

# Las redes comerciales guipuzcoanas en la conformación del tráfico de la plata peruana a través del puerto de Buenos Aires: los casos de Maleo y de Martiarena

Dr. Xabier Alberdi Lonbide  
Zehazten Zerbitzu Kulturalak

## INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas se han producido varias aportaciones, tanto en la historiografía española como, especialmente, en la americana, que estudian los tráficos de extracción de la plata desde el Virreinato del Perú en el siglo XVII y confirman la progresiva importancia de los canales alternativos de extracción de la plata, al margen del monopolio de la Carrera de Indias. En este sentido, debemos mencionar las aportaciones de autores como Malamud Rikles, Moutoukias, Oliva Melgar, o Carrasco González<sup>1</sup>.

Otras aportaciones ponen de manifiesto la intensa participación vasca en la Carrera de Indias y en el comercio americano en general, así como en los organismos que lo regían. Debemos destacar a autores como Chaunu, García Baquero, García Fuentes, Garmendia Arruabarrena, Priotti o Serrano Mangas<sup>2</sup>.

---

1 M. G. Carrasco González, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997; C. Malamud Rikles, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, Diputación de Cádiz, 1986; C. Malamud Rikles, "El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII", *Quinto Centenario*, 1 (1981); C. Malamud Rikles, *Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698-1725)*, Madrid, Universidad Complutense, 1982; Z. Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1988; J.M. Oliva Melgar, "Realidad y ficción en el monopolio de Indias: Una reflexión sobre el sistema imperial español en el siglo XVII", *Manuscrits. Revista d'Historia Moderna*, 14 (1996).

2 P. y H. Chaunu, *Sevilla et l'Atlantique (1504-1650)*, Paris, Armand Colin, 1955-1959; P. Chaunu, *Sevilla y América siglos XVI y XVII*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983; A. García Baquero, *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982; A. García Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976; L. García Fuentes, *El comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976; L. García Fuentes, *Sevilla, los vascos y América*. Bilbao, Fundación BBV, 1991; J. Garmendia Arruabarrena, "Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias", *Cuadernos de sección Historia-Geografía de Eusko Ikaskuntza*, 13 (1990); J. Garmendia Arruabarrena, "Catálogo de los vascos en el Archivo General de Indias", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XXXIX-XL (1983-1984); J.P. Priotti, *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle: genèse d'une croissance*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2004; J.P. Priotti, *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia, 2005; F. Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1989; F. Serrano Mangas, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992; F. Serrano Mangas, *Los galeones de la Carrera de Indias*. Sevilla, CSIC, 1985; F. Serrano Mangas, "El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI", *Itsas Memoria*, 4 (2003).

Esta ponencia pretende aportar nuevos datos acerca del funcionamiento de las redes comerciales vascas que, entre otras, se dedicaban a la extracción de plata desde América a través de Buenos Aires con destino a distintos puertos de la Península, tanto por vías legales como, sobre todo, ilegales. El control ejercido por los comerciantes guipuzcoanos sobre el tráfico de la plata desencadenó la potenciación del tráfico ilegal de la plata, tanto en su llegada a la Península como en su salida hacia otros países europeos. Analiza esta ponencia, también, la evolución experimentada por este tráfico entre los siglos XVII y XVIII, así como algunas de sus consecuencias, valiéndose a tal fin de dos ejemplos de comerciantes ligados con el tráfico de plata: Ignacio de Maleo y los Martiarena.

## 1. BREVE DESCRIPCIÓN DE LA COYUNTURA DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA GUIPUZCOANA A LO LARGO DEL SIGLO XVII

### 1.1. COYUNTURA ECONÓMICA

A grandes rasgos en la economía marítima guipuzcoana del siglo XVII podemos discernir las siguientes fases:

*Fase 1 de crecimiento económico* que se extiende desde las décadas finales del siglo XVI hasta el estallido de la guerra franco-española de 1635. Se caracteriza por un enorme auge de la actividad comercial. En lo que a la negociación de las lanas castellanas y de las navarro-aragonesas se refiere, su exportación con destino a los puertos del Norte de Europa se concentró en los puertos de Guipúzcoa, en especial en San Sebastián, seguido por Deva<sup>3</sup>. En cuanto a la participación de los comerciantes guipuzcoanos en la Carrera de Indias estos establecerán redes comerciales que los vinculaban con comerciantes afincados en Sevilla, en las Indias y en países del Norte de Europa, en especial en Flandes y Países Bajos. Al mismo tiempo la construcción naval de grandes buques conoció gran auge, destinados a la Armada y a su venta en Sevilla para la Carrera de Indias<sup>4</sup>.

En suma, la actividad comercial concentraba la mayor parte de las iniciativas empresariales mientras otras actividades marítimas otrora boyantes se sumían en la decadencia e incluso el abandono. Es el caso del transporte naval: mientras el desarrollado con otros países europeos era dejado en manos de transportistas extranjeros, el desarrollado entre el Cantábrico y Andalucía era protagonizado por pequeñas embarcaciones; pequeñas embarcaciones que muchas veces debían sortear la dura competencia ejercida por los ricos constructores de grandes galeones que, amparados en la legislación que primaba la carga de barcos grandes frente a los pequeños, trataban de acaparar los cargamentos consignados para Cádiz o Sevilla con el propósito de cubrir los gastos de traslado de sus buques, destinados a su venta para la Carrera de Indias<sup>5</sup>.

---

3 L.M. Bilbao, "El comercio marítimo de la Villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI", en *Congreso de Historia de Bilbao. Bidebarrieta. Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, vol. 1, XII (2003), 245-246; L.M. Bilbao, "Comercio y transportes internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica", *Itsas Memoria*, 4 (2003), 261, 263, 270; A.F. González González, *La realidad económica guipuzcoana en los años de superación de la crisis económica del siglo XVII*, San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994, 132-143.

4 L. Odriozola, "La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII", *Itsas Memoria*, 2 (1998); L. Odriozola, *La construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002, 158-168; L. Odriozola, "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1790)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos de País*, 50 (1994); F. Serrano Mangas: "Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias", *Itsas Memoria*, 2 (1998), 226.

