



ORELLA UNZUÉ, José Luis: "Comerciantes vascos en Normandía, Flandes y La Hansa: 1452-1526", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 65-114.

U·M

---

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián

---



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# Comerciantes vascos en Normandía, Flandes y La Hansa: 1452-1526

**José Luis Orella Unzué**

*Universidad de Deusto*

*Universidad del País Vasco*

## 1. INTRODUCCIÓN

En un primitivo proyecto, más ambicioso que el que ahora presento, comenzaba estudiando como fundamento humano el salto social que habían experimentado los vascos habitantes en los núcleos marinos desde la mitad del siglo XV, cuando enmarañados entre luchas intestinas y de banderizos, habían redactado su Fuero Viejo de 1452, hasta que al comienzo del reinado de Carlos V los vizcaínos redactaron su Fuero Nuevo de Vizcaya y los guipuzcoanos se dieron un nuevo cuaderno de Ordenanzas. Estos vascos marítimos habían pasado de ser agricultores, ferrones y transportistas y de estar afincados en su hidalguía universal a presentarse ante las potencias marítimas del momento como mercaderes, mercantilistas, descubridores de ultramar y pescadores en mares lejanos de Terranova.

Luego, tras el soporte humano estudiaba las instituciones mercantiles que esa nueva mentalidad vasca marítima les había obligado a pergeñar como el Consulado de Bilbao de 1511 y otras instituciones necesarias para el desarrollo mercantil y marítimo como la alcaldía de sacas, las averías, la prestación de fianzas, los fletes, el asentamiento en tierra extraña de fondacos y factorías, el ejercicio del hospedaje, el juicio mercantil, la moneda y el pecio, los salvoconductos y los seguros, para terminar desgranando las tasas que se pagaban en puerto por el ejercicio del comercio.

Una vez estudiado el ámbito humano y el soporte jurídico institucional pasaba a desgranar los intercambios mercantiles que en este lapso de tiempo de tres cuartos de siglo habían formalizado los vascos. En primer lugar con los puertos más cercanos alternativamente ingleses y luego franceses de Gascuña y Bretaña para luego dedicar un especial tratamiento a las relaciones mercantiles y comerciales de los vascos marítimos con los puertos isleños de Inglaterra e Irlanda.

De todo ello ha quedado únicamente el estudio de las relaciones de los mercaderes vascos con Normandía, Flandes y La Hansa que se esbozan en este trabajo.

## 2. PRODUCTOS

### 2.1. Productos comercializados

Según el arancel donostiarra de 1463, los productos que arribaban a su puerto eran los siguientes: hierro, acero, áncoras, barril de clavazón, estaño, plomo, cobre, lana, regaliz, avellana, paños (en pieza entera, en media pieza, en cuartilla o rollo), lienzos de sesenta baras, olona, cañamazo, azafrán, pimienta, comino, cera, sebo, cueros (de carnero, de cabrito, de cordero, de cabrunas, de vaca de Castilla, de Galicia, de Asturias), coneginas, fainos, marcos, grises, resina, incienso, arenque, congrio, merluza, sal, sardina de Galicia, sardina fresca, tocino, unto, trigo, centeno u ordio, mijo, cebada, haba, arvejas, lenteja, avellana, nuez, castaña, aceite, miel, vino bastardo (de Andalucía o Portugal), vino de la Rochela, vino bordel, vino extranjero, sidra, vinagre, cornio, fusteda, fustan, mercería, duela, fronçalla o pipalla, hallar, borne, muela, molcos, gabias, higos, pasas, astas (de glabios, de lanzas, de dardos), vena de hierro, herraje, pluma, baternes adobados, lino, cáñamo, cuerda hecha, manzana, cerezas, guindas, cebollas, ajos, hollas, alcatrán, arpillera, tabla, remos, chaplo-nes de remos, toneles, pipas, vidrios, papel, estopa, cerezos, guindas, escudillas, tajadores etc.<sup>1</sup>

---

1. *Fuentes Documentales Medievales del País Vasco (FDMPV)*, 37, p. 177.

Por otra parte, al final de nuestro período el arancel de Lequeitio de 1519 enumeraba las mercancías importadas y exportadas imponiéndoles su correspondiente tasa: por cada quintal de hierro, una blanca o medio maravedí si el comerciante era vecino y un maravedí si no era vecino; por cada quintal de anclas, dos maravedís; por cada quintal de sebo, dos maravedís; por cada quintal de brea o resina, un maravedí; por cada quintal de carga, dos maravedís; por cada doscientas fanegas de trigo, cebera, sal, avellanas, nueces o castañas una fanega; por cada paño, tres maravedís; por cada cada paño menor (carisea o cuartillo de color o dordel), un maravedí; por cada puerco, tres maravedís; por cada millar de sardinas, tres maravedís; por cada millar de arenque de Flandes o de Irlanda, cuatro maravedís; por cada docena de borne, tres maravedís; por cada docena de pescado çeçial de Irlanda o del Canto o de Galicia, una blanca; por cada fustan, dos maravedís; por cada pipa de sidra, un maravedí; por cada pipa de vino de un vecino, un maravedí; por cada pipa de sidra de un vecino, un maravedí; por diez cueros adobados de vaca, cuatro maravedís; por cada diez cueros con pelo, tres maravedís; por cada docena de cueros de ternera, dos maravedís; por cien cueros de ternera con pelo, ocho maravedís; por cada saca de lana, cuatro maravedís; por cera de valor de cuatrocientos maravedís, dos maravedís; por cada manto de Vernia cachera de Irlanda, dos maravedís; por cada quintal de congrio, ocho maravedís; por cada barcada de ollas, de ajos o de cebollas, medio real castellano; por cada cien maravedís de valor de lienzo, una blanca; por cada olona de pordebi o de la marca nueva que traiga un extranjero, dos maravedís; por cada olona de nedrynari, un maravedí y medio; por cada docena de carderumas, dos maravedís; por cada doscientos maravedís de precio en tablas de haya, roble u otro árbol, un maravedí; por cada docena de cueros de cabrunas, dos maravedís; por cada quintal de aceite, dos maravedís; por cada quintal de higos pasos o por cada quintal de pasa, un maravedí; por cada quintal de pluma, cuatro maravedís; por cada florín de oro de valor es decir de 265 maravedís, un maravedí. Esto en cuanto al contenido. Pero también se pagaba por la entrada del continente, es decir, del barco: por cada tonelada de la nao o navío, medio maravedí; por cada bajel de vena, ocho maravedís; por cada pinaza extranjera, ocho maravedís; por cada pipa de vino que sale en buque extranjero, tres maravedís, etc.<sup>2</sup>

Según Valentín Vázquez de Prada, las importaciones de los productos que llegaban a los puertos vascocantábricos eran el resultado de las transacciones comerciales de las ferias que se celebraban en Flandes. En efecto, se celebraban dos ferias anuales mayores de seis semanas de duración. Igualmente en Amberes se celebraba la feria de Pentecostés o de junio ya que comenzaba después de la Pascua de Pentecostés y duraba hasta mitad de agosto. Mientras que la feria de Saint-Bavon o de septiembre duraba desde este mes hasta mediados de noviembre. Por su parte la feria de Bergen-op-Zoom también denominada feria fría, comenzaba en noviembre y se prolongaba hasta el diez de febrero y la feria de Pascua de Resurrección comenzaba el viernes santo y finalizaba diez días antes de la Pascua de Pentecostés. Estas ferias van perdiendo protagonismo en la misma medida en la que las compraventas se van generalizando en cualquier día del año si bien los pagos se reservaban para la quinta semana de cada una de las ferias. Además muchas de las transacciones comerciales quedaban condicionadas a la llegada de las flotas.

## 2.2. Productos importados

Los productos que se importaban desde Flandes y desde otros puertos del Norte o se exportaban desde los puertos vascocantábricos venían todos ellos mezclados en las bodegas de los buques. No se daba en esta época un transporte selectivo y normalizado.

Según García de Cortázar que lo toma de Guiard se importaba aceite y grasa de ballena, bacalao, cueros de Moscovia, paños de Flandes e Inglaterra, toneles de mercería de Francia, vidrios, papel, brea y resinas, vino y trigo.

En el fuero de San Sebastián de 1180 ya se especificaba como luego se hizo costumbre que los productos que llegaban a su puerto eran pescados, cera, cobre, estaño, plomo, pimienta, incienso, caballerías, cueros (de carnero, de vaca, de cordero, de ciervo, de conejos, de gato salvaje y doméstico), pieles (de cabra, de zorra, de ardilla, de liebre), garduñas, fardos de tela, cuerdas, arpilleras y telas de lino, etc.

Los mercaderes vizcaínos comerciaban en la feria de Medina del Campo llevando paños y mercancías arribadas a los puertos de la villa. Según Guiard llegaban de La Rochela y de Normandía vinos y granos, de Inglaterra y Flandes paños, conservas, cueros, grasas y manufacturas. El que todos los productos llegaran mezclados en las bodegas de los buques no nos debe impedir que con un fin de claridad los podamos catalogar en varias clases:

2. *FDMPV*, 40, p. 873.



### 2.2.1. Abastecimientos

Varios eran los productos agrícolas que se importaban a los puertos vascos tales como, por ejemplo, la cera que llegaba a Amberes desde Prusia, Polonia, Livonia o Moscú, el trigo y otros cereales de los que la cornisa cantábrica comúnmente y aun coyunturalmente la península ibérica eran deficitarias. Para la importación de abastecimientos se necesitaban patentes reales, por lo que dichos abastecimientos almacenados en Amberes y traídos desde Polonia, Pomerania, Brandeburgo o Sajonia, tenían tratamiento muy singularizado y especial.

Sobre el abastecimiento de los puertos de la costa y especialmente de la provincia de Guipúzcoa existen un sin fin de reales cédulas en las que los Reyes permitieron la importación de vituallas a estos territorios porque se encontraban en necesidad a lo largo de muchos de los años de este período. Sirvan estos ejemplos de lo que vamos diciendo:

«que a causa deser la dicha Provincia estéril de pan, diz que ellos se acostunbran mentener e probeerse de pan por mar, ansy de Francia como de otras partes. E que agora diz que a causa de algunas cartas de marca e rrepresaria que nos abemos dado contra los naturales del dicho regno de Francia e otras partes, diz que el dicho pan se non trae a la dicha Provincia e dello diz que la dicha Provincia rresçibe mucha fatiga e danno...mandandoles dar nuestra carta para que todas e qualesquier personas que traxiesen el dicho pan e mantenimientos a bender a la dicha provincia de Guipuzcoa pudiesen benir e bolver seguramente, non embarcante qualesquier cartas de marca e rrepresaria que toviesen algunos nuestros subditos e naturales»<sup>3</sup>.

Medio año más tarde los reyes daban en Jaén el 18 de julio de 1489 otra real cédula en el mismo sentido donde se especificaba mejor de dónde venían los abastecimientos a la provincia:

«por que vos mando a todos e cada uno de vos que dexeys e consintaes venir libre e seguramente a qualesquier personas de qualesquier partes de mis rreynos e sennorios e de fuera dellos, ansi de Francia como de Inglaterra e Nabarra e Bretanna e de otras qualesquier partes con sus naos e fustas e bestias cargadas de pan, trigo, çebada, çenteno e abena o mijo o vino o carne, toçinos o carneros o obejas o cabrones e bacas e bueyes o pasas e figos e sal e azeyte e salmones e pescado çeçial e atunes que vengyan para mantenimiento de la dicha Provincia, ansi por mar como por tierra; e que non les tomeys nin rrepresseys los tales mantimientos a la venida y tornada en las fustas e naos nin bestias en que lo traxieren, nin las personas que trayan quedando las dichas marcas en su fuerça e vigor para en las otras cosas que en las dichas naos venieren que non sean de los dichos mantenimientos»<sup>4</sup>.

Sobre el sebo dice una ordenanza sobre las regateras dadas por el concejo de Bilbao en 1509: «primera-mente que las candelas que fesieren que sean de sebo desta tierra e de Gallisia e de Portugal e de Yrlanda e de Bretanna e non de otra parte ninguna e que ayan de dar e den la libra de candelas a dose maravedis»<sup>5</sup>.

### 2.2.2. Productos de la industria textil

Los productos de la industria textil eran la base constante y esencial del comercio transmarino, y en primer lugar la pañería, la cual en el siglo XV sufrió en Flandes una profunda transformación industrial en cuanto a su utillaje y su organización.

Luego en importancia venía la industria del lino que adquirió un gran desarrollo con el mercado del Nuevo Mundo. Las piezas de lino se denominaron «Holandas» porque en varias ciudades de esta región recibían su último blanqueo. También se denominaron «arbines» a las telas de lino de Haarlén y otros lugares, especificadas por el sello que llevaban como paños de la espada, paños de la llave, paños de torres y por fin podemos citar los «tisus» que eran tejidos de lino, finos y sólidos, etc.

En tercer lugar estaban los tejidos de lana como las sargas (telas gruesas, toscas y muy resistentes, cuyo entramado formaba líneas diagonales), las «anacostes» (nombre derivado de Anascote - Hondschoote) de gran variedad entre ellas por sus dimensiones, colores y cualidades, las «bayettes» (telas de lana gruesa pero más ligera), las «cariseas» (de Kersey, al sur de Suffolk en Inglaterra) que eran paños ligeros, fabricados en las aldeas del norte y del oeste de Inglaterra y que eran teñidas en Amberes; los «santantones» tejidos de lana originariamente producidos en Southampton, denominados por los italianos suantoni.

Luego habría que citar a los tejidos de algodón como los fustanes de tela gruesa de lino y algodón, con pelo por una de sus caras, y cuyas calidades se distinguían por las diferentes marcas o emblemas y por los sobrenombres que les acompañaban en razón de su origen; las «cotoninas» que eran tejidos blancos de algodón labrado comúnmente de cordoncillo, los «audenardos» procedentes de Audenarde, etc.

3. Valladolid, 24 de enero 1489. *Libro de los Bollones*, p. 428; *Libro Viejo*, tít. 56, fol. 64.

4. *Libro de los Bollones*, 430; *Libro Viejo*, tít. 57, fol. 65.

5. *Libro de acuerdos y decretos municipales: FDMPV*, 56, p. 40.

También tenía buen comercio los tejidos en seda como los rasos (de seda brillante), las telillas de seda, etc.

