baja Edad Media», en VV.AA., *La pesca en la Edad Media. Monografías de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 1, Madrid, Sociedad Española de Estudios Medievales-Universidad de Murcia-CSIC-Xunta de Galicia, pp. 235-262.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, José Manuel (2003), *Monografías de pueblos de Bizkaia. Lekeitio I*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia.
- LABURU MATEO, Miguel (1992), Breve vocabulario que contiene términos empleados en documentos marítimos antiguos, Donostia-San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa.
- LACABE AMORENA, María Dolores (2011), «Una empresa vasca de venta de pescado en el siglo XVI», *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 33, pp. 393-420.
- LANZA GARCÍA, Ramón (2011), *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen. Cantabria, siglos XVI-XVIII*, Santander, Universidad de Cantabria.
- LLORENTE ARRIBAS, Elena (2019), *La casa y el imperio. Globalización y hegemonía local de la oligarquía mercantil en la Vizcaya altomoderna*, Vitoria-Gasteiz, UPV/EHU.
- LOEWEN, Brad y DELMAS, Vincent (2012), «The Basques in the Gulf of St. Lawrence and adjacent shores», *Canadian journal of Archaeology*, 36, pp. 351-404.
- LÓPEZ ATXURRA, Rafael (1999), *La administración fiscal del señorío de Vizcaya (1630-1804)*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia-UPV/EHU.
- LÓPEZ MUSATADI, María Jesús (1997), *Monografías de pueblos de Bizkaia. Ispaster y Ea*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia.
- LUCAS VILLANUEVA, Óscar (2012), «El transporte terrestre a través de la cordillera cantábrica en tiempos de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz con Laredo», *Studia histórica. Historia Moderna*, 34, pp. 257-281.

- MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, Inmaculada (1993), *Monografías de pueblos de Bizkaia. Amoroto, Guizaburuaga y Mendexa*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sergio (2015), *Villas fracasadas en el desarrollo urbano medieval del País Vasco*, Santander, Universidad de Cantabria.
- MORAZA BAREA (2000), Alfredo, *Estudio histórico del puerto de Ondarroa*, Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco.
- NOLTE ARAMBURU, Ernesto (1992/93), «Caminos reales y leguarios de Bizkaia (siglos XVIII-XIX)», *Kobie. Serie Antropología Cultural*, 6, pp. 113-146.
- NOVO LÓPEZ, Pedro Alberto (1993), «La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril», *Historia Contemporánea*, 10, pp. 199-236.
- OXANGOITI, Cayetano Joaquín de (2002), *Consejos a un hacendado vizcaíno. Memorias para el buen gobierno del caserío vascongado (1823-1838)*, Bilbao, Librería Anticuario Astarloa.
- PÉREZ PÉREZ, José Antonio (2003), *Monografías de pueblos de Bizkaia. Ondarroa*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia.
- PRADO ANTÚNEZ, Ana Isabel (1999), *Monografías de pueblos de Bizkaia. Bermeo*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia.
- PRIOTTI, Jean-Philippe (2011), «Producción y comercio del hierro vizcaíno entre 1500 y 1700», Duo, Gonzalo (coord.), *Historia de Plentzia: dinámicas sociales s. XVI-XIX*, 57, Donostia-San Sebastián, Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, pp. 15-32.
- PRIOTTI, Jean-Philippe (2005), *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia.
- RIBECHINI, Celina (1993), *La ilustración en Vizcaya. "El lequeitiano" Ibáñez de la Rentería*, Donostia-San Sebastián.
- RIVERA MEDINA, Ana María (2000), «Marco jurídico y actividad pesquera en Vizcaya (siglos XV al XVIII)», *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 3, pp. 131-152.
- RIVERA MEDINA, Ana María (2008), *Estudio histórico del puerto de Lekeitio*, Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco.
- RODRÍGUEZ DE GRACIA, Hilario (2002), «Relaciones comerciales en el siglo XVII: hierro guipuzcoano, cerrajería de Mora (Toledo) y seda toledana», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LVIII, 2, pp. 335-376.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl (2022), *Caminos y caminantes. Los carreteros del reino de Granada (s. XVIII)*, Granada, Universidad de Granada.
- SOBRADO CORREA, Hortensio (2008), «Obstáculos estructurales al desarrollo de los intercambios comerciales en la Galicia de la Edad Moderna», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp. 303-324. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.458>.
- ZABALA URIARTE, Aingeru (1983), «La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII», en Gracia Cárcamo, Juan *et al.* (eds.), *Historia de la economía del País Vasco*, Estella, Editorial Txertoa.
- ZABALA URIARTE, Aingeru (1994), *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810. Biblioteca de historia del pueblo vasco*, Bilbao, Bilbao Bizkaia Kutxa.