5 X. Alberdi Lonbide, "Conflictos de intereses en torno a la aplicación de las Pragmáticas de Fletes en Guipúzcoa, entre mediados del siglo XVI y principios del siglo XVII", *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del*

Las pesquerías transoceánicas de ballenas y bacalao conocían, también, años de dificultades. La reducción de la captura de ballenas en los cazaderos tradicionales de Terranova impulsó a los armadores balleneros a buscar a principios del siglo XVII nuevas zonas de caza más al Norte, en las costas de Groenlandia, Islandia o Noruega, todas bajo soberanía danesa. Pero la corona danesa, instigada por las incipientes flotas balleneras danesa, inglesa y holandesa, adiestradas en la caza de ballenas por arponeros vascos, impuso prohibiciones al establecimiento de estaciones balleneras en dichas costas. Este hecho motivó el desarrollo por los vascos de la técnica de fundido a bordo de la grasa de ballena, lo que permitió superar las prohibiciones. La flota bacaladera, también, conocía crecientes dificultades a raíz de la fuerte competencia ejercida por la flota bacaladera de Labourd (provincia del País Vasco francés limítrofe con Guipúzcoa) tras la colonización de Terranova y Canadá por parte de Francia<sup>6</sup>.

*Fase 2: La “Crisis de 1635”.* El estallido de la guerra franco-española acarreó el final de la coyuntura alcista. Se interrumpieron las relaciones comerciales con el extranjero, la construcción naval de grandes buques y las pesquerías transoceánicas, mientras la frontera entre Guipúzcoa y Labourd se convertía en un escenario de guerra más. Las iniciativas de los armadores e inversores en actividades navales se centraron en impulsar la actividad del corso que conoció uno de los momentos más florecientes de su historia<sup>7</sup>.

*Fase 3: de recuperación económica,* desarrollada entre fines de la década de los años 30 y los inicios de la década de los 50 del siglo XVII. Una serie de exenciones y privilegios concedidos por la Corona a los armadores e inversores guipuzcoanos, y de tratados internacionales, permitieron la recuperación de las principales actividades marítimas. Las pesquerías de bacalao se beneficiaron de la autorización para el embarque de marineros labortanos de 1636 o el permiso para la importación de sal desde el extranjero de 1645. Las embarcaciones y sus tripulaciones, destinadas a la actividad ballenera, así como a la pesca de bacalao, fueron dotadas respectivamente de la exención de ser embargadas o ser alistadas para servir en la Armada, concedida en 1639. Además, la actividad ballenera guipuzcoana obtuvo en 1644 la preferencia de venta de su grasa frente a la procedente del extranjero. La actividad comercial se benefició del acuerdo comercial establecido en 1644 con los labortanos, que permitía la importación de productos alimenticios. Este primer resquicio fue ampliándose a raíz de la firma del Tratado de Westfalia (1648) que sellaba la paz con las potencias marítimas europeas, excepto Francia, y el establecimiento en 1653 entre Guipúzcoa y Vizcaya, por una parte, y Labourd, por otra, del “Tratado de Conversa” que autorizaba las relaciones comerciales entre ambas partes a pesar de que sus respectivos monarcas, francés y español, continuaban enfrentados en una guerra que no se interrumpió hasta la Paz de los Pirineos en 1659<sup>8</sup>.

Fruto de todo ello, a partir de 1650 se reactivó la construcción de grandes galeones con destino a su venta en Sevilla y Cádiz para la Carrera de Indias y se produjo un proceso de recuperación de las flotas ballenera y bacaladera de Guipúzcoa, que, para 1655, alcanzaban el número de 18 grandes pesqueros<sup>9</sup>. En cuanto a la actividad comercial, los puertos guipuzcoanos nunca recuperaron la

---

*siglo XVI*, Madrid, Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo'98-Lisboa, 1998, t. IV: La Corona de Castilla.

6 X. Alberdi Lonbide, “Postrimerías de las pesquerías transatlánticas guipuzcoanas durante el siglo XVIII: Proceso de creación y extinción de la Compañía Ballenera de San Sebastián”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 33 (1999).

7 E. Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Editorial Naval, 1992; E. Otero Lana, “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

8 X. Alberdi Lonbide, “Postrimerías de las pesquerías...”, *op. cit.*; X. Alberdi Lonbide, “La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos o víveres en los siglos XVI-XVII, base del sistema económico de Gipuzkoa durante la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

9 X. Alberdi Lonbide, “Postrimerías de las pesquerías...”, *op. cit.*

negociación de las lanas castellanas, que se desviaron al puerto vizcaíno de Bilbao, y a duras penas mantuvieron una parte de las lanas navarro-aragonesas que tendían a escapar a los puertos labortanos de Bayona y San Juan de Luz<sup>10</sup>. Esta situación supuso un acicate para la progresiva potenciación de la participación guipuzcoana en el comercio con Indias, tanto por vías legales como ilegales.

*Fase 4: de fortalecimiento progresivo* de la participación guipuzcoana en el comercio con América y con los países del Norte de Europa, tanto de manera legal como, sobre todo, ilegal, a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII. Poco a poco, a medida que los comerciantes, armadores e inversores desviaban sus esfuerzos en beneficio de esta actividad tan lucrativa, otras actividades marítimas iniciaron un lento proceso decadente. En lo que al corso se refiere, interrumpido el enfrentamiento de larga duración a partir de la Paz de los Pirineos (1659), se desarrolló en fases de corta duración con motivo del estallido de sucesivas guerras contra Francia (Guerra de la Devolución entre 1667-1668, Guerra de Holanda entre 1673-1678, Guerra de las Reuniones entre 1683-1684, y la Guerra de la Liga de Augsburgo entre 1688-1697), jalonadas por períodos pacíficos en los que se interrumpía ese esquema bélico. Además, en ocasiones se tuvo que desarrollar en aguas alejadas de las bases corsarias afincadas en los puertos guipuzcoanos, caso de la guerra contra Portugal (1648-1668). En cuanto a las pesquerías transoceánicas de ballenas y bacalao, a partir de 1660 iniciaron un lento proceso decadente, de manera que en los años finales del siglo XVII la flota ballenera guipuzcoana se reducía a 9 unidades y a 2 la bacaladera<sup>11</sup>.