A este respecto de la importación de productos de la industria textil, el 28 de febrero de 1514 la reina doña Juana daba una real cédula que más tarde fue sobrecartada y confirmada en Madrid el 3 de marzo de 1514 en la que decía:

«Bien sabeys como en las ordenanças que mande fazer nuevamente, cerca de la forma que se a de tener en el hacer e labar e vender de los pannos que en estos mis Reynos sean de vender y traer de fuera parte, para se vender en ellos, ay un capítulo su tenor del qual es este que se sigue: Otrosy mando que los pannos estranjeros que se vendieren e labraren en estos mis Reynos sean de la ley y quenta e tinte e troques y orillas en estas mis ordenanças concevydas y que contra el tenor y forma dellas no se pueda vender, so las penas contenidas en estas mys ordenanças y en las cartas y prematicas destos mis Reynos que sobre lo suso dicho disponen. E agora yo soy ynformado que a cabsa que los hacedores de los pannos de los Reynos de Ynglaterra e del condado de Flandes e de otros Reynos e sennorios estranjeros donse se hacen e labran los pannos que se suelen y acostumbbran traer a estos mis Reynos e sennorios para se vender en ellos, no tienen peynes ni aparejos ni estan yndustriados en la forma que an de tener en el hacer e labrar de los dichos pannos, para que vengán fechos segund e de la manera que las dichas mis ordenanças lo disponen, no quieren hacer ni labrar los dichos pannos conforme a lo contenydo en las dichas mis ordenanças; e que por esto a avido e sy se venden grand falta de pannos en estos mis Reynos e sennorios, e que los que ay se venden a muy mayores precios de lo que se solian vender. Lo qual mis subditos e naturales an rescibido e resciben mucho danno, e por que a my como Reyna e sennora en lo tal pertenece proveer e remediar mande a los del mi Consejo que viesen e platycasen el remedio que en esto se podia dar para que cesasen los dichos ynconbinyentes, e en estos mis Reynos oviese abasto de pannos de que mis subditos se puedan vestir e moderados precios. E por ellos visto e platycado con algunos mercaderes e tratantes destos mys Reinos e con algunos hacedores de los dichos pannos que para ello fueron llamados...fue acordado que entre tanto que las personas que hacen e labran los dichos pannos fueran de estos mis Reynos, se yndustrian para hacer e labrar los dichos pannos segund e de la manera que por las dichas mis ordenanças esta dispuesto e se provean de los que para ello son necesarios...e a los de fuera dellos para que de aqui adelante por tiempo de dos annos cumplidos primeros syguientes los quales corran e se cuenten desdel dia de la data desta my carta en adelante, puedan traer e trayan libremente a estos mis Reynos e sennorios todos los pannos que fasta aqui solian e acostumbbran a traer e para que los puedan vender e vendan en ellos syn que por ello cayan ni yncurran en penna alguna de las en las dichas mis ordenanças contenidas, no embargante que los dichos pannos no sean de la ley e quenta e tinta e troques en las dichas mis ordenanças contenidas, con tanto que los mercaderes e tratantes que ovieren de vender en los dichos pannos a la vara, los vendan mojados a todo mojar, e tundydos e meidados sobre tabla segund e por la manera que por las leyes e prematicas destos mis Reynos esta dispuesto»<sup>6</sup>.

### **2.2.3. Metales y productos metálicos**

Así como los vizcaínos exportaban a Flandes y a Inglaterra lingotes y anclas de navíos, también, y a trueque de lo exportado, importaban cobre de distintas regiones tales como de Limbourg, de la Europa central, de Hungría, de Alemania del sur, del Tyrol o de Suecia. También se importaba bronce, latón, hierro y acero especiales tanto en forma de útiles elaborados, cables, quincallería, clavos, cuchillos, tijeras o armas. Entre los metales se introducía en los puertos vascos el mercurio como producto de tintorería y como útil para la amalgama de metales preciosos, lo mismo que estaño y plomo.

Entre estos utensilios sobresale la platería y la joyería en forma de cálices con esmaltes y con escudos de armas de los donantes, custodias, cruces procesionales, cruces relicario o campanillas de Brabante, etc.

### **2.2.4. Manufacturas en madera**

Se importaba en los puertos vasco-cantábricos desde Flandes madera sueca para las construcciones arquitectónicas y navales, pino de Flandes, muebles de todas clases, escritorios, escribanías de asiento, sillas de cadera, bancos y vaquetas. No hay que olvidar que ninguna casa de mercader estaba desprovista de arcones, cofres y arquetas. Eran famosas las arquetas de Flandes que servían para el transporte y la conservación de lienzos y géneros textiles. Igualmente eran signo de prestigio las cajas fuertes de procedencia alemana, provistas de complicada cerrajería, los arcones de nogal o los muebles limosneros.

6. AGG. Secc. 2, Neg. 22, Leg. 12.



### 2.2.5. Encajes y tapices

También llegaban a los puertos cantábricos encajes, bordados, tejidos ricos y textiles y, sobre todo, tapices muy estimados por los oligarcas españoles entre los que se contaban los reyes, los personajes de la corte, los príncipes de la iglesia y en general todos los nobles.

La oligarquía hispana que durante toda la Edad Media se sintió influida por la tradición árabe vino con el Renacimiento a sustituir los papeles pintados de las paredes, por los tapices procedentes de los talleres flamencos de Bruselas, Brujas o Amberes. Los tapices eran de muy distinta calidad y precio, según su valor artístico y su trabajo artesanal, ya que para su confección se utilizaban lanas y sedas de distinta calidad, lo mismo que hilos de oro y de plata. Representaron estos tapices escenas de caza, temas históricos, temas bíblicos, etc. Más aún, junto a la escena principal del tapiz se enmarcaba una orla repleta de escenas menores mitológicas, bíblicas o simplemente representativas.

### 2.2.6. Tablas pintadas y retablos

En la segunda mitad del siglo XV llegaron a los puertos vascos innumerables tablas pintadas en talleres de Flandes, lo mismo que trípticos flamencos representativos de escenas bíblicas y evangélicas, ya fuera de la Sagrada Familia, de la Pasión de Cristo, del Descendimiento de Cristo o de la Piedad de la Virgen.

Los historiadores del arte vasco<sup>7</sup> señalan la gran influencia que en estos años aportó el arte flamenco, principalmente en los retablos.

Si seguimos a Jesús Muñoz Petralanda las relaciones comerciales con toda la fachada atlántica europea, proporcionaron una vía directa hacia los más activos focos artísticos del momento. Estas circunstancias incentivaron el consumo de obras de arte de muchos formatos y gustos, como las obras de alabastro de origen inglés, elaboradas en los talleres de Nottingham, York o Londres. Estas representaciones artísticas adornaban el género funerario, formaron polípticos evangélicos como el de Plentzia en Vizcaya o ciclos hagiográficos como el de Santa Catalina de Hondarribia. De la segunda mitad del siglo XV se conservan en el País Vasco atlántico numerosas piezas de arte sueltas como por ejemplo en Bilbao, Orduña, Lekeitio, Markina, etc.

En esta misma segunda mitad del siglo XV se importaron trípticos procedentes de los Países Bajos meridionales. Se trataba de obras talladas en madera, aisladas o en grupo, policromadas, con escenas de carácter narrativo, encuadradas por elementos de mazonería cual si fueran arquitecturas en escala. En esta línea están los tres relieves de Santa María de Itziar, dedicados a la Virgen y que procedieron de los talleres de Bruselas. Igualmente y corroborando esta misma dirección, está el tríptico de la Pasión de la capilla de Santa Ana de Lekeitio, construida por iniciativa del mercader Pedro Ibáñez de la Rentería en 1494 y que sigue el modelo brabantón. En efecto, en este conjunto sobresalen los doseletes que hacen uso de arcos conopiales, elementos típicos dentro de la producción de Bruselas.

Otro ejemplo lo tenemos en el tríptico de la infancia de Cristo proveniente de la anteiglesia de Giza-buruaga y que hay que atribuir a los talleres de Bruselas o de Amberes ya que muestran gran parentesco con la capilla de Santa Lucía de la iglesia de San Leonardo de Leau, en el Brabante. También es obra importada el tríptico de la Asunción-Coronación de la Virgen de Errenteria, que goza de calles y entrecalles con bandas de motivos calados a modo de zócalo. Se trata de una talla de gran calidad y que habrá que relacionar con los talleres de Bruselas.

Al comienzo del siglo XVI se da en las villas vascas del Atlántico una progresiva emancipación de los focos foráneos, los cuales fueron sustituidos por otros de influjo castellano y, más aún, por la arribada de los propios artistas que crearán su escuela y tendrán unos seguidores locales.

Con el siglo XVI los talleres de Amberes sustituirán progresivamente a los de Bruselas, renovando las tipologías del arte como lo demuestra el tríptico de perfil de T invertida, adquiriendo con esta técnica un mayor impulso vertical y abierto, por oposición a los retablos cerrados del norte de Europa. En esta línea se puede señalar el retablo de piedra de Orduña perteneciente probablemente a la capilla de la Virgen Blanca, que fue fundación de los Arbieto en el primer lustro del siglo XVI. Esta fase será testigo del desarrollo del gran retablo esculpido y que además consta de inmensos muebles que condicionan la propia arquitectura del templo como sucede con el retablo de la iglesia parroquial de Santa María de Lekeitio que

---

7. Como, por ejemplo, Pedro Luis Echeverría Goñi citado en la bibliografía.

posee un altoprelieve al modo flamenco y que culminó la obra de policromía hacia 1514. Para estas fechas ya está en marcha otro gran retablo esculpido en tierra vasca y que ornamenta el presbiterio del Santuario de la Encina de Artziniega realizado entre 1510 y 1520.

Por otra parte el retablo de San Pedro de Orduña, que viene ya citado en 1516 en el testamento de su fundador Juan Sáenz de Herrán y Fernández de Arbieta, es considerado por algunos como obra de origen flamenco, mientras que para otros es de un artista conocedor de los retablos de Amberes pero que lo realizó «in situ».

Raquel Sáenz Pascual nos describe el dualismo pictórico de la primera mitad del siglo XVI. Para el territorio de Álava presenta una rica colección de pintura flamenca importada, pero no señala retablos de este origen. Es decir, lo que predomina en Álava es una retablistica autóctona. En Álava hay numerosos ejemplos de pintura flamenca de importación pero en ningún caso puede hablarse de retablos, ya que son pequeños trípticos de carácter devocional. Sin embargo, como excepción, es de mayores dimensiones la tabla de la Pasión del Maestro de la Leyenda de Santa Godeliva, procedente de Salinas de Añana.

Por el contrario para la zona costera parece que tuvo mayor importancia la obra importada y en especial en el territorio guipuzcoano.

Si los comparamos con los retablos autóctonos, los retablos flamencos importados presentan enormes diferencias técnicas, ya que disponen de mayor calidad estilística, de iconografías más complejas, de una utilización de distintos materiales, de mayor precisión y delicadeza de ejecución, de diferentes acabados y por fin de distinto concepto en la aplicación del oro.

Estos retablos se importaron para decorar capillas laterales, a menudo funerarias, como el descendimiento de la capilla de los Reyes de San Pedro de Vitoria, la capilla de los Sasiola de Deba o el retablo escultórico de las Navas de Tolosa de la catedral de Pamplona. Finalmente estos retablos sobresalen por la minuciosidad en el dibujo, la perfección del acabado y la superior calidad estilística y técnica.

Las causas por las que se importaron estos retablos flamencos, numéricamente significativos son varias: en primer lugar porque la mentalidad y religiosidad vascocantábrica de la época está en sintonía con las formas religiosas flamencas. En segundo lugar, y como razón de lo antecedente, el intenso intercambio comercial que llevaban los puertos vascos y flamencos desde hacía siglos, suponía que la lana castellana y el hierro vasco que se exportaban pudieran ser pagados en obras de arte lo cual da cierta explicación a que las obras de arte importadas estuvieran en manos de comerciantes. En efecto, los trípticos y las pequeñas tablas que decoraban las casas particulares y las capillas de enterramiento están relacionados con comerciantes y transportistas vascos. Por ejemplo, el tríptico de la Pasión de Salinas de Añana o las obras de arte de la familia Sasiola de Deba, están estrechamente relacionados con un tríptico de los manieristas de Amberes. Del mismo modo, la tabla de la crucifixión con difunto de la parroquia de Ajurias en Vizcaya procede de Brujas, el descendimiento de la capilla de los Martínez de Salvatierra en San Pedro de Vitoria tiene reminiscencias flamencas. En tercer lugar, muchas de las obras que llegaron a los puertos vascos, lo hicieron por encargo directo de los compradores que eran comerciantes, militares o embajadores. Y finalmente, otras veces, llegaron obras de arte a través de oficinas comerciales establecidas por comerciantes flamencos como el escultor Guiot de Beaugrant que se instaló en Vizcaya.

Además podemos comparar y calificar como diferentes las características de los retablos autóctonos y de los importados. En los autóctonos sobresalen la agrupación de las escenas como puede comprobarse en ciclos de la infancia de Cristo o de la vida de la Virgen, los ciclos hagiográficos o de la Leyenda dorada y los ciclos del apostolado y de los evangelistas.

Por el contrario, aunque los temas escogidos sean parecidos, tales como la vida de Cristo y de la Virgen, las representaciones de santos como el de San Miguel en Bergara, etc., sobresalen las obras importadas por la mayor calidad estilística y por una iconografía más compleja, especialmente en las miniaturas que se desarrollan en los fondos de los paisajes. Sin embargo, ninguna de las obras que han llegado a los puertos del País Vasco resulta novedosa o especialmente original, ya que se palpa que son fruto de una producción programada de taller, ya sea con modelos propios, ya sea con copias de obras que habían tenido un especial éxito. Así, el descendimiento de San Pedro de Vitoria responde a un original perdido de Hugo van der Goes que se seguirá copiando en el siglo XVII. Lo mismo hay que decir de los grabados que se reprodujeron siguiendo las obras de Durero y que tuvieron una gran repercusión en Flandes en la primera mitad del siglo XVI.

Concretamente el tríptico de Aizarna es una obra de encargo que viene resuelta con modelos y recetas de taller del entorno de Pieter Aertsen y con cierta semejanza con el retablo de la Natividad de la iglesia del Salvador de Brujas. A pesar de la atribución de esta obra a J. van Hemessen, parece más claro atri-



buiria al círculo de Aertsen. Del mismo modo, en el retablo de San Bernabé de Zumaia se repiten modelos de un taller flamenco y aun modelos de otros talleres como el de Roger van der Weyden. Por último otra forma de copiar una composición era hacerlo a través de grabados como se puede colegir sucedió con el retablo de Bergara dedicado a San Miguel y que se relaciona con grabados de Durero de 1511.