Notas

¹ Archivo Histórico Foral de Bizkaia (en adelante AHFB), *Lequeitio*, N0311/0063; Archivo General de Simancas (en adelante AGS), *Consejo de Juntas y Hacienda*, leg. 1963.

² AHFB, *Lequeitio*, N0311/0186, *Munguía*, N0072/0348; Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (en adelante ARCHV), *Sala de Vizcaya*, Caja 4281,6, Caja 2699,3, Caja 2770,4; *Registro de Ejecutorías*, Caja 949,51.

³ AHFB, *Lequeitio*, N0311/0257, N0400/0069, N0400/0210.

⁴ Archivo Histórico Eclesiástico de Bizkaia (en adelante AHEB), *Libro nº 2 de fábrica de la parroquia de la Asunción de Nuestra Señora de Lekeitio*, 2515/002-00, 257v; AHFB, *Lequeitio*, N0012/0067, N0310/0034, N0172/0205, Cofradía Lekeitio 0313/047.

⁵ AHFB, *Lequeitio*, N0017/0508, N0016/0089, N0017/0229, N0017/0252, N0017/0264, N0017/0308, N0017/0334, N0017/0450, N0017/0452, N0017/0464, N0017/0468, N0017/0525, N0018/0042, N0018/0058, N0018/0079, N0018/0219, N0018/0244, N0018/0484, N0310/0580, N0012/0030, N0172/0598, N0255/0273, N0311/0405; Archivo Municipal de Lekeitio (en adelante AML), *Municipal (Iturriza)*, Registro 16 - nº 14.

⁶ Parece ser que a veces trataban de acercar pequeñas o medianas embarcaciones a los bosques, pero no siempre era viable, como en una ocasión de 1511 en la que fue imposible acercar una pinaza al monte «Amillaga» de Ispaster debido a las *agoas muertas* (Enríquez Fernández *et al.*, 1992), AML, *Municipal (Iturriza)*, Reg. 1 - nº 9; (Enríquez Fernández *et al.*, 1993). AML, *Municipal (Iturriza)*, Reg. 4 - nº 3, 37r, 78r, 134r-134v, 181r-181v, 184v; AHEB, *Libro nº 1 de cuentas de fábrica de la parroquia de la Asunción de Nuestra Señora de Lekeitio*, 2504/002-00, 69v, 144v, *Libro nº 3 de cuentas, diezmos, inventarios y visitas de la parroquia de la Asunción de Nuestra Señora de Lekeitio*, 2516/001-00, 143r; *Libro nº 5 de cuentas, diezmos, inventarios y visitas de la parroquia de la Asunción de Nuestra Señora de Lekeitio*, 2516/002-00, 17v, 26v; *Libro nº 6 de cuentas, diezmos y visitas de fábrica de la parroquia de la Asunción de Nuestra Señora de Lekeitio*, 2504/003-00, 218r, 218v, 219r.

⁷ AHFB, *Lequeitio*, N0309/0518, N0311/0388, N0311/0393, N0014/0515, N0019/0138; ARCHV, *Sala de Vizcaya*, Caja 2935,7.