El desarrollo en Guipúzcoa del tráfico ilícito con Indias fue propiciado por varias causas. En primer lugar, constituía un importante centro de construcción y de armamento de galeones destinados a la Carrera de Indias. Los comerciantes guipuzcoanos invertían y participaban activamente en la Carrera por mediación de sus correspondientes afincados en Sevilla y Cádiz. En segundo lugar las redes comerciales establecidas con comerciantes extranjeros constituyeron la base para el activo desarrollo del contrabando con los países del Atlántico y Norte de Europa. Tanto es así que desde mediados del siglo XVII la Corona concedió licencias de saca de metales preciosos para la adquisición en el extranjero de mercancías de contrabando<sup>12</sup>. En tercer lugar, las continuas guerras suponían una constante limitación para el tráfico legal, en especial a partir del estallido de la rebelión portuguesa en 1640, que ocasionó la interrupción de las relaciones comerciales con aquel reino, una de las principales puertas de entrada del hierro guipuzcoano en Indias. En cuarto lugar, las propias limitaciones del comercio legal, consecuencia del monopolio comercial sevillano y de la belicista política internacional y hacendística de la Monarquía<sup>13</sup>. Es más, a partir de la década de los 20 del siglo XVII el tráfico de la Carrera de Indias experimentó un proceso decadente que perduró hasta bien entrada la segunda mitad de ese siglo. En quinto lugar, a partir de mediados del siglo XVII se constata una sustitución de los comerciantes extranjeros que comerciaban directamente con Indias por comerciantes españoles. Entre las causas que motivaron este hecho podemos citar el miedo a las penas de prisión y de destierro que se aplicaban a los comerciantes extranjeros sorprendidos traficando con Indias de manera ilícita, así como las ventajas económicas que obtenían del hecho de que del armamento y organización de los viajes a Indias se hicieran cargo comerciantes españoles<sup>14</sup>. Así, en adelante, San Sebastián se transformó en una de las principales plazas de armamento de expediciones legales o ilegales a Indias, aprestados con capital local y extranjero, hecho, también, atestiguado por Moutoukias<sup>15</sup>.

---

10 L.M. Bilbao, "El comercio marítimo...", *op. cit.*, 245-246; L.M. Bilbao: "Comercio y transportes internacionales...", *op. cit.*, 261, 263, 270.

11 X. Alberdi Lonbide, "Postrimerías de las pesquerías...", *op. cit.*

12 Archivo General de Simancas (A.G.S.), Contaduría del Sueldo, 2ª parte, Leg. 139.

13 M.G. Carrasco González, *Comerciantes y casa de negocios...*, *op. cit.*, 27-41; L. García Fuentes, *El comercio español con América...*, *op. cit.*, 66-77; C.D. Malamud Rikles, "El comercio directo de Europa...", *op. cit.*, 30-33.

14 Z. Moutoukias, *Contrabando y control colonial...*, *op. cit.*, 34.

15 Z. Moutoukias, *Contrabando y control colonial...*, *op. cit.*, 131-132.

## 1.2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO ILEGAL GUIPUZCOANO CON INDIAS

Tal como se ha manifestado en páginas anteriores, a mediados del siglo XVII, coincidiendo con la coyuntura de recuperación económica, iniciada en los años 40 del citado siglo, San Sebastián se transformó en una de las principales plazas de contratación de expediciones comerciales destinadas a Indias, tanto de manera legal como ilegal. El tráfico ilegal con Indias venía desarrollándose desde la primera mitad del siglo, fortalecido a raíz de la fase decadente que experimentó la Carrera de Indias a partir de los años 20 del siglo XVII. Esta situación, de acuerdo con los análisis de García Fuentes, se extendió hasta la década de los 60, cuando arrancó una nueva fase de crecimiento, atestiguada por el aumento de los envíos legales de hierro vasco a Indias. Este autor señala que durante la fase decadente de la Carrera la demanda de hierro vasco en Indias no sólo no experimentó ningún descenso sino que continuó en alza, de manera que concluye que se debe "...admitir la existencia de otros canales de aprovisionamiento tales como el contrabando, el comercio directo con los distintos países de Europa y, sobre todo, con las provincias vascas..."<sup>16</sup>.

En suma, una de las causas del descenso de los envíos legales de hierro durante la primera mitad del siglo XVII fue el desarrollo del comercio ilegal con Indias; comercio ilegal que fue una de las causas de la "crisis" del comercio entre España y las Indias, dando lugar a la masiva huida de metales preciosos al extranjero como contrapartida de los productos manufacturados que inundaban los mercados españoles e indianos<sup>17</sup>. La recuperación experimentada por la economía marítima guipuzcoana dio lugar a la progresiva participación de sus comerciantes y armadores en el comercio directo con Indias. Esta actividad figura ya plenamente consolidada para mediados del siglo XVII tal como se manifiesta en el privilegio exclusivo concedido en 1653 al Corregidor de esta provincia para conocer en casos de arribadas de barcos procedentes de Indias<sup>18</sup>.

La documentación judicial del Archivo Municipal de Fuenterrabía y del fondo del Corregimiento del Archivo General de Gipuzkoa contiene un conjunto de nueve pleitos relacionados con el tráfico directo ilegal con Indias, que constituyen una buena muestra del auge de este tráfico. Estos pleitos dan noticias de las siguientes expediciones que zarparon desde San Sebastián:

- Expedición a Buenos Aires armada en 1658 por Pedro de Ariztegui, comerciante de San Sebastián, y por Andrés de Rizo y Nicolás Vergalo, comerciantes genoveses. Enviaron un barco de construcción holandesa cargado de hierro y otras mercancías, bajo la apariencia de dirigirse a Canarias<sup>19</sup>.
- Expedición a Indias en 1659 del navío *San Antonio de Padua*, propiedad de Martín de Jauregui, comerciante de San Sebastián, en el que los citados Andrés de Rizo y Nicolás Vergalo, junto con Enrique Seseman, comerciante hamburgués residente en San Sebastián, remitieron hierro, brea y otras mercancías, también aparentemente dirigidas a Canarias<sup>20</sup>.
- Expedición a Cartagena de Indias en 1659 de la fragata *Nuestra Señora del Socorro*, propiedad de Miguel de Arizteguieta Iriarte, comerciante de San Sebastián, quien embarcó

---

16 L. García Fuentes, *El comercio español con América...*, op. cit., 266-281; L. García Fuentes, *Sevilla, los vascos y América...*, op. cit., 215-225.

17 L. García Fuentes, *El comercio español con América...*, op. cit., 124-158; M. Herrero Sánchez, *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., 107-110; C.D. Malamud Rikles, *Cádiz y Saint Malo...*, op. cit.; C.D. Malamud Rikles, "El comercio directo de Europa...", op. cit. 25-52; Z. Moutoukias, Indias: Una reflexión sobre el sistema imperial español en el siglo XVII", *Manuscripts. Revista d'Historia Moderna*, 14 (1996), 328-354.

18 Archivo Municipal de Fuenterrabía (A.M.F.), E, 7, II, 9, 11.

19 Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Agiritegi Orokorra (A.G.G.G.A.O.), CO UCI 613.

20 A.G.G.G.A.O., CO UCI 613.

productos textiles entregados por Teodoro Enion y Noel Libert, comerciantes flamencos de Lille, valorados en 45.528 y 76.112 reales de plata respectivamente<sup>21</sup>.