Por último, el retablo del Oratorio de Loiola en Azpeitia se montó todo él, a principios del siglo XVI, en función de una tabla devocional. Esta tabla flamenca es una Anunciación de fines del siglo XV atribuida a Jan Provost que fue regalo de Isabel la Católica a doña Magdalena de Araoz cuando se casó con el señor de Loiola.

### **2.2.7. Artistas flamencos asentados en el País Vasco y Navarra**

El historiador del arte Pedro Luis Echeverría Goñi centra su investigación en el retablo renacentista. Este autor señala el hecho de que en un primer momento el retablo renacentista del País Vasco está ligado a los talleres de Burgos y Valladolid, pues algunos de los linajes castellanos más influyentes como eran los Mendoza o los Ayala, tenían su casa solariega en tierras de Álava. Sin embargo, y por otra parte la constante inyección de obras de talla, y más aún la llegada de artistas flamencos y franceses que se constata en estos momentos, nos habla de las intensas relaciones comerciales existentes entre el puerto de Bilbao y los puertos de Flandes. En tercer lugar, la excepcionalidad de algunos retablos renacentistas, como los de la villa de Oñati, sólo se puede explicar por el mecenazgo y la financiación exógena de prohombres vascos, que ejercieron cargos en la corte, en la milicia, en la Administración o en la Iglesia durante el reinado de Carlos I.

El primer renacimiento vasco que, cronológicamente hablando, comienza en el segundo tercio del siglo XVI y se cierra en el concilio de Trento es muy heterogéneo. Se ve que el País Vasco recibió artistas y modelos flamencos, franceses, burgaleses, vallisoletanos y de todos los territorios circunvecinos.

Mucho se ha hablado de la llegada masiva durante el reinado de Carlos V de artistas extranjeros franceses y flamencos que eligieron el País Vasco como lugar de residencia y donde instalar sus talleres. En realidad se trataba de súbditos del emperador que se beneficiaron de la apertura de fronteras, de las exenciones fiscales y de la afluencia de oro americano y que en algunos casos huían de las guerras de religión en sus lugares de origen. En efecto, el estudio de los lugares de origen de estos artistas, lo mismo que la investigación de sus itinerarios de viaje, resultan imprescindibles para comprender la introducción en el Renacimiento vasco de esa interpretación nórdica.

El clan de los Beaugrant procedía de Bruselas. Por su parte tanto Pedro de Borges que provenía de Brujas, como el ensamblador holandés Nicolás van Haorlen estaba ligado también a Brujas. Entre los entalladores provenientes del norte están Felipe de Borgoña, Esteban Bertín de París y Pierres Picart de Peronne en la Picardía.

De los Beaugrant que estudia Juan Plazaola, nos interesan Guiot, que debió ser el jefe del grupo familiar, su hermano Juan que fue también figura destacada en la plástica renacentista en el área vasco-navarra y un tercero, sobrino de los anteriores, llamado Mateo.

A Guiot de Beaugrant (+ 1549) se le encuentra documentado en Flandes ya en 1526 y se le debe la famosa chimenea de Brujas. Más tarde, ya casado, vino a Bilbao (1533) donde se estableció. Según Barrio Loza trabajó en el retablo de la catedral de Bilbao y aun de él podrían ser las cuatro estatuas de Santos Padres de la Catedral. Weise por su parte le atribuye la Piedad de la Iglesia de San Antón de Bilbao. También es obra del mismo autor el retablo mayor de Santa María de Portugalete que consta de zócalo de piedra, cinco pisos, tres calles y el consabido ático con el Calvario. En este retablo se compaginan la obra de Guiot, la de miembros de su escuela y la de Juan de Ayala. En la misma iglesia de Portugalete puede pertenecer a Guiot de Beaugrant el retablo de la Adoración de los Reyes de una capilla lateral. Por último a partir de 1545 debió trabajar Guiot en la iglesia de San Severino de Balmaseda en la realización del Calvario, principalmente en la figura de Cristo.

Del taller de los Beaugrant salió también el retablo de la capilla del abad Irusta en Cenarruza. Igualmente Guiot de Beaugrant es el que inició el retablo de Elvillar, que es, otra vez en opinión de Plazaola, el mejor de los retablos prerromanistas de toda la Rioja alavesa y que fue terminado con la colaboración de Juan y Mateo Beaugrant.

Junto a los Beaugrant en Elvillar intervinieron Arnao de Bruselas y Andrés Araoz. En este altar se perciben claramente las relaciones existentes con el relieve de la Piedad de Ezcaray y con todo el grupo estilístico del manierismo flamenco por él representado. Un estudio completo de la obra y el estilo de los Beau-



grant, debería incluir otras muchas obras realizadas especialmente en La Rioja, como por ejemplo en San Vicente de la Sonsierra, San Esteban y Santa María de Abalos, Santa María de Cañas y en Ezcaray, así como su probable participación en otras iglesias de Bizkaia como La Población, y de Navarra como en la villa de El Busto.

A Arnao de Bruselas, un flamenco establecido en Logroño y uno de los mejores imagineros del Renacimiento hispano, se le debe, según Weise, los retablos de San Martín de Alberite y de Santa María del Palacio en Logroño, lo mismo que otras obras en Genevilla (Navarra). También se le ha relacionado con el retablo de Angostina y con la talla de Santa Coloma, que es sin duda alguna una de las piezas más hermosas de la escultura alavesa.

A esta nómina citada de artistas flamencos que trabajaron en La Rioja, Álava y Bizkaia debe añadirse Jorge de Flandes que se acercó en Navarra.

Como conclusión podemos afirmar que son muchos los retablos góticos vascos que tienen sólidas influencias flamencas. En concreto, en cuanto a la policromía, son dignos de señalar entre otros los siguientes: el tríptico de la Pasión de Lekeitio del año 1494-1500 que conserva una relación clara con el foco de Brujas; el retablo de Santa María de Lekeitio, confeccionado entre 1500 y 1505, de origen nórdico, con señas de identidad flamencas, especialmente en la policromía; el tríptico de la Asunción y Coronación de Errenteria, construido entre 1505 y 1510 y relacionado con los talleres de Bruselas ya que es de policromía hispano-flamenca; el retablo de San Antón de Zumaia realizado entre 1510 y 1515 atribuido a J. van Coninxioo y de especial policromía flamenca; el retablo de San Juan Bautista de Aspuru realizado entre 1515 y 1520 en donde se muestra cierto realismo de raíz nórdica; el retablo de San Pedro de Orduña realizado hacia 1520 con un recubrimiento policromo hispanoflamenco; el retablo mayor de Goikoelexea de Larrabetzu construido entre 1520 y 1525 que sigue la misma policromía hispanoflamenco; y finalmente, el retablo del Antiguo Oratorio de Loiola en Azpeitia construido entre 1498 y 1512 en el que como ya hemos visto se contiene un cuadro de la Anunciación del maestro flamenco Jean Prevost.

De mayor dependencia flamenca son los trípticos y poliptycos siguientes: el tríptico de San Bernabé de Zumaia, montado entre 1505 y 1510 y que es de algún anónimo seguidor de Van der Weyden o de Van der Goes y que ciertamente es una obra importada; el retablo de San Miguel de Bergara del año 1520-1540 que es de pintura flamenca; y por último, el tríptico de la Adoración de los pastores de Aizarna realizado hacia 1540 y que sin duda es una obra importada de Flandes.

### **2.2.8. Los libros y otros instrumentos de cultura**

También hay que enumerar dentro de los flujos culturales flamencos, y ahora centrados en un listado general, los libros y los productos de la imprenta flamenca y alemana, ricos en bellos grabados que aparecen en los frontispicios de los mismos. Entre estos libros sobresalen los misales, los breviarios, los cantorales, procedentes de las 56 imprentas que trabajaban en los Países Bajos. Igualmente dentro de los influjos culturales flamencos en los puertos vascos hay que añadir los instrumentos de música y otras manufacturas exquisitas como las obras de orfebrería.

## **2.3. Productos de exportación**

Según García de Cortázar, que lo toma de Guiard, se exportaba desde los puertos vascos una serie larga de productos entre los que hay que señalar la vena de hierro, el hierro labrado en forma de anclas, acero o clavazón. Hay que añadir en segundo lugar las sacas de lana, y luego indiscriminadamente las bolas de granaza y pastel, las roldanas de cobre, los cueros de corambre juntamente con cera, caldos y frutos de Andalucía, vinos, maderas, pescados y carnes. Por esto, intentando poner un cierto orden al tratamiento de exportación de los productos que llevaban a Flandes y a otros puertos del Norte los navíos vascos, se pueden catalogar en estos apartados o clases:

### **2.3.1. Especies, drogas y azúcares**

Las especias fueron el basamento de la grandeza de Flandes desde el principio del siglo XVI y desde que las rutas de las especias se vieron trastocadas por los descubrimientos de portugueses primero y de españoles después. Las especias se concentraron en Lisboa y fueron monopolio de la Corona que las exportó a Flandes directamente desde el año 1501, y también muchas veces a través de los puertos vascos.



Desde 1530 a 1550 las especias eran transportadas desde Lisboa a Amberes por medio de dos flotas anuales que arribaban en mayo-junio y en diciembre. Las flotas estaban integradas por un conjunto de unos ciento treinta navíos. Las cantidades eran aproximadamente entre 40 a 45.000 quintales al año que fueron disminuyendo en la segunda mitad del siglo XVI.

Las especias más comercializadas en Amberes fueron la pimienta de la costa del Malabar y el jengibre del Océano Índico, pero también de América vinieron las especias como las que provenientes de Santo Domingo llegaban a Sevilla. Otras especias apreciadas eran la canela, la nuez moscada y el azúcar. En cuanto al azúcar comienza en 1472 su exportación desde las islas atlánticas hacia Flandes, principalmente desde Canarias, y este flujo hundió al azúcar valenciano e hizo cerrar las puertas a la refinería Real de Gandía. Más tarde fue el azúcar de Santo Tomé y de las Antillas el que superó la producción canaria. Amberes se convirtió en la mayor refinería de azúcar de la primera mitad del siglo XVI. En Flandes fue estimado el azafrán de Aragón y de Cataluña.

### **2.3.2. Productos alimentarios**

La importación de la sal era vital para la industria de los Países Bajos que dedicaban unos tres mil barcos a la pesca del arenque que luego lo exportaban salado. La sal se importaba del Mediodía, de Francia, de Portugal y de España. Los bretones se especializaron en el transporte de la sal. En España la zona de producción salinera más importante fue la bahía de Cádiz y el Puerto de Santa María. La firma salinera más importante en Castilla era la de Jerónimo de Salamanca. El puerto de descarga de la sal era Bergen-op-Zoom.

El aceite importado a Flandes era, casi en su totalidad, proveniente de la Península Ibérica, específicamente desde Andalucía. Se exportaba por Sevilla y Sanlúcar de Barrameda. El aceite se envasaba en pipas de madera.

El vino se comercializaba desde la Península Ibérica y desde las islas atlánticas. Los centros productores fueron Málaga y Almería. La etapa del vino terminaba en Middelbourg.

También los frutos se importaban desde la Península Ibérica tales como las naranjas, los limones, los frutos secos, los higos, los dátiles, el arroz y el anís. Por ejemplo, Beatriz Arízaga cita para el año 1488 el transporte que barcos de Bilbao realizaron de dátiles valencianos hacia Flandes.

### **2.3.3. Colorantes y alumbre**

Los colorantes tradicionales de la Edad Media tales como el pastel, se vieron un poco abandonados, al ser sustituidos por el índigo, el palo de Brasil y la cochinilla. Al índigo proveniente del Océano Índico se le denominaba en Castilla añil. Los españoles introdujeron el añil en México que comenzó su exportación a finales del siglo XVI. La cochinilla fue utilizada como colorante y los españoles la exportaron en grandes cantidades desde Nueva España hacia Sevilla. Las más famosas de las cochinillas fueron la gris o misteca y la cochinilla de Tlaxcala o cochinilla negra.

El alumbre era indispensable para la fabricación de paños, al ser utilizado como mordiente y como producto para fijar y avivar los colores. También servía para preparar los cueros. En 1461 se descubrieron las minas de Tolfa en los Estados Pontificios. También comenzó la explotación del alumbre en las minas de Mazarrón, junto a Cartagena.

Perlas y piedras preciosas, principalmente los rubís, fueron exportadas por los españoles desde América, así como los portugueses lo hacían desde las Indias Orientales.

### **2.3.4. Algodón, lana y cueros**

El **algodón** se cultivaba en el sudeste español ya que fue introducido por los árabes durante su dominación y ellos lo exportaban al sur de Alemania. Más tarde, vino el algodón de la India, de Santo Tomé y del Brasil.

La **lana** hispana se exportaba desde finales del siglo XIII y la creación del Honrado Consejo de la Mesta en el siglo XIV suplantó a la lana inglesa. Y cuando se unieron las familias reales castellanas y flamencas a comienzos del siglo XVI, fue el mejor momento de la exportación lanera. Por citar un ejemplo, en 1466 la nación de Castilla en Brujas importó 1.540 balas de lana.

Cada bala de lana, es decir, 12 arrobas de 11 kilos y medio cada una, puesta en el puerto de destino, valía unos 10 ducados en 1490.

La lana se utilizaba para la producción y manufacturación de sayas o de tejidos ligeros. Los principales centros laneros castellanos de Burgos, Segovia y de Medina del Campo, se vieron incrementados por los riojanos de Belorado, Torrecilla de Campos, Nájera, Santo Domingo y de Logroño, y luego tras la conquista del reino por los navarros de Tudela, los aragoneses de Zaragoza, y los andaluces, extremeños y manchegos.

Flandes asumía el 60% de la lana hispana que se exportaba por los puertos de San Sebastián (lana navarra y aragonesa), Bilbao (lana castellana y riojana), Laredo, Cádiz y Sevilla. Una o dos grandes flotas se organizaban al año para transportar la lana. Estas flotas estaban compuestas de diez o veinte grandes navíos que zarpaban de Laredo y de Bilbao. Las naves de Vizcaya eran de 500 a 600 toneles y podían transportar de 1.500 a 2.000 sacas.

Brujas había obtenido la exclusiva de importación de las lanas españolas a los Países Bajos. Este antiguo privilegio obtuvo la confirmación del archiduque Maximiliano en 1493.

También los puertos franceses de Calais y Rouen, y de éstos a Saint-Omer, Armentières o Lille, atraían buena parte de las lanas españolas. No todas las lanas llegaban a Flandes como destino definitivo ya que a veces la lana de España terminaba en los puertos de Zelanda.

Se puede estimar que de un total de 17.868 balas de lana que llegaron en el otoño-primavera de 1553-1554 a Flandes, 9.272 provenían de Castilla, 6.759 de Vizcaya, 1.018 de Aragón y 819 de Sevilla.