⁸ AHFB, *Lequeitio*, N0400/0043, N0310/0202, N0309/0391, N0309/0560, N0309/0649, N0016/0135, N0016/0136.

⁹ AHFB, *Lequeitio*, N0311/0032, N0309/0306, N0309/0387, N0309/0234, N0309/0407, N0309/0334, N0018/0303.

¹⁰ AHFB, *Lequeitio*, N0309/0067, N0309/0068, N0018/0316, N0019/0147, N0019/0131, N0019/0189, N0019/0201, N0310/0147, N0310/0182, N0310/0189, N0310/0229, N0310/0240, N0310/0241, N0310/0247, N0310/0259, N0310/0264, N0310/0267, N0310/0268, N0310/0274, N0310/0277, N0310/0287, N0310/0310, N0310/0314, N0310/0356, N0310/0357, N0310/0362, N0310/0432, N0310/0455, N0310/0697, N0311/0026, N0311/0078, N0311/0155, N0311/0163, N0311/0180, N0311/0181, N0311/0257, N0309/0233, N0309/0234, N0309/0235, N0309/0236, N0309/0238, N0309/0246, N0309/0249, N0309/0250, N0309/0256, N0309/0257, N0309/0261, N0309/0283, N0309/0332, N0309/0359, N0309/0465, N0309/0504, N0309/0545, N0309/0546, N0309/0549, N0309/0552, N0309/0553, N0309/0567, N0309/0571, N0309/0594, N0309/0600, N0309/0608, N0309/0615, N0309/0617, N0309/0629, N0309/0631, N0309/0637, N0309/0650, N0309/0013, N0309/0059, N0309/0060, N0309/0015, N0309/0016, N0309/0017, N0309/0018, N0309/0021, N0309/0082, N0309/0023, N0018/0016, N0309/0107, N0018/0217, N0309/0259, N0018/0338, N0018/0345, N0309/0243, N0309/0265, N0309/0285, N0309/0296, N0309/0334, N0309/0331, N0309/0336, N0309/0483, N0309/0520, N0309/0609, N0309/0614, N0309/0621, N0309/0632, N0309/0638, N0309/0669, N0309/0670, N0310/0045, N0310/0409, N0310/0454, N0310/0418, N0310/0419, N0310/0424, N0310/0486, N0310/0622, N0311/0075, N0311/0185, N0311/0188, N0309/0519, N0309/0034, N0309/0367, N0309/0550, N0309/0350, N0309/0366, N0309/0527, N0309/0284, N0309/0263, N0309/0295, N0309/0370, N0309/0462, N0309/0349, N0309/0442, N0018/0549, N0309/0341, N0309/0345, N0309/0452, N0309/0522, N0309/0443, N0309/0376, N0309/0437, N0309/0338, N0309/0287.

¹¹ AHFB, *Lequeitio*, N0311/0014, N0310/0124, N0311/0081, N0310/0319, N0017/0149, N0309/0403.

¹² AHFB, *Lequeitio*, N0018/0605, N0016/0144, N0016/0190; Archivo de la Fundación Sancho el Sabio (en adelante AFSS), *Archivo Uriarte*, FSS_A.U._Villarreal de Berriz, N.486.

¹³ AHFB, *Lequeitio*, N0018/0303, N0247/0387, N0247/0389, N0247/0388, N0441/0198, N0310/0497, N0018/0071.

¹⁴ ARCHV, *Registro de Ejecutorías*, Caja 179,12, Caja 377,43; AHFB, *Lequeitio*, N0012/0243, N0172/0266, N0172/0356, N0311/0482, N0311/0365, N0310/0665, N0017/0564, N0013/0553, N0310/0015.