- Expedición a Buenos Aires en 1659 del pingue *San Miguel*, capitaneado por Martín de Zabaleta y propiedad de los capitanes Blas de Falcorena, ya difunto, y Juan de Echeberria, vecinos de San Sebastián, quienes transportaron productos textiles previamente adquiridos a Valtero de Greve, mercader alemán residente en San Sebastián<sup>22</sup>.
- Expedición a Buenos Aires en 1659 del navío *Nuestra Señora de Aranzazu*, capitaneado por Martín de Telleria. Hizo el viaje en compañía del anterior barco<sup>23</sup>.
- Expedición a Cartagena de Indias en 1661 del navío *San Juan Bautista* de 330 toneladas y 24 cañones, propiedad de Pascual de Atocha, comerciante de San Sebastián. Transportó armas embarcadas por Bernardo Militre, factor de Enrique Seseman, comerciante alemán residente en San Sebastián, y por Fernando Ansorena Garayoa, comerciante de San Sebastián, con registro obtenido en Cádiz. Tras varias escalas en Caracas, Portobelo, Campeche y Honduras regresó directamente a San Sebastián cargado de palo de Campeche<sup>24</sup>.
- Expedición a Caracas en 1661 del navío *San Juaquin* de 240 toneladas y 20 cañones, propiedad de Pascual de Atocha, comerciante de San Sebastián. Transportó diversas mercancías con registro obtenido en Cádiz. Tras varias escalas en Portobelo, Campeche y Honduras, regresó directamente a San Sebastián cargado de palo de Campeche<sup>25</sup>.
- Expedición a Nueva Veracruz en 1672 del navío *Nuestra Señora del Pópulo*, propiedad de Simón de Aperribay, comerciante de San Sebastián. Regresó con 2.000 quintales de palo de Campeche y 800 cueros al pelo de vaca, dirigidos a Román Rameri, comerciante flamenco residente en San Sebastián o a sus comisionados, el capitán Alberto de Zuaznabar y doña Gracia de Atocha, esposa del ya citado Pascual de Atocha<sup>26</sup>.

Llama la atención la interrupción de los pleitos relacionados con el tráfico directo con Indias después de los inicios de la década de los 70 del siglo XVII. Es probable que este hecho constituya un reflejo de la disminución experimentada por esta actividad fraudulenta en beneficio del tráfico legal. De hecho, García Fuentes comprueba la evolución alcista experimentada por las exportaciones legales de hierro a Indias a partir de la década de los 60<sup>27</sup>. Esta disminución del tráfico ilegal probablemente fue consecuencia de la regularización de las concesiones de permisos de Navíos de Registro. Este procedimiento legal de comercio era preferido por los comerciantes ya que suponía una importante disminución de los riesgos. Malamud señala que el ánimo de los participantes en el fraudulento comercio directo no era el de acabar con los intercambios legales que se hacían dentro del monopolio de la Carrera de Indias. Al contrario el tráfico legal era preferido por los comerciantes, incluidos los extranjeros, recurriendo al comercio directo tan sólo cuando las circunstancias lo imponían<sup>28</sup>. Es más, los comerciantes interesados en el comercio directo con Indias se valían de los resquicios legales que ofrecía el propio sistema monopolista de comercio entre España y las Indias

---

21 A.G.G.G.A.O., CO ECI 1471.

22 A.G.G.G.A.O., CO UEJ 515.

23 A.G.G.G.A.O., CO UEJ 515.

24 A.G.G.G.A.O., CO MEJ 1406 / CO MEJ 1408; A.M.F., E, 7, II, 9, 10

25 A.G.G.G.A.O., CO MEJ 1406 / CO MEJ 1408; A.M.F., E, 7, II, 9, 10.

26 A.G.G.G.A.O., CO MCI 2130.

27 L. García Fuentes, *El comercio español con América...*, op. cit., 266-281; L. García Fuentes, *Sevilla, los vascos y América...*, op. cit., 215-225.

28 Z. Moutoukias, *Contrabando y control colonial...*, op. cit., 131-132; C.D. Malamud Rikles, "El comercio directo de Europa...", op. cit., 33-34.

para encubrir el fraude con una apariencia de legalidad. Por ejemplo, en las expediciones comerciales arriba enumeradas se han mencionado los casos de aquellas expediciones que obtenían el permiso necesario para acudir a Indias, encubriendo, de esa manera, el regreso que se hacía de forma fraudulenta directamente a Guipúzcoa.

Ante la generalización del fraude, y consciente de la imposibilidad de su erradicación, la Corona optó por beneficiarse de la situación haciendo regular la concesión de permisos a navíos de registro, además de generalizarse la concesión de autorizaciones para comerciar directamente con Indias a cambio del importe de “indultos”. El importe del “indulto”, además de ser una herramienta para exonerarse de las penas aplicadas a contrabandistas, se convirtió en un procedimiento empleado para conseguir que las expediciones directas a Indias accedieran a rango de navíos de registro. Los indultos constituían, además, una saneada fuente de ingresos para la Corona de manera que durante la segunda mitad del siglo XVII se multiplicó su concesión<sup>29</sup>.

El tráfico directo con Indias, de manera legal o ilegal, continuó activo hasta bien entrado el siglo XVIII y se centraría de manera especial en expediciones destinadas a Buenos Aires, tal como atestiguan las limosnas concedidas por los “navíos de Buenos Aires” al santuario de Nuestra Señora de Iciar, patrona de los marineros guipuzcoanos, consignadas en las cuentas de los años 1714, 1720 y 1724<sup>30</sup>. Es muy probable que el tráfico directo entre Guipúzcoa y la costa venezolana constituyera el germen para el establecimiento en 1728 de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, tal como apunta, también, García Fuentes<sup>31</sup>. La fundación de la Compañía no acarrió la interrupción de los tráficos destinados a otros puertos indianos, caso del de Buenos Aires, que continuó siendo frecuentado por barcos guipuzcoanos, como por ejemplo el navío de don Miguel de Escurrechea, vecino de San Sebastián, que en 1758 regresó a Pasajes desde Brasil y Buenos Aires, tras hacer escala en Cádiz<sup>32</sup>.