Los cueros llegaban a Flandes en grandes cantidades, brutos o trabajados. Eran renombrados los cueros de Ocaña. Entre los cueros adobados, coloreados, adornados con dibujos y dorados sobresalían los guadamecis y los manufacturados en Córdoba o cordobanes.

### 2.3.5. El hierro

El hierro se exportaba en dos formatos principalmente: sin elaborar o elaborado. El **hierro no elaborado** se exportaba desde el mismo País vasco costando cada quintal unos 300 maravedises. Según R. Córdoba de la Llave el hierro extraído de las minas vascas provenía concretamente de Vizcaya (Elorrio, Durango y Arrazola) y de Guipúzcoa (Vergara, Azpeitia, Hernani y Oñate). En Guipúzcoa las ferrerías de Segura y su jurisdicción eran las principales.

Las veneras propias de Guipúzcoa suministraban sólo una parte del mineral utilizado en las ferrerías guipuzcoanas, las cuales por lo general se nutrían en gran parte del mineral de Vizcaya. Las ferrerías del interior vasco, alejadas de la costa o de difícil acceso a las importaciones de la misma, debían contentarse con vena autóctona.

La distribución de la vena estaba controlada por familias determinadas o por los mismos municipios. Por ejemplo, en Vizcaya es conocido el dominio que sobre la saca de hierro ejercía la familia Salazar. La gran cantidad de vena vizcaína que llegaba a Guipúzcoa se almacenaba en lonjas como las de Bedua y Alzola, las cuales eran también las que, tras ser elaborado el mineral, almacenaban los productos de hierro manufacturado. Las numerosas fraguas y ferrerías vascas producían clavazón, herraje, hachas, picas, azadas y armas. La producción de armas, tanto armas blancas como armas de fuego, quedaba centrada principalmente en el triángulo de municipios guipuzcoanos de Placencia de las Armas, Elgoibar y Eibar. Eran famosas también las armas de Marquina y la clavazón del señorío de Oñate.

La saca del hierro vasco sufrió vaivenes en razón de las circunstancias políticas y los tratados de amistad firmados entre el reino de Castilla (y específicamente las provincias de Vizcaya y de Guipúzcoa) con los reinos de Francia y de Inglaterra o con los puertos marítimos de Normandía, Flandes o Borgoña.

Citemos algunos datos de archivo que nos manifiestan estos vaivenes de la exportación del hierro vasco. Por ejemplo el 24 de marzo de 1480 los Reyes Católicos permitían a vizcaínos y guipuzcoanos sacar vena de hierro al reino de Francia<sup>8</sup>. Del 24 de enero de 1489 y dada en Valladolid es la real

---

8. *FDMPV*, 13, LVI.



cédula por la que se mandaba a los dueños de los minerales de hierro de Vizcaya y de las Encartaciones que diesen prioridad en la venta de la vena a los ferrones de Guipúzcoa. La Provincia de Guipúzcoa exponía que en la provincia

«ay muchas ferrerías las quales dis que se solian basteçer e proveer de las venas de fierro e azero asy del dicho condado e provinçia commo de otras partes, e disque agora a cabsa que dis que la dicha vena se saca fuera destos nuestros Reynos, dis que se despueblan e desfazen las dichas ferrerías e non tyenen que labrar»<sup>9</sup>.

En fechas sucesivas encontramos otras cartas reales que permitían la exportación del hierro y del acero vascos como la firmada por los Reyes Católicos en Burgos el 15 de febrero de 1497<sup>10</sup>.

Sin embargo, en 1505 se prohibía la saca de vena de hierro fuera del reino. En efecto, del 6 de septiembre de 1505 y dada por doña Juana en Segovia es la real cédula prohibiendo la saca de vena a Francia porque iba en perjuicio de las ferrerías guipuzcoanas. Dice textualmente el documento real:

«Otro si que conforme a las leyes e pragmáticas de estos reinos esta provincia de Guipúzcoa tenía provisiones Reales para los corregidores y jueces y otras justicias de Vizcaya, para que no permitan ni consientan pasar por ninguna vía ni manera, vena ninguna para hacer hierro y acero a Francia por ser contra leyes y en gran perjuicio y daño de esta provincia de Guipúzcoa por estar fundada en la administración y trato de las herrerías, y a mas de ello tenía ejecutoria contra los dichos vizcainos sobre la misma razón obtenida en contradictorio juicio; por lo cual dijeron que ordenaban y mandaban y establecían por ley que cada y cuando se sintiere que del dicho condado de Vizcaya llevan vena a Francia, se proceda con todo rigor contra los quebrantadores y transgresores de las dichas provisiones y ejecutorias, acudiendo al Señorío de Vizcaya con ellas y haciendo todas las diligencias necesarias para remedio de tanto daño como de pasar vena a Francia redundaría a esta Provincia y reino de España»<sup>11</sup>.

Igualmente desde Burgos el 7 de mayo de 1512 doña Juana mandaba al señorío de Vizcaya que no exportase a Francia hierro, acero y otros metales que pudiesen servir para la guerra<sup>12</sup>.

Del 14 de abril de 1514 es la real cédula dada en Madrid por la que se mandaba que no se sacara vena ni de Vizcaya ni de las demás partes del reino. La real cédula está dirigida

«a vos el que es o fuere mi corregidor o juez de residencia del mi noble e Leal condado e sennorio de Vizcaya e de las Encartaciones e Provincia de Guipuzcoa...ansi como a los alcaldes de las villas de Laredo, Santander, Castro de Urdiales e Sant Bicente de la Barquera...Sepades que por parte de la dicha provincia de Guipuzcoa me fue fecha relacion por su peticion que en el mi Consejo fue presentada disiendo que la dicha Provincia esta fundada sobre el labrar de los hierros e que la vena e metal con que se labran se trae del valle de Somorrostro e que los que sacan la vena en dicho valle diz que hasen entre sy ligas e monipodios para que alçen los prescios...dis que Ochoa de Salazar preboste de Portogalete so color de una mi carta que dis que tiene, saca muy grand cantidad de la dicha vena para el dicho Reyno de Francia...»<sup>13</sup>.

En cambio, del 14 de septiembre de 1515 y dada en Segovia por doña Juana es la real cédula que permitía en tiempo de paz o de tregua la saca de hierro y acero a los reinos de Francia e Inglaterra y a otros reinos extraños de Cristianos.

«Sepades que Francisco Peres de Ydiacayz e Pero Ochoa de Santa Maria en nombre e como procuradores de la dicha Provinçia me fizieron relacion de como la dicha Provinçia estava fundada al trato que ella viene e sale a causa de las ferrerías que en ella ay e que sin ellas no podrian bivir nin conservarse los vecinos e moradores de la dicha Provinçia e que los hazeros e hierros que en ella se labran continuamente e hasta agora los mercaderes naturales de la dicha Provinçia e los de fuera della y estrangeros los sacaban fuera destos mis Reynos a los Reynos de Françia e Ynglaterra e a todos los otros Reynos e partes de christianos sin perturbaçion alguna e que de poco tiempo a esta parte el mi corregidor dessa dicha Provinçia prohibe e defiende que ningunos azeros e hierro salgan della e que avia fecho descargar en el puerto de Deba çiertos azeros por perdidos e que si el dicho trato de los dichos azeros se bedase e defendiese a la dicha Provinçia todos los vecinos e moradores della resceverian mucho agravio...fue acordado e declarado que en tiempos que estos dichos mis Reynos tobieren paz o tregua con los Reynos de Françia e Ynglaterra e con los otros Reynos estrannos que los dichos hazeros e hierros de la dicha Provincia de Guipuzcoa se puedan e deban sacar della para qualesquier personas e asi de mis subditos e naturales como

9. *FDMPV*, 14, 307; *Libro Viejo*, tít. 55.

10. Luego recogida en el *Libro Viejo de Guipúzcoa*, tít. 68, fol. 77.

11. *Libro Viejo*, tít. 76, fol. 88; *Ordenanzas de 1583*, tít. 37, ley 4, cfr. Tomás GONZÁLEZ: *CCPV*, I(1829), pp.363-364.

12. *FDMPV*, 9, p. 338.

13. *AGG. Secc. 2, Neg. 21, Leg. 6; Libro Viejo*, tít. 89, fol. 128; *Ordenanzas de 1583*, tít. 37, ley 4.

estangeros destos dichos mis Reynos libremente sin les poner en ello ynpidimiento alguno e que abiendo guerra entre estos dichos mis Reynos e los otros Reynos estranos durante el tiempo que asi hubiere la dicha guerra non se puedan nin consientan sacar, cargar nin llevar fuera destos dichos mis Reynos los dichos azeros e hierro nin parte alguna de ellos sin mi liçençia y especial mandado que para ello yo les mande dar»<sup>14</sup>.

Sin embargo, en uno de los típicos bandazos que da la política, la carta del 14 de abril de 1514 sobre la saca de hierro fue sobrecartada y confirmada en Worms por Carlos V el 23 de mayo de 1521. Igualmente fue puesta en vigor en Toledo el 23 de junio de 1525<sup>15</sup> volviendo a prohibir la saca de vena para otros reinos extranjeros.

La carta real está dirigida «A vos los que soys o fueredes nuestros corregidores o jueces de residencia de los nuestros nobles y leales condado e sennorio de Viscaya e Provincia de Guipuzcoa». La petición la habían realizado el bachiller Iohan Lopes Delduayn y Juan Martines de Lasao «en nombre de la dicha Provincia». En el razonamiento del mismo documento se afirma que «a cabsa que muchas personas por virtud de licencias dadas por nos o por los Reyes Catolicos nuestros sennores padres e abuelos de santa Gloria ayan e otras syn tener licencia han sacado e llevado e sacan e lleban fuera del Reyno por mar mucha vena para hazer fierro e hasero».

El acuerdo real fue que:

«persona ni personas algunas por virtud de las dichas licencias ni en otra manera no puedan sacar ni saquen del dicho nuestro Condado de Vizcaya ni de las Encartaciones del, ni de la dicha Provincia de Guypuzcoa, ninguna vena para lo llebar fuera de los dichos nuestros Reynos e sennorios, so pena quel que lo sacare e llebare pierda las naos e fustas en que lebare e todos sus bienes para nuestra camara e fisco»<sup>16</sup>.

Sin embargo, como hemos visto la prohibición de exportación del hierro tenía sus excepciones de concesión real y sus contradicciones puntuales y municipales.

De 1515 es el pregón de la villa de Bilbao sobre este tema. El concejo expuso al corregidor licenciado Diego Ruiz de Lugo:

«que por quanto a su notiçia dellos abia benido que su merçed abia fecho plegonar en la dicha villa una çedula real de su alteza a que ninguno non sea osado de cargar para regnos estrannos ningund fierro nin azero e en ello la villa e todo el condado se sentya mui agrabiado porque se podría perder todo el trato de la villa e del condado, de que por cabsa dello muchos mercaderos dexaban de cargar mucha cantydad de fierro e azero para muchos lugares de fuera destos regnos; por ende por quitar ynconbenientes e non fuesen dapnados los besinos de la dicha villa e del condado pedio que su merçed mandase faser declaraçion sobre ello a que se estendia la dicha çedula real. E luego el dicho sennor corregydor dixo que por que cargasen en esta villa e en este condado de Vizcaya fierro e azero que non sea en uno en pasta e que conforme a lo que fasta aqui en esta villa se abia cargado que cada uno pueda cargar para qualesquier puertos e lugares de fuera destos regnos syn incurrir por ello en pena alguna porquel dicho plegon se estendia al fiero e azero que heran en pasta en uno mescaldo e non a otro ninguno»<sup>17</sup>.

La exportación del hierro vasco quedó interrumpida por la declaración de la guerra contra Francia e Inglaterra en 1525. Una real provisión del 2 de febrero del año 1528 suspendía durante la guerra con Francia la facultad que se le había concedido a Lope García de Salazar, vecino de Portugalete, para sacar hacia el reino vecino 30.000 quintales de vena.

En el documento dirigido a la Provincia de Guipúzcoa se decía:

«Por quanto por parte de vos la nuestra muy Noble y Leal Provincia de Guipuzcoa nos ha seydo hecha relacion por vuestra peticion diziendo que nos hezimos merced en tiempo de paz a Lope García de Salazar prevooste de Portugalete de saca de treynta mil quintales de vena para Francia e otras partes fuera del Reyno»...

«E que nos suplicavades e pediades por merced mandasemos revocar la dicha merced o mandasemos que no se sacase ninguna vena al Reyno de Francia ni a otras partes pues sin ella no podrian labrar las dichas herrerias ningund hierro e serian destruydas y favorecidas y socorridas las de los enemigos...

---

14. *Libro Viejo*, tít. 90, fol. 130; *Ordenanzas de 1583*, tít. 19, ley 4.

15. *Libro Viejo*, tít. 103, fol. 159.

16. AGG. Secc.2, Neg. 21, Leg. 6.

17. Libro de acuerdos y decretos, 1515, pág. 234.



«E por la presente porque agora nos tenemos guerra con Francia, mandamos suspender e suspendemos por el tiempo que la dicha guerra durare el efecto de la dicha merced de saca de la dicha vena»<sup>18</sup>.

También tenía lugar desde los puertos vascos la exportación del **hierro manufacturado** y se realizaba en forma de clavazón y de anclas. Las Ordenanzas de Bilbao regulan esta exportación:

«por quanto algunas personas, vezinos de la dicha villa, yendo e pasando contra las ordenanças antiguas e uso e costumbre de la dicha villa, avian comprado muchos quintales de fierros e azero, asy en la renteria desta dicha villa como en las lonjas de los mercaderos vezinos della tenian en esta dicha villa para personas que non son vezinos nin moradores de la dicha villa, lo qual avia pasado asy de fecho en dapno del vien publico de la dicha villa e contra las dichas ordenanças antiguas de ella e contra el uso e costumbre que sobre ello se avia tenido fasta aqui en la dicha villa, las quales ordenanças e costumbre que ningund corredor nin huesped nin maestre nin otro vezino nin morador nin avitante alguno de la dicha villa si onbres como mugeres non fuesen ozados en publico nin en secreto direte nin yndirectemente nin por ningud color que podiese ser nin fuese de comprar fierros nin hazeros algunos en poca cantidad nin en mucha por granado nin por menudo para persona nin personas algunas que non fuesen vezinos de la dicha villa»<sup>19</sup>.