¹⁵ Por ejemplo, Azpiazu Elorza dice lo siguiente sobre el saín: *Antes se ha mencionado el tráfico de tinajas con destino al Norte, cuya finalidad era almacenar en las lonjas portuarias el saín o grasa de ballena que, en grandes cantidades, llegaban de Terranova y las pesquerías cantábricas. Es claro que gran número de estos enormes recipientes, capaces de albergar mil litros de aceite, provenía del mercado sevillano. Sólo en las lonjas del puerto fluvial de Alzola funcionaban varios cientos de estas tinajas, que contenían el saín a la espera de que fuera transportado, a lomos de caballerías, hacia el mercado del interior, principalmente Gasteiz, cuyos mercaderes estaban muy involucrados en este sector* (Azpiazu Elorza, 2003, p. 214); AHFB, *Archivo municipal de Ondarroa*, Ondarroa 0003/009.

¹⁶ Sabemos que, desde Logroño, Vitoria-Gasteiz y Durango se importaban diversos productos como libros, manuales, *bribyarios*, incienso, cera, *horopel*, *verdete*, *menjui* y *estoraque* mediante mulateros, entre otros, procedentes de Aulestia, para los servicios religiosos en las iglesias locales. AHEB, *Libro nº 1 de cuentas de fábrica de la parroquia de la Asunción de Nuestra Señora de Lekeitio*, 2504/002-00, 93r, 98r, 98v; *Libro nº 3 de cuentas, diezmos, inventarios y visitas de la parroquia de la Asunción de Nuestra Señora de Lekeitio*, 2516/001-00, 37r, 97r; *Libro nº 5 de cuentas, diezmos, inventarios y visitas de la parroquia de la Asunción de Nuestra Señora de Lekeitio*, 2516/002-00, 180r/220r; AHFB, *Lequeitio*, N0019/0032.

¹⁷ AHFB, *Lequeitio*, N0018/0228.

¹⁸ AHFB, *Lequeitio*, N0012/0267, N0012/0276, N0015/0145, N0016/0249, N0017/0537, N0018/0020, N0018/0049, N0018/0092, N0018/0241, N0018/0375, N0018/0482, N0019/0350, N0019/0438, N0309/0491, N0019/0351, N0019/0350.

¹⁹ AHFB, *Lequeitio*, N0013/0170, N0018/0255, *Merindad de Busturia*, N0056/0142, N0056/0154, N0056/0155, N0056/0178, N0154/0024, N0154/0029, N0154/0052.

²⁰ AHFB, *Lequeitio*, N0309/0423, AHFB, *Lequeitio*, N0012/0407.

²¹ Se les denomina cueros «mayores», «peludos», «adobados» y «curtidos», y a veces se distinguen los *cordobanes*. AML, *Notarial*, DJ001/07, 10r-10v, DJ001/09, 10v-11r; AHFB, *Lequeitio*, N0310/0005, N0018/0212, N0172/0519.

²² AHFB, *Lequeitio*, N0012/0319, N0012/0354; Archivo Municipal de Burgos (en adelante AMB), *Libros de Actas*, 1458, 2v-3r; 1462, 41r-41v; Archivo General de Simancas (en adelante AGS), *Real Cancillería de los Reyes de Castilla. Registro del Sello de Corte*, RGS, Leg., 149003,30.

²³ AHFB, *Administración de Bizkaia*, AJ01598/311, *Lequeitio*, N0015/0706, N0015/0707, N0015/0584, N0247/0357, N0017/0436, Cofradía Lekeitio 0313/041, N0310/0224, N0255/0155, N0311/0066, N0311/0390, N0458/0253, N0445/0002, N0445/0044, N0247/0004, N0247/0018, N0247/0357, N0445/0092, N0019/0372, Cofradía Lekeitio 0315/002, N0172/0194, N0172/0560, N0309/0090, N0309/0419, *Consulado*, JCR0207/013, *Teniente General*, JTB0201/009; AML, *Notarial*, DJ001/02-5r, DJ002/01-86v-87r, DJ002/01-87v, DJ001/14-11v-12r, *Municipal (Iturriza)*, Reg. 1- nº1, Reg. 10 - n.º 21 (Fol.1r.º - 3v.º), Reg. 14 - n.º 46.