## 2. FUNCIONAMIENTO DEL TRÁFICO DIRECTO CON INDIAS A TRAVÉS DE BUENOS AIRES. EL EJEMPLO DE MALEO

El gran auge experimentado por el tráfico directo con Indias y la generalización de los subterfugios legales que le conferían, cuando menos, cierta apariencia de legalidad, contribuyeron a que los interesados en esta actividad actuaran con gran impunidad, sin temor a ser descubiertos o denunciados. Un claro exponente de ello es el caso del armamento del navío *La Santísima Trinidad* en 1660 que utilizaremos para conocer algunas de las características del funcionamiento del tráfico directo establecido entre Guipúzcoa y el puerto de Buenos Aires. A la hora de contratar los capitales o las mercancías necesarias para el armamento de esta expedición, los otorgantes no tuvieron ningún cuidado a la hora de declarar ante el notario público que escrituró los contratos, que realizarían su negocio ya fuese por vía legal –mediante la oportuna licencia real– ya por vía ilegal –sin licencia alguna–: “...el qual dicho navio esta de partida y para haçer vela desde el dicho puerto de Pasaje Dios mediante y para navegar a la çiudad de londres del reyno de Ynglaterra y desde alli açiando escala a uno de los puertos de las Yndias con liçençia que preçede de su Magestad o sin ella

---

29 L. García Fuentes, *El comercio español con América...*, op. cit., 124-158; L. García Fuentes, *Sevilla, los vascos...*, op. cit., 217-225; Z. Moutoukias, *Contrabando y control colonial...*, op. cit., 84-91.

30 Archivo Histórico Diocesano de San Sebastián (A.H.D.S.S.), Itziar: Nuestra Señora, Libro de cuentas de la fábrica (1706-1957), C.F.2.

31 L. García Fuentes, *El comercio español con América...*, op. cit., 146, 265-281.

32 A.G.G.A.O., CO LCI 3066.

y desde allí para venir también de vuelta de viaje para la dicha ciudad de Londres en caso que no haya la dicha licencia y en tal caso que la haya a la ciudad de Cádiz del reino de la Andalucía o a otro puerto de estos reinos de España...”<sup>33</sup>.

Realmente, el armamento de *La Santísima Trinidad* constituye un caso excepcional por el volumen de documentación que generó. A pesar de la impunidad reinante, este tipo de negocios rara vez se escrituraban ante notario, de manera que el caso que analizamos constituye una interesantísima ocasión para conocer diversos aspectos de estas expediciones como la procedencia del capital invertido, las relaciones entre el tráfico indiano y los comerciantes extranjeros o las contrapartidas de los productos enviados desde Europa.

Los capitanes Ignacio de Maleo y Pascual de Iriarte eran dos destacados comerciantes del valle de Oyarzun, municipio cercano a San Sebastián, localizado en el hinterland del puerto de Pasajes. Ambos figuran como propietarios de *La Santísima Trinidad*, navío de 450 toneladas aprestado en Pasajes con destino a Buenos Aires, aunque el propietario principal era Ignacio de Maleo. Pascual de Iriarte figura en el comercio de importación de productos alimenticios del extranjero, siendo denunciado en 1654 por el guarda de contrabando del puerto de Pasajes por importar desde la ciudad francesa de Nantes 1.000 fanegas de haba y 200 fanegas de sal en un barco holandés sin pasaporte del Capitán General. Al mismo tiempo, participaba en el comercio indiano tal como se desprende de sus estancias en Andalucía. Participaba, también, activamente en la comercialización de hierro que obtenía mediante préstamos de capital concedidos a ferrones, caso de los 8.776 reales de plata que prestó en 1660 al ferrón Tomás de Saraspe, vecino de Azpeitia, quien se comprometió a devolverle la cantidad en hierro y herrajes a lo largo de todo el año 1661. Fruto de su éxito económico logró un ascenso social destacable, ejerciendo para 1659 el cargo de jurado mayor del concejo del valle de Oyarzun<sup>34</sup>.

Con todo, el éxito económico y social de Pascual de Iriarte no es comparable al obtenido por el capitán Ignacio de Maleo. Principal propietario y cargador de *La Santísima Trinidad*, participaba activamente en el comercio indiano de manera legal e ilegal, formando parte de una extensa red de relaciones económicas establecidas entre comerciantes asentados en las principales plazas mercantiles de la costa y del interior de Guipúzcoa, en Andalucía, en países del Norte de Europa y en América. Llegó a ser uno de los máximos propietarios de tierras de Oyarzun y aplicó una activa política matrimonial que le permitió vincularse con los señores de Cerain, linaje de Parientes Mayores, que constituían la cúspide de los linajes nobiliarios de la provincia de Guipúzcoa.

En un mundo en el que las relaciones basadas en la mutua confianza y en el prestigio y crédito acumulados por cada uno constituían la base de funcionamiento de los intercambios económicos y sociales, la amplia red de relaciones establecida por el capitán Ignacio de Maleo permitió la capitalización de la expedición de *La Santísima Trinidad*. Ambos capitanes obtuvieron préstamos de destacados comerciantes destinados tanto para el apresto del navío como para la adquisición de las mercancías con las que se cargaría el barco: 16.320 reales de plata prestados por el capitán Pedro de Elizagarate, comerciante de Irún, con un interés del 55%, 4.400 reales de plata por Vitoria Fernández de Aguirre, vecina de San Sebastián, con interés del 50%, 52.461 reales de plata por don Martín de Azunzulo, vecino de Sevilla, con interés del 50%, 13.600 reales de plata por Román Ramerí, importante comerciante flamenco asentado en San Sebastián, con interés del 50%, 20.000 reales de plata por el alférez Francisco de Aguirre, pertenecientes a Martín Pérez de Elcorobarrutia, vecino de Bergara, principal plaza mercantil del interior de Guipúzcoa, con un interés del 50%, 1.052 reales de plata por Juan Bautista de Tovalina Ayala, vecino de San Sebastián, con un interés del 50%, y 708 reales de plata por Pedro de Lascamburu, vecino de San Sebastián, también con un interés del 50%.

---

33 Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa en Oñati (A.H.P.G.O.), 3/2079.

34 A.H.P.G.O., 3/2079.



En suma, los capitanes Ignacio de Maleo y Pascual de Iriarte recibieron préstamos por valor de 108.541 reales de plata que deberían devolver en caso de que la expedición concluyera con éxito, junto con los 55.086,5 reales de plata correspondientes a los intereses, lo que en total suponían la suma de 163.627,5 reales de plata. Parte de las cantidades recibidas por Maleo e Iriarte se debían emplear en la adquisición de mercancías destinadas a su venta en Buenos Aires. De hecho, como ya se ha mencionado, *La Santísima Trinidad* en su viaje hacia Buenos Aires tenía previsto hacer escala en Londres para adquirir más mercancías. Además de las citadas cantidades Maleo e Iriarte recibieron más mercancías por valor de 16.714 reales de plata, propiedad de Miguel de Olozaga Arizmendi, comerciante de San Sebastián, también con interés del 50%. De manera que a su regreso la cantidad total que debían entregar a sus acreedores ascendía a 188.698,5 reales de plata.