«en commo los anquileros e ofiçiales de faser anclas desta dicha villa e sus recales, en las soldatas que davan a las anclas que fasian asi para los maestros de naos desta dicha villa commo para otros de fuera della, fassen mucho fraude e a causa dello los maestros e mercaderos que asi dellos conpravan e llevaban e recibian mucho agravio, perdida e dapno; e por tal que semejante fraude e los inconbenientes, perdidas e daptos que a causa dello se podrian recresçer e seguir, hera cosa justa rason e justo de prover e remediar para en lo benidero por esta villa e logar en donde se fasian muchas naos, carabelas e nabios e a donde ocurrian e venian muchos extranjeros de fuera parte asi maestros de naos commo mercaderes tratantes a faser e comprar anclas...proveieron e mandaron que non fuese osado de aqui adelante los dichos ofiçiales anquileros desta villa nin de sus recales nin ninguno dellos en ninguna manera de pesar nin pesen ninguna ancla que asi fezieren de pesar de dies quintales e dende avaxo commo para otros maestros mercaderes tratantes extranjeros de fuera parte e asy mismo que a todas las anclas maiores de mas de diez quintales fasta veinte quintales e dende arriva ayan de echar e echen a cada ancla medio quintal de soldada»<sup>20</sup>.

Así que de forma conclusiva recogerán todas estas normas las Ordenanzas guipuzcoanas cuando dicen:

«Que los de esta provincia de Guipúzcoa puedan sacar y vender para Francia e Inglaterra y otros reinos extraños, hierros y acero».

«...siempre han permitido a esta provincia no solamente el sacar para reinos extraños y vender a extranjeros hierro y acero y otras mercaderías que la tierra da, pero aun dinero adinerado en oro o plata como aparece por diversos privilegios, cédulas y provisiones Reales... dijeron que ordenaban y mandaban y establecían por ley que los vecinos y moradores de esta provincia de Guipúzcoa puedan sacar y vender para Francia e Inglaterra y otros reinos extraños hierro y acero sin que se le ponga y pueda poner estorbo ni impedimento alguno»<sup>21</sup>.

### 2.3.6. Embalajes de mercancías

El embalaje de las mercancías estaba sujeto a reglas fijas, ya que confeccionados de ciertos productos estimables, estos embalajes servían de unidad de medida.

Cada embalaje ya fuera saco, barril, tonel o fardo llevaba la marca del propietario.

La lana era expedida en sacos cada uno con dos balas. Los fardos o fardeles estaban cubiertos con tela gruesa o con cuero para protegerlos del agua.

Los objetos de metal viajaban en barriles o en toneles.

Los pequeños objetos de quincallería se metían en sacos. Las especias, drogas y colorantes circulan en sacos, cajas o barriles, lo mismo que el azúcar o la cochinilla. La cera era expedida en fardos, en obleas o tortas. El trigo viajaba en sacos.

18. AGG. Secc. 2, Neg. 21, Leg. 7.

19. *Ordenanzas de Bilbao*, 1487, pp. 48 y 49.

20. *Ordenanzas de Bilbao*, 1514, p. 207.

21. *Ordenanzas de 1583*, tít. XIX, ley 1.

## 2.4. Cuantía de los productos comercializados

Sin embargo de que muchos de los productos arribados a los puertos vascos estaban exentos, por disposición foral, del pago al rey de los diezmos y portazgos de la mar y tierra, la forma más directa de evaluar la cuantía de los productos arribados es estudiar el derecho de prebostad.

Porque los productos importados debían pagar el derecho de prebostad a las autoridades municipales de las villas. Se trata del derecho de prebostad que no conocemos de todos los puertos vascos sino excepcionalmente de alguno de ellos como Bilbao o Portugaleta.

El preboste, también denominado «senior civitatis» o «praepositus», era el representante y autoridad de ejecución del fundador de la villa. Era el delegado del Señor o del Rey en cada una de las villas burguesas, así como el Prestamero lo era en Tierra Llana.

El derecho de prebostazgo sumaba el diezmo de todos los productos que arribaban a los puertos vascos, lo mismo que del cobro de las penas impuestas en todas las sentencias judiciales. Luego a las entradas del preboste vinieron a sumarse otras entradas económicas tales como la recaudación por la entrada del trigo, o de la saca del hierro, y en general la carga o la descarga de los productos, lo mismo que los portazgos y genéricamente otros ingresos.

Los ingresos del prebostazgo de Vizcaya se dividían entre el Señor o Rey (o su delegado y corregidor) y el propio preboste. Las entradas propias de los prebostes a finales del siglo XV podemos evaluarlas en 75.000 maravedís para el de Portugaleta y 30.000 para el de Bermeo.

Un caso concreto de fricción en el cobro del prebostazgo lo tenemos entre Portugaleta y Bilbao. Portugaleta afirmaba que su jurisdicción se extendía desde el Abra hasta Luchana y por lo tanto cobraba este impuesto a todas las mercancías que pasaban por su jurisdicción, fueran o no desembarcadas en su puerto. Esta costumbre era mal vista por todos los maestros de barcos que sólo pasaban por la jurisdicción de Portugaleta ya que los productos que finalmente desembarcaban en Bilbao, se veían abusivamente recargados con doble prebostazgo. Los de Bilbao reclamaron ante los tribunales como abusivos estos pagos de prebostazgo a Portugaleta. La sentencia de García López de Chinchilla dada en 1490, y ratificada tras la apelación por real cédula del 21 de abril de 1498, fue favorable a Bilbao. Sin embargo, Portugaleta pudo conservar el cobro de la avería, es decir, del impuesto cobrado para subvenir los gastos de puesta a punto de las instalaciones de los propios puertos.

## 3. PUERTOS

### 3.1. Puertos cantábricos y vascos

#### 3.1.1. Náutica y Cartografía

Según H. Lapeyre, en los países ibéricos la náutica se había desarrollado en los siglos bajomedievales alcanzando a comienzos del siglo XVI un alto nivel técnico. Era una ciencia práctica que reunía los conocimientos necesarios para guiarse en el mar.

Los dos brazos o materias principales de esta ciencia eran la cosmografía y la cartografía. La tradición marinera partía de los *Libros del saber* de Alfonso X el Sabio que daban métodos prácticos para determinar la latitud. Durante el mismo siglo Raimundo Lulio compuso su *Arte de navegar* si bien asumiendo la experiencia náutica mediterránea. Desde el siglo XIV Mallorca se convirtió en un centro reputado de cartografía ya que emitió el portulano de Dulcert (a.1339) y se hizo eco del famoso atlas catalán de la Biblioteca Nacional (a.1375).

En el siglo siguiente otro gran centro de cartografía se desarrolló en el reino de Portugal, sobre todo desde que al comienzo de este siglo XV, el Infante Enrique el Navegante fundó en Sagres un centro náutico bajo la dirección del cosmógrafo Jaime de Mallorca.

Por su parte, en 1480 Juan II fundaba una «Junta de matemáticos» en la que trabajó Abraham Zacuto, judío de Salamanca y profesor de astronomía en la Universidad de Zaragoza que publicaba en 1496 un «Almanaque perpetuo dos tempos».



En Castilla en 1503 se fundaba la Casa de Contratación en la que trabajó Amerigo Vespucci como piloto mayor. Y fueron obras significativas la de Martín Fernández de Enciso publicada en 1519 y el *Arte de navegar* de Pedro de Medina publicado en 1545.

En Francia el arte de navegar se centró en la villa de Dieppe teniendo como promotor e iniciador de los nuevos conocimientos al abad Pierre Desceliers.

Según Elisa Ferreira Priegue a partir de mediados del siglo XIV, y siendo ya los italianos mercaderes y navegantes activos en las rutas de Flandes e Inglaterra, comenzaron a aparecer cartas náuticas y portulanos, lo mismo que descripciones de la costa atlántica y del Golfo de Vizcaya. En concreto la autora se detiene en describir un portulano veneciano de principios del siglo XV y la carta náutica de Grazioso Benincasa de Ancona de mediados del siglo XV (a.1467).

El portulano comienza su periplo en Southampton, pasa a L'Écluse y baja el continente hasta el mediterráneo oriental. En cuanto a los puertos de la cornisa cantábrica describe los siguientes: Bayonne, cabo Higuer, San Sebastián, Motrico, Bermeo, cabo Machichaco, Bilbao, Castro Urdiales, Laredo, Santander, San Vicente de la Barquera, Llanes, Ribadesella, Lastres, Villaviciosa, Tazones, Torres, cabo Peñas, Avilés, Pravia, Luarca, Tapiá, Ribadeo, Foz, San Ciprián y Vivero, Ortiguera, Cedeira, Prioiro, Ferrol, Coruña, Corme, cabo Touriñán, Muxía y Finisterre.

Por otro lado, el atlas de Ancona resalta los puertos internacionales ya que están escritos en rojo y se distinguen por tener derecho de carga y descarga de mercancías extranjeras. Entre los puertos vasco-cantábricos quedan señalados los de Baiona en Gascogna, San Sebastián, Motrico, Bermeo, Bilbao, Castro Urdiales, Santander, Avilés, Ribadeo, Vivero, La Coruña, Pontevedra, Bayona de Miñor y Oporto.

El mismo atlas de Ancona pasa luego a señalar en otro color los puertos secundarios tales como los de Capbreton, Saint-Jean-de-Luz, Fuenterrabía, Varca (Pasajes), Guetaria, Deva, Lequeitio, Portugalete, Laredo, Santoña, Galizano, San Vicente de la Barquera, San Martín de Vanea, Llanes, Ribadesella, Tazones, Villaviciosa, Torres, Gijón, Luanco, Les Penes de Gussom, Pravia, Artedo, Luarca, Navia, Porcia, Ribadeo, Masma, Foz, Burela, San Ciprián, Bares, Ortigueira, Cedira, Ferrol, Puente deume, Arbolia (Laxe), Muxía, Cée, Finisterre y Muros.

Por otra parte es interesante observar en el portulano denominado *Magliabechbiano* la omisión de algunos puertos como los de Fuenterrabía, Orio, Zarauz, Zumaya, Ondarroa y Plencia entre los vascos, lo mismo que la del puerto asturiano de Cudillero y del gallego Betanzos.

Según Lapeyre el libro cartográfico de mayor difusión en el momento fue el escrito por Pierre Garce dicho Ferrande, nacido en Saint-Gilles-sur-Vie en Vendée pero de origen español. El libro estuvo escrito en 1483 pero no fue publicado hasta 1520 con el título *Le Grand Routier, pilotage et encrage de mer, tant des parties de France, Bretagne, Angleterre, Espagne, Flandre que des hautes Almaynes, avec dangers des portz, havres, rivières et chenalz et régions dessus dictes*. En este libro se describen las costas, los fondos que las bordean, las mareas, las distancias de puerto a puerto, los puntos característicos de ribera, las islas, los cabos, las montañas, las iglesias, las torres, etc. Igualmente en este libro se indican las mejores rutas de cabotaje y de alta mar que podían ser seguidas utilizando únicamente la brújula, sin que el autor aluda explícitamente al astrolabio que, por supuesto, era conocido.

### **3.1.2. Principales puertos**

Siguiendo a Fernández Duro podemos afirmar que los marinos que llevaban los barcos desde el Cantábrico a los puertos del norte eran denominados por Escalante de Mendoza como «marineros de costa y derrota» y eran los marinos que navegaban de Vizcaya a Flandes, a Francia, a Inglaterra, lo mismo que hacia Andalucía y el Levante. Y se distinguían de los marinos de alta mar.

Por supuesto que los barcos vizcaínos y guipuzcoanos comerciaban con los puertos de la cornisa cantábrica de Asturias y Galicia, lo mismo que de Portugal y de Andalucía, transportando sal, pescados, ballenas y vinos.

Los principales puertos portugueses a los que arribaban los barcos vascos eran Lisboa, Setubal, Oporto, Aveiro, Viana y Tavira. Para luego llegar a los puertos andaluces tales como Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y Cádiz.



Y los barcos que llegaban a Andalucía desde la costa vasca eran numerosos. En efecto, en el documento real de octubre de 1500, por el que se suspendía hasta el mes de diciembre la pragmática que prohibía cargar productos en navíos extranjeros, los Reyes Católicos escribiendo a las autoridades de Sanlúcar de Barrameda les decían:

«Sepades que por parte de los maestros de naos del condado de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa nos fue hecha relación diciendo que en el puerto de dicha villa estan mas de treinta naos suyas y otras tantas de ingleses y bretones esperando cargazon para fletarlas».

Concluyendo, podemos afirmar que en la costa vasco-cantábrica los principales puertos de exportación e importación fueron los de San Sebastián, Bilbao, Laredo y Santander. A veces se les agrupaba denominándolos puertos de la Costa de Vizcaya y puertos de las cuatro villas de Santander.

San Sebastián, según H. Lapeyre, monopolizaba la salida de las lanas de Navarra; Bilbao por su parte las salidas del Consulado de Bilbao, mientras que Laredo lo hacía con las mercancías del Consulado de Burgos y ambos a dos con los productos de las ferias de Medina del Campo.

### 3.1.3. Astilleros y tonelaje de los barcos vascos

#### *Astilleros*

Muchos de los puertos vascos tuvieron astilleros. Guiard en su obra *La industria naval vizcaína* nos describe muchos de estos astilleros en Marzana, Basurto de Acha, San Vicente de Abando, en la Vega del Chimbo, en San Mamés, en Zorroza, en San Nicolás de Ugarte, en Rebonza de Sestao, en Zubileta, en Beurco y en Asua. Del mismo modo había astilleros durante el siglo XV en Portugalete, Guecho, Plencia, Bermeo, Mundaca, Gauteguiz de Arteaga, Elanchove, Ea y Ondarroa. No podemos presentar el listado de astilleros guipuzcoanos que sin duda se prodigaron lo mismo que los vizcaínos.

Las ordenanzas de la villa de Plencia confirmadas en 1508 nos ofrecen ciertas reglas sobre el funcionamiento del astillero de la villa. Dicen textualmente:

«hordenaron e mandaron que por quanto los maestros que quiren haser las naos e nabyos mayores e menores en el astillero desta dicha villa, al tiempo que los quieren poner para haser, piden a esta dicha villa alguna ajuda que se les de para los dichos tales nabyos en el dicho monte de Ysysquiça algunos arboles para haser madera»...

Estas ordenanzas mandan que los navíos que se construyen en sus astilleros sean para utilidad de la villa porque muchas veces resulta que «los tales maestros despues que los hasen los dichos tales nabyos, los venden a los foranos de la dicha dicha villa, donde la dicha villa queda gastado su monte e syn ningun provecho; por escusar este dapno susodicho...mandaron que el dicho tal maestre ante todas cosas diese un fiador a la dicha villa quel ni otro por el ni los parçoneros que los tobiesen no benderian la dicha tal nao o nabyo a forano alguno para navegar ni marinar fuera deste dicho puerto desta dicha villa en tres años conplidos primeros siguientes e sy despues deste dicho tiempo vendiese e enajenase como dicho es que dara e pagara a la dicha villa e fara derecho a los otros sus parçoneros»<sup>22</sup>.