²⁴ Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa (en adelante AHPG), *Escribanía del número de Mutriku*, AHPG-GPAH 1/2587, B: 38r-39r, *Escribanía del número de Mutriku*, 1/2588, F: 60r-61r; AHFB, *Lequeitio*, Cofradía Lekeitio 0313/047, N0172/0194, N0172/0205, Cofradía Lekeitio 0313/087, Cofradía Lekeitio 0313/094.

²⁵ El oligopsonio es un concepto económico que se refiere a una situación en la que pocos compradores dominan un mercado y tienen un gran poder de negociación sobre los proveedores o productores. En otras palabras, en un oligopsonio, hay varios vendedores, pero pocos compradores. Esto puede afectar los precios y las condiciones de venta, ya que los compradores pueden imponer sus términos a los proveedores debido a su posición dominante (Rivera Medina, 2000, pp. 138-139; Enríquez Fernández *et al.*, 1991), AML, *Municipal (Iturriza)*, Reg. 12-nº 2, 86r-88v; AHFB, *Lequeitio*, Cofradía Lekeitio 0313/047.

²⁶ AHFB, *Lequeitio*, Cofradía Lekeitio, 0313/031, Cofradía Lekeitio, 0313/033.

²⁷ ARCHV, *Sala de Vizcaya*, caja 2014,1.

²⁸ Al respecto, advertir que solo hemos considerado las escrituras que nos proporcionan una información clara sobre el comercio de pescado, aunque esta pueda coexistir con otras relacionadas con los pagos y préstamos realizados por los mismos mercaderes o agentes, que también podrían estar relacionados con el negocio del pescado. Véase AHFB, *Lequeitio*, N0012/0319, N0012/0442, N0012/0443, N0012/0475, N0013/0155, N0013/0335, N0013/0445, N0014/0178, N0014/0329, N0014/0338, N0014/0479, N0015/0483, N0015/0584, N0015/0707, N0015/0706, N0016/0245, N0017/0030, N0017/0135, N0017/0365, N0017/0436, N0017/0513, N0309/0019, N0018/0098, N0018/0102, N0018/0187, N0018/0237, N0018/0236, N0018/0262, N0309/0240,

N0018/0359, N0018/0385, N0018/0390, N0018/0419, N0018/0444, N0018/0451, N0018/0452, N0018/0467, N0309/0327, N0018/0499, N0018/0599, N0018/0488, N0012/0135.

²⁹ AHFB, *Lequeitio*, N0012/0143, N0012/0135, N0012/0065, N0012/0042, N0013/0430, N0014/0016, N0014/0081, N0014/0351, N0015/0007, N0015/0145, N0015/0539, N0015/0550, N0016/0062, N0016/0249, N0016/0408, N0016/0409, N0016/0508, N0017/0020, N0017/0028, N0017/0094, N0017/0322, N0017/0537, N0018/0383, N0309/0011, N0309/0012, N0309/0152, N0310/0034, N0310/0657, N0019/0480, N0310/0645.

³⁰ AHDFB, N0012/0067, N0012/0319, N0012/0443, N0013/0445, N0014/0338, N0015/0337, N0015/0483, N0016/0245, N0017/0135, N0017/0365, N0017/0513, N0018/0102, N0018/0187, N0018/0385, N0018/0390, N0018/0419, N0018/0451, N0018/0452, N0018/0498, N0018/0499, N0018/0599, N0019/0127, N0019/0406, N0310/0009, N0310/0010, N0310/0011, N0310/0012, N0310/0020, N0310/0224, N0310/0593, N0311/0066, N0311/0366, N0311/0390, N0311/0431, N0309/0240, N0309/0327, N0309/0394, N0012/0442, N0012/0475, N0013/0155, N0013/0335, N0013/0568, N0014/0178, N0014/0329, N0014/0479, N0015/0584, N0015/0707, N0015/0706, N0017/0030, N0017/0436, N0017/0527, N0018/0098, N0018/0236.