Como exponente de las relaciones establecidas entre Maleo y los comerciantes extranjeros comprobamos que algunos de los prestamistas eran de origen extranjero, caso de Román Rameri, comerciante de Lille, afincado en San Sebastián, e interesado en otras expediciones directas a Indias como anteriormente se ha citado. El capitán de *La Santísima Trinidad*, Enrico Bruqueman, era, también, flamenco. Con todo, el dato más significativo relativo a las relaciones establecidas por Maleo con comerciantes extranjeros es la escala que el navío *La Santísima Trinidad* debía hacer en Londres, tanto a la ida para adquirir mercancías como, también, a la vuelta en caso de carecer de los permisos reales necesarios para comerciar directamente con Indias.

Las redes de relaciones de Maleo, que tal como se ha podido comprobar en las páginas precedentes se extendían a las principales plazas mercantiles de Guipúzcoa, a Sevilla y a otros países del Norte de Europa, caso de Inglaterra, incluían, además, a Buenos Aires, la provincia de Tucumán y la Villa Imperial de Potosí. Entre los preparativos destinados al armamento de *La Santísima Trinidad*, los capitanes Ignacio de Maleo y Pedro de Elizagarate, vecino de Irún y uno de los citados inversores de capital en la expedición, dieron poder a Juan de Urdinso Arbelaiz, vecino de la Villa Imperial de Potosí, a Pascual de Iriarte, copropietario del navío en el que iba a embarcar a Buenos Aires, al alférez Francisco de Aguirre, representante de Martín Pérez de Elcorobarrutia, otro de los inversores de capital de la expedición, vecino de Bergara, y a Dionisio de Acareta, vecino de Oyarzun, para cobrar "...todos los pesos de oro, plata, reales, joyas, ganados, esclavos, mercaderías y otros bienes que se nos devan y devieren...", debidos por don Juan Fernández de Oquendo, caballero de Santiago, por don García de Medrano, por el señor almirante de Maguna, por Miguel de Murga y por don Marcos de Toro, vecinos y residentes en la Villa Imperial de Potosí, en la provincia de Tucumán y puerto y ciudad de Buenos Aires.

Es decir, a su regreso de la expedición a Buenos Aires, *La Santísima Trinidad*, además de traer las cantidades correspondientes a la venta de las mercancías guipuzcoanas e inglesas, debía aportar otras cantidades debidas por varios comerciantes y personajes de alta extracción social afincados en las principales localidades que jalonaban el camino que unía el puerto de Buenos Aires con las minas de la Villa Imperial de Potosí y que discurría a través de Tucumán; el principal camino por el que discurría la plata del Potosí en dirección al puerto bonaerense. Aunque desconocemos a cuánto ascendía la suma que debían remitir desde Indias, la documentación señala que ya anteriormente se le enviaron al capitán Maleo 40.000 pesos, como parte de la deuda contraída por don Juan Fernández de Oquendo, por el hierro y manufacturas textiles que le había vendido. Constituyen unas cantidades realmente fabulosas; para hacernos una idea de lo que podían suponer 40.000 pesos de 1660, muchos años más tarde, la fundación en 1732 de la Real Compañía Ballenera de San Sebastián –la segunda en antigüedad entre las compañías privilegiadas de navegación fundadas en el siglo XVIII– supuso un desembolso inicial de 19.700 pesos<sup>35</sup>.

---

35 A.H.P.G.O., 3/2079.

La de *La Santísima Trinidad* constituía, pues, una expedición en la que estaban en juego grandes sumas de reales de plata que, en parte importante, tenían por destino final la provincia de Guipúzcoa. El principal receptor de las cantidades era el capitán Ignacio de Maleo y a pesar de la impunidad antes comentada no es de extrañar que adoptara algunas precauciones para evitar la pérdida del total de las cantidades en juego, en caso de que surgieran complicaciones legales que afectaran directamente a su hacienda. Concretamente, se acaba de mencionar que además de Maleo el poder otorgado para cobrar cantidades en Indias fue firmado por el capitán Pedro de Elizagarate Aldave, vecino de Irún. Pero tal como declaraba en otro documento el capitán Elizagarate actuaba como mero testaferra del capitán Maleo en el otorgamiento de este poder: "...el capitán Ygnacio de Maleo alcalde hordinario del valle de Oyarçun le avia echo un traspasso en birtud de cartas mesibas y hordenes por ellas escritas a don Juan Fernandez de Oquendo cavallero de la horden de Santiago, y a don Francisco Soto Gusman, que ambos estan al presente en la villa ynperial de Potosi en liquido proçedidos de toda la haçienda de ropa y fierro que el dicho capitán Ygnaçio de Maleo le avia remitido por su cuenta y riesgo al dicho don Juan Fernandez de Oquendo, baxando de ella quarenta mil pesos que le remitió y mas los gastos y otras cossas que le deviese al dicho don Juan Fernandez. El qual dicho traspasso me lo hizo por çierttas caussas que a ello le mobieron y fue en confiança y la berdad del casso es que todo le perteneçe y es del capitán Ygnacio de Maleo sin que en ello tenga parte este otorgante, como mas largamente consta de la declaración y resguardo que le hize en el puerto de los Buenos Ayres...". Fue probablemente en pago de este servicio por lo que al capitán Elizagarate le devolvió su préstamo con un interés 5% superior al resto de los prestamistas.

En suma, la organización de la expedición de *La Santísima Trinidad* en 1660 a Buenos Aires nos aporta diversas claves para comprender la organización y el funcionamiento del tráfico directo con Indias, de manera legal o ilegal. Aporta información muy importante para conocer de manera especial el tráfico directo establecido con el puerto de Buenos Aires hacia mediados del siglo XVII; tráfico de capital importancia para conocer tanto la salida de la plata de Potosí por otros cauces distintos a los oficiales de la Carrera de Indias, como la llegada de plata a la Península, en concreto a Guipúzcoa, y su distribución en los países del Atlántico europeo. Se comprueba que la base de estos tráficos eran las extensas redes de relaciones establecidas, en este caso, por los comerciantes guipuzcoanos, unidos mediante vínculos de confianza con comerciantes indios, andaluces y extranjeros.