Estas ordenanzas de Plencia prohíben que se «hagan pinaças en el çimiterio de la yglesia»; más aún, puntualizan que no se puede «faser de carpenteria ni calafetear en el çimiterio de la dicha yglesia ninguna pinaça ni batel nin galion mayor ni menor». Las mismas ordenanzas puntualizan que «estos nabyos e naos suso dichos se entiendan del grandor de treynta toneles o dende arriba».

Algunos astilleros como el de Lequeitio tenían especial protagonismo ya que el concejo se solía reunir «en la plaça del Astillero de la dicha villa, a vos de canpana repicada segun que lo avemos de uso e de costumbre de nos ajuntar a nuestro consejo»<sup>23</sup>.

En los protocolos notariales de Ochoa Ortiz de Olea, escribano de número de Lequeitio, se inscribe para el día 15 de agosto de 1520 el pago por la construcción de un navío en el astillero de la villa. Dice textualmente: «Juan de Yça, vesino de la dicha villa, dixo que para en parte de pago de la caravela que hasia para Pedro de Meabe e Martin de Meabe en el astillero desta villa, conosçia aver rescibido de los dichos Pedro e Martin e de anbos ochenta ducados de oro e de peso fasta el día de oy».

22. *FDMPV*, 17, pp. 148-149.

23. *FDMPV*, 37, p. 182.



Sin embargo, a fecha del 13 de noviembre de 1520 añadía:

«Pedro de Meabe e Martin de Meabe, hermanos, vesinos de la dicha villa, que presentes estavan, cada uno dellos por sy e por el todo, renunciando la ley de duobus reys de vendi e la autentyca presente hocienda de fidei iuribus, obligaron con sus personas e bienes, muebles e rayzes avidos e por aver, de dar e pagar a Juan de Iça que presente estava e a su boz dies e seys ducados de oro e de peso por la resta que le devian e heran a cargo del presçio de la caravela que el dicho Juan de Yça les fizo para el dia e fiesta de Todos los Santos primero que verna, so pena del doblo e de todas las costas, dapnos e menoscabos que en los cobrar se les seguiesen».

Por lo tanto se puede concluir que una caravela hecha en Lequeitio en 1520 costó 96 ducados de oro<sup>24</sup>.

La botadura de un barco se realizaba según las Ordenanzas de Lequeitio de 1486 siguiendo ciertas formalidades. Dice así:

«Iten hordenamos que al botar de los nabios e al sacar suelen tomar de los maderos que jazen en el puerto para las ymadas o alçaprimas o para otras cosas que tales maderos quisieren tomar que fagan saber primero al dueño; e luego la nao botada que ge los pongan en el logar do el dueño quisiere en la ribera; e sy algunos de los nabios quebrantare la madera e se damnaren que se lo paguen a vista de dos carpinteros e para otra cosa ninguna non lieve maderos so pena de veynte maravedís para los jurados por cada vez»...

«Titulo que por los vasos vayan al manobrero. Iten, qualquier que oviere menester basos para votar nao o nabio que vayan a los manobrerros de Santa María e que se avengan con ellos e de lo que se averniere que de buena prenda; e botado el nabio el maestro que ponga los vasos en salvo, so pena de veynte maravedís para la obra de Santa María; e sy por mengoa del se perdieren, quel maestro sea tenido de faser otros nuevos»<sup>25</sup>.

Los barcos construidos en los astilleros vascos gozaban de los adelantos técnicos propios de la navegación de altura del marco atlántico. Por eso disponían de velamen cuadrangular, cascos de tingladillo, timón de codaste y castilletes de proa y popa.

Estos astilleros asumían la materia prima de su propia tierra en los árboles de roble y de boj que eran completados por los herrajes de las herrerías vizcaínas y guipuzcoanas tales como clavazón, argollas, tirantes, cadenas, hachones, azuelas, martillos y tenazas. Estas herramientas eran utilizadas por los diferentes gremios que se turnaban en la elaboración del casco del barco y de su utillaje. Muchos gremios colaboraban en la construcción de un barco tales como los leñadores y taladores, los arrastradores de árboles, los transportistas, los cargadores, los carpinteros de ribera y de tierra, los sogueros, los tejedores del velamen, los alfareros, los toneleros, etc.

Los barcos eran servidos por la marinería vasca compuesta por los pilotos, contra maestros y marineros, todos ellos agrupados en las cofradías de mareantes de la costa cantábrica en forma de maestros o dueños de lancha, los marineros o pescadores y los grumetes o muchachos. Estas cofradías disponían de sus ordenanzas tal como las ha estudiado Erkoreka y en ellas quedan reflejadas las obligaciones de los mayordomos, los señeros, los ventadores, los guardas oficiales o bedeles, el atalayero, el juez cónsul de mar o Ustruman y el capellán.

### *Tonelaje de los barcos*

a) La iniciativa real:

Los astilleros vascos construyeron barcos cada vez de mayor tonelaje empujados los promotores por la iniciativa real que premiaba los barcos de más de 600 toneles de capacidad, según se dispone en una pragmática de 1436 luego renovada en 1495.

En efecto, del 10 de noviembre de 1495 es la provisión real que fomentaba la construcción de grandes navíos dando como prima 100 maravedís por tonelada a los barcos que superaran las 600 toneladas, copando además estos barcos la preferencia en las cargas de los puertos. Estas pragmáticas fueron sobrecarteadas o la materia repetida en los documentos reales del 20 de marzo de 1498 y del 15 de octubre de 1502.

Nos dice Guiard que la real provisión de Isabel la Católica del 15 de octubre de 1502 mandaba al corregidor de Vizcaya promover la construcción de naves gruesas señalando de acostamiento cin-

24. *FDMPV*, 40, p. 919.

25. *FDMPV*, 38, p. 389.

cuenta mil maravedís a las embarcaciones de mil quinientos toneles, añadiendo además la paga del flete por seis meses e incluyendo además la preferencia en la carga.

En esta línea de promoción de grandes barcos está el albalá de la Reina Isabel dado en Alcalá de Henares el 1 de julio de 1503 por el que primaba a Iñigo de Artieta por la nave que construía en Lequeitio de 900 toneles<sup>26</sup>.

La picaresca vasca se cebaba en construir barcos de mayor tonelaje cada vez con la perspectiva de una venta rápida. Por esto, según Fernández Duro, en tiempos de Isabel la Católica se prohibió a vizcaínos y guipuzcoanos el que pudieran revender rápidamente las naves construidas en astilleros vascos.

Según la documentación bilbaína y a petición de algunos maestros de naos de Bilbao se sobrecarteaba en Burgos el 15 de octubre de 1511 (una vez concedido el privilegio del Consulado de Bilbao) una pragmática real dada en Sevilla el 20 de junio de 1511 que privilegiaba a las naves de gran porte sobre las pequeñas. En este documento se citan específicamente a las naos, carabelas y fustas de las que se afirma que

«se an dado y dan a cargar las mercaderías que para fuera destos mis reynos envían en nabios y carabelas pequeñas y aquellas fletan y cargan, podiendolas cargar en las naos mayores, aunque las a abido y aya, que esta causa se an desminuido y disminuyen y desfazen las naos mayores y que si en ello no se pusiese horden y remedio antes de mucho tiempo se desfarian todas las grandes que ay en estos mis reynos y señoríos y que los que las tienen procurarían de se desfazer dellas y todo se per(borrado) azer carabelas de que a mi me bernia desserviçio y daño a estos mis reynos e señoríos. E porque mi merçed y voluntad es que los tienen nabios grandes sean honrados y aprovechados y que se sustenten, y que los que no los tienen tengan ganas e voluntad de los fazer; y en el mi Consejo visto e cosultado con el rey mi señor e padre fue acordado que deviamos mandar dar esta nuestra carta para vos en la dicha razon...los nabios mayores se ayan de preferir y prefieran a los nabios menores»<sup>27</sup>.

En esta misma línea de orientación política va la real cédula dada en Burgos el 22 de noviembre de 1511:

[ ...a petición] «del prior e consules de la unibersidad de los mercaderes de la noble çiudad de Burgos me fue fecha relación por vuestra petiçion deziendo que vosotros herades çiertos e çertificados e por experiençia paresçia de cada dia la mucha diminiucion en falta que de pocos dias a esta parte avia aydo e avia de nabios generosos en los lugares e puertos de la costa de la mar destos mis reynos e sennorios, porque en otros tienpos solia aver en ellos mucha abundançia de naos generosos e algunas carracas e que agora avia mucha falta dellas».

La reina pidió consejo al Consulado de Burgos

«juntamente con otras personas que su alteza avia mandado llamar de otras çiudades e villas destos mis reynos e del muy noble e leal condado e sennorio de Vizcaia e probinçia de Guipuscoa, platicasen la forma que se podia tener para que de aqui adelante en los dichos puertos e costas de la mar se fiziesen carracas o naos gruesas como en otros tienpos las solian aver, lo qual se avia fecho ansi».

Luego pasa la reina a confirmar las ordenanzas de las cuales se puede transcribir la primera:

«Primeramente hordenamos que todas las mercaderías e sacas de lana se carguen por qualesquier mercaderes e por otras qualesquier personas asi naturales e vesinos destos reynos como de fuerra dellos, desde primero dia del mes de henero del anno que venia de mill e quinientos e doze annos en adelante en los puertos de la mar destos reynos e sennorios de su alteza que son desde la villa de Fuentarrabia fasta la çiudad de La Corrima (sic) en cada uno dellos para llebar las dichas lanas e mercaderías al condado de Flandes o al reino de Ynglaterra sean obligados a cargar e carguen la meytad de las dichas sacas de lana e de las otras mercaderías que asi llebaren en naos que sean de porte de dozientos toneles e dende arriba»<sup>28</sup>.

b) La práctica del tonelaje vasco:

En la práctica sobre el tonelaje de los barcos vascos hay un cierto espejismo. Porque mientras que las reales cédulas y pragmáticas premiaban los grandes tonelajes, como por ejemplo la pragmática real del 20 de marzo de 1478<sup>29</sup> por la que se gratificaba la construcción de bajeles de más de 600 toneles, sin embargo, la práctica marinera, con el fin de evitar el corso extranjero y empujados más

26. AGS. Mercedes y Privilegios, leg. 39, fol. 31, cfr. GARCIA DE CORTAZAR, p.172.

27. AMBilbao, cajón 4, neg. 4, nº 192 (5).

28. *FDMPV*, 39, p. 711.

29. LABAYRU, III, p. 294.



efectivamente por la situación de los mismos puertos, aconsejaba la fabricación de barcos más pequeños.

Siguiendo a Lapeyre y a Azpiazu que se informa de Barkham y Huxley, podemos afirmar que por las características de los puertos vascos, el transporte se efectuaba en general en navíos de pequeño y medio tonelaje. En general, los barcos utilizados tenían entre 40 a 150 toneladas.

Por otra parte, los puertos vascos no estaban preparados para recibir grandes barcos. Pocos de ellos tenían muro de atraque. Otros no tenían calado suficiente. Sólo Pasajes podía responder con las debidas garantías a navíos superiores a las 300 toneladas.

Un registro de los navíos bilbaínos entrados en La Exclusa en 1486-1487 en el que se anota la carga, el maestre y el tonelaje da como resultado los tonelajes siguientes: 100, 100, 120, 180, 90, 110, 200, 160, 150, 180, 100 toneladas.

La bibliografía de los astilleros demuestra que tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico durante el siglo XVI la proporción de barcos grandes a pequeños era de uno a diez. Y según apreciaciones de Braudel, la cifra media puede acercarse a las 75 toneladas para los barcos del Mediterráneo, del Atlántico y aun de la Carrera de Indias.

El mismo Guiard anota que en la escuadra de Vizcaya concertada por Isabel la Católica para continuar los descubrimientos de Colón en 1493 se incluye una carabela de mas de 1.000 toneles, otra de 400, otra de 205, otra de 220, otra de 200 y otra finalmente de 100.

En la flota de la Archiduquesa doña Juana en su viaje a Flandes en 1495-1496 las naos registradas tenían 280, 250, 280, 250, 190, 280, 280, 50 y 75 toneles, respectivamente. En efecto, según Fernández de Oviedo y Valdés, se trataba de una flota de 133 buques y 15.000 hombres.

Las naves que enviaba el señorío de Vizcaya a la flota destinada a la conquista de Orán en 1510 incluía los barcos siguientes: *Santa María de Begoña*, de 240 toneles afincada en el puerto de Bilbao y que tenía como capitán a Juan Pérez de Marquina; *Nuestra Señora*, de 125 toneles, que tenía como capitán al bilbaíno Iñigo de Arateche; *Santa María*, de 230 toneles, capitán Juan de Landa; *San Pedro*, de 160 toneles, surta en Deusto y con capitán a Martín Ochoa de Luzarra; *Nuestra Señora*, de 155 toneles, capitán Nicolás de Luzarra; *Santa María*, de 310 toneles, de Mundaca, capitán Rodrigo de Portuondo; *Santa María de la Piedad*, de 305 toneles, afincada en Bermeo y su capitán Fernando de Lizaola. Datos muy parecidos aportaba Guiard cuando escribía que las naves que salían de Bilbao para Ruán eran de 40 a 150 toneladas «por ser la entrada de barra y seca la ribera y de poca agua y tal que si fueran naos grandes se perderían». También Labayru<sup>30</sup> se sumaba en esta misma dirección cuando aportaba una relación de 1534 sobre las embarcaciones, su tonelaje y los destinos habituales.

Por fin aportemos los datos que da Selma Huxley aduciendo la lista confeccionada a principios del año 1571 en los puertos guipuzcoanos. De un total de 86 navíos sólo siete superaban las 500 toneladas, mientras que 31 barcos se movían entre las 200 y las 500 toneladas.

Más aún, conforme avanza el siglo XVI se fueron generalizando los pequeños navíos de unos 160 toneles de media, ya que obtenían más fácilmente carga y seguro, y en caso de naufragio la pérdida era menor. Además el pequeño navío se defendía mejor contra la tempestad y escapaba más fácilmente del corsario. Por estas razones se solicitaba al rey en 1580, por parte del Consulado de Burgos, que no se construyeran en los astilleros de Vizcaya barcos de gran tonelaje porque no se adaptaban a las necesidades del momento. El pequeño navío se impuso en el siglo XVI a pesar de las promociones reales de barcos de gran tonelaje.

### **3.1.4. Clases de barcos: enumeración y descripción**

#### **3.1.4.1. Enumeración**

Los vascos, al mando de sus carabelas, naves, urcas, fustas, zabras y otras embarcaciones más ligeras como las pinazas y pataches, recorrieron en primer lugar las rutas de cabotaje y luego las rutas trazadas mar adentro. Algunos autores hablan también de las galeras y las carracas.

---

30. *Idem*, IV, Apéndice 47.

Las ordenanzas de la cofradía de Bermeo de 1353 mencionan como barcos existentes en los puertos los navíos, las pinazas, los carreos, los barcos, los bajeles, las naos y carabelas.

En la ría de Bilbao fondeaban también en el siglo XV además carracas, galeras, galeones y pataches.

En la pesca utilizaban según afirma Guiard zabras sin cubierta, pinazas o lanchas con cubierta, chalupas berlingadas o por berlingar, naos y carabelas de una o dos gavías y carabelas sin gavías.

Como bien anota Lapeyre no es fácil señalar las diferencias que caracterizan a los navíos de los diversos pueblos, pudiendo generalizarse la afirmación de que las diferencias entre ellos son de escasa importancia.

### 3.1.4.2. Descripción

Las naves del Océano Atlántico son del tipo redondo, mientras que la alargada galera lo es originalmente del Mediterráneo.

La nao, que según las circunstancias podía ser denominada nave o navío, sería un barco que desplazaba de unos cien a doscientos toneles cada uno con una equivalencia de 1.686 toneladas métricas por tonel<sup>31</sup>.

La nave, semejante a la carabela y a la carraca, derivó de la coca nórdica. Era el navío típicamente vasco de alta borda, con quilla muy acusada y con popa de gran masa. A veces en proa y en popa se le añadían castillos. Sin embargo, era menos apta para la circulación en aguas bajas de los canales flamencos, en los que embarrancaba fácilmente. Tenía un único mástil y una única vela. Durante el siglo XV creció de tonelaje llegando a tener entre los 300, 500 o 700 toneles. Era de firme construcción y su sólida quilla daba gran seguridad ante las tempestades. Según Braudel, fue el buque más utilizado por los vizcaínos.

La carabela, según Fernández Duro, no responde a un tipo definido. Sin embargo, se puede decir que era una embarcación de vela usada en los siglos XV y XVI. Según Escalante de Mendoza, hay que encuadrar a la carabela entre los barcos latinos. Era de casco estrecho, de dos o tres palos con velas latinas, con borda alta y un sólo puente. Su gran capacidad la hacía apta para el transporte de mercancías de gran volumen sin perder su gran manejabilidad. La carabela del siglo XVI tenía de media de 140 a 160 toneles, mientras que las carabelas «de poca consideración» se asemejaban a barcas de pesca. En el siglo XVII fue sustituida por el galeón.

La galera fue la nave clásica mediterránea que no sufrió grandes modificaciones a lo largo del tiempo. Estaba pensada para las aguas mansas del Mediterráneo. Sin embargo, las galeras genovesas y venecianas hicieron servicios regulares con los puertos ingleses y de Flandes. Llegó a ser un navío de guerra provisto de remos y de mástiles, con velas latinas, de quilla larga y poco calado. Fue la nave común en el mar Mediterráneo hasta el siglo XVIII.

La carraca fue el navío mercante por excelencia a finales del siglo XV. En el siglo XVI seguían utilizándola las marinas veneciana, genovesa y portuguesa. Era una nave de nombre onomatopéyico, dedicada al transporte, muy voluminosa, que existía en el ámbito mediterráneo, pero que no se estilaba ni utilizaba en la guerra. Era un navío de gran tonelaje, pudiendo llegar desde las 400 a las 700 toneladas. Se utilizó como barco de guerra por la marina francesa a principios del siglo XVI.

Las carracas se ensamblaron también en los astilleros vascos pero de forma excepcional. El 14 de diciembre de 1502 y desde Madrid se enviaba una real cédula al corregidor de Guipúzcoa, licenciado Vela Nuñez, en la que se refleja el mandato real de hacer una carraca en Guipúzcoa. Poco después, pero ya en 1503, una real cédula fechada el 4 de enero en Madrid y dirigida al licenciado Rodrigo Vela Nuñez, corregidor en Guipúzcoa, suspendía la construcción de la carraca que la reina había encomendado y daba la razón:

«e por que antes que se faga queremos sennalar los puertos donde se han de haser. Nos vos mandamos que suspendais en el faser de ella fasta que nos vos enbemos mandar donde e como se an de faser»<sup>32</sup>.

31. cfr. *Itsasoa*, II, p. 273.

32. AGG. Secc. 2, Neg. 12, Leg. 6.



La urca era un navío de origen flamenco o germánico, siendo grandemente utilizada por los zelandeses, holandeses y hanseáticos. Como nave al servicio de los reyes portugueses apareció en los puertos de Lisboa y Setúbal a mediados del siglo XVI. También aparece citada la urca en los cuadernos de seguros marítimos españoles. Sabemos que la Invencible llevaba 25 urcas de entre 200 y 900 toneladas. La mayor urca llevaba 30 piezas de artillería, 30 soldados y 80 marineros. Era una nave grande, lenta, pesada, muy ancha por el medio, con proa y popa redondeadas y con un fondo casi plano. Servía principalmente para el transporte de granos. La carencia de quilla le permitía navegar en aguas bajas. Podía transportar mucha artillería.

La fusta era un buque ligero de origen holandés de uno o dos palos que se empleaba como explorador. Era redondeado en la proa y en la popa, más largo que ancho, con velas pequeñas y sólidas y con una capacidad de 250 a 500 toneles. El funcionamiento de este navío exigía menos dotación de marineros.

En las costas hispanas atlánticas había también un conjunto de barcos de pequeñas dimensiones tales como las gabarras, los pataches, las pinazas, las chalupas, las zabras y los venaqueros destinados a transportar la vena de hierro que no se diferenciaban entre sí, sino por pequeños detalles.

La pinaza era un barco alargado que utilizaba remos. Se extendieron mucho por la cornisa cantábrica. Un testimonio del siglo XVI afirma que entre Fuenterrabía y San Vicente de la Barquera habría en el siglo XVI más de un millar de pinazas con una capacidad de 80 o 90 toneladas.

Idénticas a las pinazas eran las chalupas. Cada chalupa podía llevar hasta 22 marineros u 80 toneladas.

Mientras los pataches, muy utilizados en Galicia y Asturias, tendrían 70 u 80 toneladas.

La zabra (etimológicamente de origen árabe) era un navío ligero, poco resistente y de tonelaje variable, pero en general no superior a los 200 toneles. Se utilizó en la cornisa cantábrica para la pesca y luego para el corso en la ruta de Flandes y en la americana. El nombre ya se documenta en Las Partidas hacia 1270. Y en el Fuero de Guipúzcoa se testifica la variante de «azabra».

### **3.1.5. Las flotas**

Las comunicaciones comerciales marítimas se realizaban por flotas regladas por la legislación real, las ordenanzas de los Consulados y por las circunstancias que condicionaban la espera de un tiempo favorable.

Las flotas constaban de al menos ocho barcos, aunque a veces podían agrupar hasta cien barcos, armados con artillería y de una capacidad superior a los 100 toneles. La flota la dirigía un almirante elegido entre los capitanes, el cual era el responsable de la defensa.

Los barcos de la costa cantábrica partían de Bilbao y de Laredo hacia Flandes en los meses de abril a septiembre en una o dos flotas cada año llevando el nombre de Flota de Vizcaya o Flota de la Costa, ya que estaban fletadas por los Consulados de Bilbao y de Burgos.

La principal carga que transportaban era la lana con destino a Rammekens, antepuerto de Middelbourg, desde el que con la guía de un piloto de bancos o del río de Enberes llegaba la carga en pequeños navíos a Brujas.

Al retorno los navíos flamencos y holandeses acaparaban las rutas de España y de Portugal, quedando el resto de la carga para los navíos bretones y vizcaínos.

El tiempo de la navegación era variable en razón de las condiciones atmosféricas y en espera de los vientos favorables, pudiendo durar el viaje de la costa cantábrica a Normandía, Flandes o Borgoña de dos semanas a varios meses. Según las ordenanzas de seguros del consulado español en Brujas en la segunda mitad del siglo XVI evaluaban el tiempo entre Flandes y España en 12 o 15 días.

### **3.1.6. Los navíos de la exportación**

Los productos que salían de los puertos vasco-cantábricos con productos transportados a Normandía o a Flandes eran fletados principalmente en dos clases de barcos: de los naturales o de extranjeros.

### 3.1.6.1. Los navíos de los naturales

Los reyes castellanos preferían que los productos de Castilla se transportaran en barcos de sus súbditos y naturales. Una primera orden real mandando esto la encontramos en tiempo de Enrique III y es la real cédula dada en Talavera el 12 de marzo de 1397 y confirmada en Arévalo el 24 de marzo de 1397. Esta real carta fue solicitada por los mercaderes del señorío de Vizcaya y dice así:

«me enbiaron dezir que muchos mercadores así como placentines e genoveses y franceses y flamenques e ingleses y bretones y otras naciones estrangeras que benian con paños e con otras mercaderias a las dichas villas e lugares del mi señorío y que bendian las dichas mercaderias que trayan y por el precio dellas que conpraban y llevaban fierro y azero e aber de peso y otras mercaderias semejantes en sus navios e otrosi que llebaban oro y plata por lo qual que hera mi deservicio...e que eso mesmo ningund natural del dicho mi señorío non se atrebia a fazer nabio alguno por rrazon que los dichos mercaderes estraños cargaban y llebaban todas sus mercaderias que conpraban y fallaban en dicho mi señorío en sus navios...es mi merced que qualesquier mercaderias y personas estrangeras de fuera de mis rregnos que binieren a la dicha costa de Vizcaia y conpraren en ella fierro o hacero o aber de peso o otra mercaderia semejante y lo quieran sacar y llevar afuera que sea tenuta la tal persona de cargar y llevar las tales mercaderias en nabios que sean del dicho mi señorío de Vizcaya, de mis naturales e subditos del lugar do esto acaesciere y no en otros nabios algunos estrangeros, aun puesto que sean suyos dellos de las dichas tales presonas e mercaderes»...«no saquen ni llieben del dicho mi señorío moneda de oro nin de plata por mar nin por tierra salvo que lo que ubiere de llevar que lo llieben en aberes y mercaderias»...es mi merced e voluntad que los dichos mercaderes y presonas estrangeras que troxieren al dicho mi señorío y vendieren trigo o cebada o carne o sal o otra qualquier vitualla que puedan conprar y llebar del dicho mi señorío sin pena alguna a tanta quantia quanto montare la tal vitualla que así troxieren y bendieren en el dicho mi señorío en quitos sacando las costas en qualesquier naos e nabios suyos o ajenos que quisieren o tobieren por vien pagando mis derechos segund la costumbre del lugar donde ello acaesciere»<sup>33</sup>.

El concejo de la villa de Bilbao de diferentes formas y en diversas circunstancias volvió a reclamar el cumplimiento de este mandato en ordenanzas fechadas el 1 de marzo de 1480, el 13 de agosto de 1487 y el 29 de abril de 1491.

Igualmente los reyes volvieron a mandar repetidas veces que los productos de exportación sólo pudieran cargarse en barcos propios. Para confirmar lo dicho podríamos citar la real provisión dada en Madrid el 20 de marzo de 1499 en la que se recogía en sobrecarta otra del 19 de marzo de ese mismo 1499. Las razones que aducen los reyes para mandar cargar los productos en barcos de sus súbditos son varias como las siguientes:

«E aun soy ynformado que sy solamente mis naturales oviesen de cargar en sus navios las mercaderias e mantenimientos que se cargaran en los mis puertos e vayas e abras e non en otros algunos estrangeiros, que mis natuales farian mas navios e mas pesados e mas fuertes que agora los façen»... «e que todas se hayan de cargar en los navios dellos...» y manda el rey «que vos los dichos mis subditos ni naturales ni alguno de vos de aqui adelante non carguedes nuestras mercaderias e mantenimientos para llevar a otras partes de mis Reynos nin para fuera dellos salvo en los navios de mis naturales».

A los extranjerios les da la solución de que

«non reçiban nin carguen en sus navios mercaderias nin mantenimientos nin otras cosas de mis Reynos nin de mis naturales, salvo si quiesieren cargar que puedan cargar para sy solamente mercaderias de mis Reynos en sus navios de las que no son vedadas por las leyes e ordenanzas dellos pagando sus derechos»<sup>34</sup>.

Y si tomamos el texto de una edición más antigua vemos que

«e por que a nos como Rey y Reyna y Señores en la tal pertenece proveer e remediar mandamos con acuerdo de los del nuestro Consejo dar esta Carta en la dicha razon la qual queremos y mandamos que haya fuerza y vigor de ley como si fuere fecha e promulgada en Cortes por la qual hordenamos e mandamos que agora e de aqui adelante para siempre jamas bos los dichos nuestros subditos e naturales ni alguno de vos no carguedes en manera alguna, mercaduría ni mantenimientos para llevar a otras partes de mis regnos ni para fuera dellas en nabios algunos de extrangeros dellos ni los dichos estrangeros sean hosados de los rescivir ni cargar en los dichos sus nabios, so pena que los mercaderes e otras personas que contra ello fueren o pasaren, pierdan las mercaderias e mantenimientos e otras cosas que así cargaren e los nabios en lo reçibiesen...salvo que los carguen en nabios de nuestros naturales como dicho es so las penas susodichas...pero es nuestra merced e mandamos que si en el puerto o baya o abra

33. GUIARD, T.: *La industria naval*, Apéndice 1.

34. AGG. Secc. 2, Neg. 12, Leg. 5; *FDMPV*, 14, p. 497.



por donde se hobiere de sacar e cargar las mercaderías e mantenimientos que fueren de los tales extranjeros no hobiere nabios de nuestros naturales al tiempo que se hobiere de sacar la tal cargazon que en tal caso se pueda azer la tal cargazon en qualquier nabios extranjeros que en los dichos puertos estovieren»<sup>35</sup>.

Esta doctrina fue varias veces repetida, por ejemplo, en la real provisión dada el 20 de marzo de 1499, en la del 3 de septiembre de 1500, en la del 12 de septiembre de 1500, luego sobrecartada en Toro en 1505 y más tarde repetida en 1511.