### 3. REPERCUSIONES ECONÓMICAS Y POLÍTICAS DEL AFIANZAMIENTO DE LAS REDES COMERCIALES VASCAS. EL EJEMPLO DE LOS MARTIARENA DEL BARRANCO

Tal como se apuntaba en el primer apartado de esta ponencia, la fundación de la Real Compañía de Caracas en 1728, que oficializaba las relaciones comerciales directas previamente existentes entre Guipúzcoa y la costa de Venezuela, no supuso el abandono del tráfico establecido entre el País Vasco y otros puertos americanos, caso del de Buenos Aires. Efectivamente, el asentamiento de personas oriundas del País Vasco en los principales centros comerciales y de la administración colonial en América ocasionó la consolidación de las redes de relación antes mencionadas. Redes de relación que contribuyeron, por una parte, a que los comerciantes afincados en el País Vasco continuaran participando en los lucrativos intercambios con Indias, y por otra a que se consolidara la posición económica, social y política de los miembros de esas redes extendidas a lo largo de las principales plazas económicas de América.

A ese respecto es muy ilustrativo el caso de la familia de los Martiarena del Barranco, oriundos de Pasajes, principal localidad portuaria de Guipúzcoa, sometida entonces al dominio jurisdiccional de San Sebastián. Las primeras noticias relativas a este linaje afincado en Pasajes que hemos podido

reunir, se retrotraen al año 1658 cuando el capitán Salvador del Barranco adquirió por un importe de 1.520 reales de plata un solar de casa, ubicado en la orilla del puerto de Pasajes, a Mariana de Escorza, viuda del capitán Martín de Rivadeo. Este solar perteneció a la antigua casa de los Escorza –popularmente denominada Galatras–, construida en el siglo XVI, que había sido arrasada durante la invasión francesa de 1638 y no fue nunca más reconstruida por su entonces dueño Juan López de Escorza ni por su hija Mariana, que la recibió mediante donación en 1642<sup>36</sup>.

La pequeña fortuna del capitán Salvador del Barranco procedía de su servicio en la Armada, de manera que para 1658 era un oficial de alta graduación de la misma, pues a la sazón figuraba como “...ayudante de teniente mariscal de campo general a cuyo cargo esta el gouierno de la Capitana Real del Mar Oceano surta en el puerto de el dicho lugar...”<sup>37</sup>. Esta participación en la Armada constituyó, sin lugar a dudas el primer paso que permitió participar en los negocios de ultramar a las generaciones venideras de los Barranco, vinculados al comercio y a cargos administrativos y eclesiásticos de América. La casa edificada por el capitán Salvador del Barranco en el solar adquirido a Mariana de Escorza fue heredada por su hija Serafina del Barranco, casada con Joseph de Martiarena.

Fueron los hijos de este matrimonio quienes llegarían a tejer una importante red de relaciones económicas y sociales entre Guipúzcoa y las Indias. Caso del mayor de ellos, el capitán Mateo Martiarena del Barranco, quien heredó la casa de sus padres. Para inicios del siglo XVIII participaba activamente en expediciones de comercio directo con Indias, concretamente, en operaciones de transporte de caudales a la Península, caso de los 1.100 pesos que entregó a doña Juana María Cabrel en Cádiz, remitidos por su esposo desde América, por los que Mateo Martiarena tuvo que abonar un indulto de 50 pesos<sup>38</sup>. Varios hermanos del capitán Mateo Martiarena establecieron su residencia en diversas localidades que jalonaban la ruta que unía la Villa Imperial de Potosí con el puerto de Buenos Aires, por el que discurría, entre otros productos, la plata. Llegaron, además, a alcanzar una destacada posición social, exponente del éxito económico y social que lograron: don Diego Martiarena se estableció en algún lugar indeterminado del Virreinato del Perú, donde falleció siendo soltero, don Bernardo Agustín y don Manuel Martiarena eran presbíteros en la ciudad de Tucumán y don Alejo Martiarena se casó con doña Manuela de Campero, segunda marquesa del Valle del Tojo, también conocido como Marquesado de Yavi, extenso territorio que abarcaba tierras limítrofes de las actuales Bolivia y Argentina, por donde discurría la ruta que unía Potosí con Buenos Aires. Doña Manuela era hija de Juan José Fernández Campero y Herrera, primer marqués del Valle del Tojo, título otorgado por Felipe V en 1708. Don Alejo de Martiarena y doña Manuela Campero, marqueses del Valle del Tojo, continuaron desarrollando una activa política matrimonial, vinculando a sus hijos con personas que ocupaban puestos de relevancia en la administración colonial, caso de la hija que se casó con don Joaquín de Uriondo y Murguía, oidor de la Audiencia de Chuquisaca, en la actual Bolivia.

La posición económica y social alcanzada por los Martiarena merced a su participación en las redes comerciales y administrativas que regían la negociación de la plata entre las Indias y la metrópoli a través de Buenos Aires, tuvo unas repercusiones económicas y políticas de gran trascendencia, tanto en el País Vasco como en América. En lo que al País Vasco se refiere, el capitán don Mateo Martiarena del Barranco en la cúspide de su fortuna, se retiró a su casa natal en Pasajes. Este retiro no supuso una desvinculación total del mundo de los negocios, al contrario, invirtió parte de su fortuna en lucrativas actividades vinculadas con el mundo del comercio marítimo. Así, adquirió 16 acciones de a 500 pesos de la recién fundada Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Apoyó, por tanto, decididamente al éxito de la Compañía de Caracas convirtiéndose en uno de sus principales

---

36 Archivo Municipal de Pasajes (A.M.P.), E 7 I 11.

37 A.M.P., E 7 I 11.

38 A.M.P., E 7 I 12.

accionistas particulares. Efectivamente, no era muy común la presencia de inversores que atesorasen 16 acciones de la misma; prueba de ello es que una de las condiciones establecidas por el reglamento de la Compañía para poder acceder al cargo de director era la posesión de un mínimo de 10 acciones. Además, para poder disfrutar de un voto en sus juntas de accionistas era preciso poseer 8 acciones, de manera que con sus 16 don Mateo disfrutaba de dos votos<sup>39</sup>.

Otra parte de su fortuna se invirtió en bienes raíces. Hacia 1734 sobre los cimientos de su casa natal construyó un imponente palacio con su ermita de San Roque anexa, obra que le costó 122.500 reales de vellón<sup>40</sup>. Además del conjunto del palacio y ermita, reconstruyó la línea de edificios anexos a esa propiedad por el Norte, un total de tres casas más, con lo que quedó constituido el conjunto que en adelante sería conocido como “las Casas de Barranco”. Adquirió, además, dos bodegas con sus respectivas viviendas altas, ubicadas en el barrio de Pasajes de San Juan y llegó a ser propietario de varios caseríos o casas dedicadas a la explotación agrícola: el caserío Agaramontenea cuyas tierras se extendían entre Lezo y Oyarzun y los caseríos Azpilicueta y Savada, junto con el castañar de Amasa, sitios en el municipio de Rentería.

No era pretensión de don Mateo hacerse dueño de una hacienda para vivir simplemente de rentas. Invertió importantes sumas en la reconstrucción de los caseríos y los destinó a la producción de ganado, de manzanas para sidra y de árboles de roble y de castaño. La producción y venta de sidra era uno de los más lucrativos negocios de los comerciantes y armadores que participaban en el armamento de embarcaciones, ya que este producto componía uno de los principales productos de abastecimiento alimenticio de las embarcaciones. La madera de roble y castaño, por su parte, era muy demandada en los astilleros que jalonaban el puerto de Pasajes y construían barcos destinados, entre otros, a la Compañía de Caracas. Don Mateo erigió una verdadera empresa destinada a la producción de sidra. La sidra producida en sus caseríos era almacenada en una bodega que arrendó en Rentería, desde donde se transportaría a las bodegas que poseía en Pasajes, en la orilla misma del puerto: las dos que adquirió en el barrio de Pasajes de San Juan y las cuatro que ocupaban la planta baja de su palacio. En suma, su palacio, además de constituir una obra suntuaria, formaba parte de las infraestructuras destinadas a la producción y comercialización de la sidra. Don Mateo constituye, por tanto, un interesante precursor de la Fisiocracia en Guipúzcoa ya que invirtió en la actividad agraria para hacer que fuera realmente lucrativa mediante la producción de excedentes comercializables<sup>41</sup>.

Don Mateo falleció en 1761 soltero y sin descendencia directa. Designó como heredero universal a su sobrino don Juan José Manuel Genaro Fernández Campero y Martiarena, tercer marqués del Valle del Tojo. Mediante este testamento creó un vínculo sobre todos sus bienes, de manera que los futuros poseedores no los pudiesen enajenar, vender, ni hipotecar, ya que la voluntad de Mateo era que sus futuros herederos gozaran de esos bienes y atendieran a su conservación. Con ese mismo propósito y teniendo en cuenta que su heredero universal residía en el reino del Perú, estableció que mientras no residiese en Pasajes gozaría sólo de la nuda propiedad de sus bienes, correspondiendo la administración del usufructo a las autoridades civiles y eclesiásticas de Pasajes<sup>42</sup>. Las rentas de sus haciendas y acciones estaban destinadas, en primer lugar, a la conservación de la propia hacienda y en segundo lugar a atender una obra pía para la dotación de doncellas pobres que fueran parientes hasta en quinto grado de los Martiarena, o, en su defecto, vecinas de Pasajes.

En adelante el concejo de Pasajes administró los bienes y rentas de don Mateo y los empleó en diversas iniciativas de capital importancia en la economía marítima vasca. En lo que respecta a las 16 acciones de la Real Compañía de Caracas, en el momento de la extinción de la Compañía en

---

39 A.M.P., E 7 I 12.

40 A.M.P., E 7 I 12; E 4 II 24.

41 A.M.P., E 7 I 12.

42 A.M.P., E 7 I 12.

1785, fueron reinvertidas en la fundación de la nueva Real Compañía de Filipinas, convirtiéndose en 32 acciones de a 250 pesos<sup>43</sup>. En cuanto al conjunto del palacio, ermita y casas de Barranco fue arrendado a la citada Compañía de Filipinas, para que sirviera de oficinas, almacén y viviendas del gran astillero que construyó la Compañía junto a dicho conjunto<sup>44</sup>. Esta infraestructura fabril, posteriormente, en la era industrial, sería la base de importantes empresas como la Empresa de Construcción Naval, fundada en 1840, o la “Pesquerías y Secaderos de Bacalao Españoles”, (P.Y.S.B.E.), fundada en 1919<sup>45</sup>.

En cuanto a los descendientes de los Martiarena residentes en Indias, el cuarto marqués del Valle del Tojo abrazó en 1813 la causa americana, apoyando en la llamada Guerra Gaucha a su pariente el legendario caudillo Martín Miguel de Güemes. Entre 1813 y 1816 don Juan José Feliciano Alejo Fernández Campero combatió con grado de coronel mayor del ejército de las recién constituidas Provincias Unidas del Río de la Plata en contra de las tropas realistas. Ello motivó la disolución del título por el monarca español, aunque, de hecho, el título del marquesado del Valle del Tojo había sido ya derogado en 1813 por la Asamblea de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Apresado en la Batalla de Yavi el 15 de noviembre de 1816 por los generales realistas Olañeta y Marquiegui, fue retenido en Lima y luego enviado a España por su condición de noble alzado en armas contra la Corona. En el trayecto fue desembarcado enfermo en Jamaica donde murió en Kingston el 22 de octubre de 1820. Por su protagonismo en estos hechos, Juan José Feliciano fue declarado héroe de la Independencia del Perú.

## CONCLUSIONES

Esta ponencia pone de manifiesto la gran importancia de la participación vasca, en concreto de los comerciantes guipuzcoanos, en la conformación del tráfico de comercialización de la plata al margen de la Carrera de Indias. Mediante el caso del capitán Ignacio de Maleo se ha podido comprobar que las redes de relaciones establecidas por los vascos con comerciantes y administradores extendidos entre las principales plazas mercantiles de las Indias, de la metrópoli y de los países del Norte de Europa, constituían la base del tráfico directo con Indias.

Además, se pretende que esta aportación sea una llamada de atención acerca de la necesidad de profundizar en el estudio de la participación vasca en el tráfico de los caudales americanos, ya que las repercusiones económicas, sociales y políticas de esa participación superan ampliamente el limitado marco local vasco, tal como se ha podido comprobar con el ejemplo de la familia Martiarena. Una familia cuya aportación es crucial para comprender la historia económica y política de los siglos XVIII, XIX y XX no sólo del País Vasco, sino incluso de los países del cono sur americano; una familia que, a pesar de todo, no constituye más que otro caso entre las decenas de familias de comerciantes vascos que hicieron del comercio indiano la base de su fortuna económica, social y política.

---

43 A.M.P., B 5 12.

44 A.M.P., C 5 II 1 7.

45 F. Iturriz, *Pasaia. Resumen histórico*, Donostia, PYSBE, 1951.