Entre otros muchos ejemplos que se podrían citar de la misma doctrina traigamos la real cédula dada en Granada el 12 de septiembre de 1500 donde se dice:

«mandamos e defendemos que persona ni personas algunas extranjeros que ovieren de sacar e cargar qualesquier mercaderías e mantenimientos non lo puedan cargar nin sacar en navios algunos de extranjeros salvo que lo carguen en navíos de nuestros naturales commo dicho es...mandamos que sy en el puerto o baya o abra por donde se ovieren de sacar e cargar las mercaderías e mantenimientos que fueren de los tales extranjeros no huviere navíos de nuestros naturales al tiempo que se oviere de faser la tal cargazon que en tal caso se pueda faser la tal cargazon en qualquier o qualesquier navios de extranjeros que en los tales puertos estovieren; e sy acaesçiere que en los dichos puertos oviere algunos navios de nuestros naturales e aquellos non bastaren para la dicha cargazon de las mercaderías de los dichos extranjeros que los dichos extranjeros ovieren de cargar, que antes e primeramente sean cargados los navíos de los dichos nuestros naturales que otros algunos e lo que restare e non se pudiere cargar en ellos de las dichas mercaderías de los dichos extranjeros que se pueda cargar e carguen en los navíos de los dichos extranjeros»<sup>36</sup>.

### 3.1.6.2. Las excepciones de carga en los navíos extranjeros

La normativa de que no se pudiera cargar los navíos de los extranjeros antes de los naturales tuvo algunas excepciones.

En primer lugar, se premió a los navíos que trajeran bastimentos a la provincia de Guipúzcoa. En efecto, diferentes mandatos reales, como por ejemplo el dado por Carlos V en Madrid el 18 de junio de 1528 luego asumido en la normativa guipuzcoana, enunciaban esta doctrina:

«Que los que trajeren bastimentos a esta provincia puedan en retorno de ello llevar ballena, grasa, sardina, lima y limón y naranja.

Otrosí, conforme a las cédulas Reales y merced que de ellos tenían, dijeron que ordenaban y mandaban y establecían por ley que todas y cualesquier personas que en tiempo de paz y de guerra, conforme a los convenios, vinieren a esta provincia de Guipúzcoa con bastimentos, puedan si quieren, llevar de retorno de ellos, como habían de llevar dinero, ballena, grasa de ella, sardina, naranja, lima, limón, y bacallao sin incurrir por ello en pena alguna, haciendo ante la justicia manifestación de lo que traen y averiguando lo que sale lo que trajeron y lo que volvieron, para que no vuelvan más de lo que trajeren»<sup>37</sup>.

Igualmente encontramos otra excepción, pero ésta fuera de nuestro período cronológico en las Ordenanzas de Guipúzcoa y con fundamento en reales privilegios de Felipe II de 1595 y 1597. Esta normativa se enunciaba así: «Que no obstante la prohibición de que ninguno pueda cargar en nao extranjera, se puedan cartar en esta provincia las naos que vinieren a ella con bastimentos, de hierro, acero y lo demás que la tierra da»<sup>38</sup>.

### 3.1.6.3. Los navíos extranjeros: compensación de la carga

La situación de la saca de los productos nos viene descrita con viveza en la real cédula que los Reyes Católicos dieron en el Real de la Vega de Granada el 20 de diciembre de 1491 y que luego fue repetidamente sobrecartada ya que el Libro de las Bulas y Pragmáticas recoge las confirmaciones del 3 de agosto de 1494 y de 11 de febrero de 1503. Este texto explicita que a petición de la Provincia de Guipúzcoa:

«los yngleses e extranjeros venyan continuamente a los puertos de las dichas villas de Fuenterrabia e San Sebastian e a los otros puertos de la dicha provincia e condado de Vizcaya e a otros logares de la

35. AGG. Secc. 2, Neg. 12, Leg. 5; *FDMPV*, 14, pp. 508 y 511; cfr. GUIARD, T.: *La industria naval*, Apéndice 2.

36. *FDMPV*, 9, p. 220.

37. *Ordenanzas guipuzcoanas de 1583*, tít. XIX, ley 3.

38. *Ordenanzas guipuzcoanas de 1583*, tít. XIX, ley 4.



costa con muchos pannos e muchas mercaderías las quales vendian todas a moneda de oro o plata e lo sacan e llevan fuera de nuestros Reynos e que lo van a emplear a Françia con salvo conducto sacando por ello pasteles e vinos de Burdeos e Bayona; asi mismo dizque los vecinos de la provincia de Álava e çibdad de Vitoria e Viscaya e la dicha provinçia dis que van a comprar a la raya de Françia e Gasquenna, puercos e que para que los comprar sacan dinero fuera destos nuestros Reynos...»<sup>39</sup>.

La solución demandada a los Reyes y que éstos hacen suya consiste en exigir a los mercaderes extranjeros que llegan a Guipúzcoa o a Vizcaya «razon e cuenta de lo que traxeren e lo diesen por ynbentario e fuesen tenudos de llevar al retorno dello mercaderías destos nuestros reynos»... «e non en oro ni en plata nin moneda monedada de manera que non puedan pretender ynorançia e den fianças llanas e abonadas de lo hazer e cumplir así...».

Y para conocimiento del mandato los Reyes obligan a realizar pregones en villas, plazas y puertos «por pregonero e ante escrivano publico»<sup>40</sup>.

La carta real patente dada en Almazán el 12 de mayo de 1496 y dirigida a los puertos vascos exigía que los mercaderes extranjeros manifestasen sus mercaderías para que cuando retornaran el producto de la venta fuera exportado en géneros del reino<sup>41</sup>.

Fecha en Zaragoza el 3 de agosto de 1498 está la provisión real recogida en el libro de las Bulas y Pragmáticas, que confirmaba otra dada el 20 de diciembre de 1491 en la que se mandaba que los mercaderes extranjeros que trajeran mercaderías para vender, sacaran el precio de lo importado en mercaderías y no en oro, plata o moneda. Esta real provisión será de nuevo repetida y sobrecartada el 11 de febrero de 1503.

Desde Ávila el 13 de diciembre de 1518 los reyes Juana I y Carlos I ratificaban una provisión dada por ellos mismos el 31 de agosto de ese mismo año, en la que se mandaba a las justicias y aduaneros el que impidieran sacar de sus reinos oro, plata ni moneda alguna aunque se mostrasen licencias dadas por Fernando el Católico. Si accedemos al propio texto veremos que en él se prohíbe que nadie

«sehan osados de sacar ningund oro nin plata en pasta nin en barras nin en ninguna moneda de oro nin plata e de la que se labra e labrare en las nuestras casas de moneda de los dichos nuestros reynos para lo llebar a otras partes estranas fuera de los dichos nuestros reynos, aunque se aya labrado de oro o plata que las tales presonas obieren traydo de fuera de los dichos nuestros reynos para lo labrar e hazer moneda»<sup>42</sup>.

## 3.2. Puertos de destino en el Atlántico

### 3.2.1. Visión panorámica introductoria

Los vascos comerciaron con los puertos de la cornisa cantábrica tales como Ribadeo, Llanes, San Vicente y las restantes villas santanderinas. Llegaron a los puertos gallegos, para de aquí pasar a los puertos portugueses tales como Oporto y Lisboa. Los vascos llegaron también a Andalucía. También arribaron a la costa catalana con Barcelona a la cabeza y a la mediterránea con Provenza lo mismo que a la ribera genovesa. Igualmente llegaron con sus barcos a Sicilia, Cerdeña y al resto de la península italiana.

Dejando para otro momento o para otros autores el estudio de las rutas occidentales tanto atlánticas como mediterráneas, precisemos algunos de los puertos de las rutas nororientales sin entrar a tratar ni los cambios mercantiles con Francia (Gascuña y Bretaña) ni con Inglaterra, Irlanda o Escocia.

De forma genérica podemos afirmar que la lana castellana era llevada por los marinos vascos a Flandes y a los puertos del antiguo dominio inglés y luego franceses tales como Bayona, Burdeos, La Rochela, Harfleur y Rouen. Los marinos vascos transportaron vino de Gascuña a Flandes y a Inglaterra. Los fondacos vizcaínos se establecieron en Burdeos, La Rochela, Nantes, Brujas y Amberes. Igualmente los navíos vascos arribaron a los puertos del Norte de Europa incluidos puntualmente los de la Hansa del Báltico. Algún documento describe genéricamente estos puertos del norte, destino de las exportaciones vascas:

39. AGG. Secc. 2, Neg. 22, Leg. 6; *FDMPV*, 14, p. 356

40. AGG. Secc. 2, Neg. 22, Leg. 6; *FDMPV*, 14, p. 356.

41. Tomás GONZÁLEZ: *CCPV*, 1 (1829), pp. 290-291 y III (1829), pp. 138-139.

42. *FDMPV*, 40, p. 843.



«e porque los yngleses e bretones e flamencos e françeses e otros muchos extranjeros suelen tratar e tratan en esta dicha villa e traen muchas mercaderias es commo paños e lienços e cannamazes e trigo e çebada e legunbre e otras diversas mercaderías, e los tales mercaderos extranjeros en retorno de sus mercaderías suelen llevar e llevan e sacan oro e plata e moneda amonedada...ordenaron que todos los mercaderes extranjeros e maestros de los nabios en que traxieren las tales mercaderias sean tenidos de manifestar e manifiesten las dichas tales mercaderias al tiempo de descargar e non sean tenidos de las descargar syn que sean manifestados antes que los descarguen al fiel e deputados de los mercaderes desta dicha villa...e den rason e quenta en que retorno lo sacan e la cantidad de las mercaderias...e aver liçençia del fiel e deputados non sean hozados de partir los tales mercaderos e maestros»<sup>43</sup>

Una real cédula de los Reyes Católicos dada en Madrid el 22 de enero de 1495 señalaba los puertos a los que llegaban los marinos vizcaínos y guipuzcoanos porque en la real cédula dirigida al corregidor de Guipúzcoa se especifica el condado de Flandes, Aubere en Bretaña, La Rochela, Nantes, Londres y Florencia<sup>44</sup>.

### **3.2.2. Los puertos del Atlántico norte**

Podemos articular estos puertos en diferentes núcleos regionales y nacionales:

Gasuña y Guyena: Hendaya, San Juan de Luz, Bayona, Burdeos.

Hacia la Bretaña: Isla de Oleron, Brouage, La Rochela, Marans, Talmont, Olonne, Saint Gilles.

Bretaña: Nantes, Saint Nazaire, Bourgneuf, Pornic, Vannes, Lorient, Brest, Morlaix, Saint Briec, Saint Malo, Saint Servan.

Normandía: Rouen, Le Havre, Cherburgo, Caen, Harfleur, Saint Vaast, La Hougue, Honfleur, Fécamp, Dieppe.

Inglaterra: Londres, Bristol, Plymouth y Southampton.

Flandes y Borgoña: principalmente, Brujas y Amberes.

Puertos de la Hansa del Báltico: Tronsberg, Bergen, Lund, Scarsa, Stokolmo y Upsala.

## **3.3. Normandía**

### **3.3.1. Introducción**

Normandía disponía de una serie de puertos que eran etapa obligada de las relaciones vascas con Brujas. Estos puertos eran principalmente los de Ruán, Dieppe y Harfleur.

Durante muchos lustros los duques de Normandía tuvieron que soportar una política hostil de los reyes de Francia. Normandía perteneció a la monarquía anglonormanda hasta que Felipe II Augusto de Francia la conquistó en 1202-1204. Los reyes franceses ligaron a Normandía a la economía francesa privándole del comercio de lanas inglesas y de los vinos de Poitou y de Anjou.

El mejor acercamiento al estudio de las relaciones mercantiles entre la cornisa cantábrica y la Normandía es el de Michel Mollat. Más tarde lo completó Angel García de Cortazar. Y últimamente ha entrado en este tema Luis Suárez Fernández. Según Luis Suárez Fernández en el año 1340 aparecieron en la zona los primeros barcos de Castilla.

### **3.3.2. Puertos y castillos en la soberanía navarra**

Por la historia del reino de Navarra de José María Lacarra sabemos que muerto el rey francés Carlos VI de Valois en 1350 le sucedió su hijo Juan II que nombró a Carlos II de Navarra lugarteniente real en el Languedoc y al que ofreció la mano de su hija Juana en 1352.

El partido navarro en Francia tenía gran fuerza por sus posesiones en Normandía ya que podía facilitar el desembarco de los ingleses enfrentados en la guerra de los Cien Años. El tratado de Man-

43. Ordenanzas de Bilbao 1477, p. 22.

44. AGS. RGS. 1495-I, s.f.

tes entre los reyes de Francia y de Navarra en 1354 favorecía al navarro que asentó a todos sus vasallos en la Normandía.

Aprovechando la ausencia de Carlos II, el rey de Francia Juan II se apoderó de todas las posesiones navarras salvo seis plazas donde había guarnición navarra.

Carlos II de acuerdo con Eduardo III de Inglaterra en la primavera de 1355 reclutó tropas navarras que embarcaron en Bayona rumbo a Cherburgo. La expedición dirigida por el mismo rey se componía de 2.000 hombres.

Juan II envió embajadores a negociar con el rey de Navarra y se firmó en Valogne el 10 de septiembre de 1355 un tratado que confirmaba el de Mantes y se devolvían al navarro las plazas de Normandía por las que Carlos II rindió vasallaje al rey francés en París.

El 5 de abril de 1356 estando cenando el rey de Navarra en el castillo de Rouen fue apresado junto con su escolta. El 6 de abril sin juicio alguno cuatro de los acompañantes navarros fueron ajusticiados y sus cuerpos colgados en la vía pública de Rouen.

Los navarros se pasaron en bloque a brazos de los ingleses. El duque de Lancaster desembarcó en la Normandía y tras atravesarla, llegó a las puertas de París. Otro ejército inglés dirigido por el Príncipe de Gales subiendo desde Burdeos derrotaba al rey de Francia en Poitiers cayendo prisioneros el rey Juan II y su hijo Felipe que fueron llevados a Inglaterra.

Francia en medio de la guerra de los Cien Años, entra en un proceso revolucionario guiado por Etienne Marcel y luego por el movimiento de la Jacquerie. Es el momento de exaltación del rey navarro Carlos II. Se le devolvieron los castillos y plazas normandas confiscadas en diciembre de 1357.

Carlos II renunciando a sus pretensiones a la corona de Francia apoyó a los ingleses. La paz de Bretigny de mayo de 1360 entre Francia e Inglaterra devolvía al rey de Navarra sus posesiones normandas. En 1361 Carlos II encomendó el gobierno de Normandía a su hermano Felipe y embarcó en Cherburgo rumbo a Navarra. Esta situación de las posesiones navarras en Normandía se mantuvo. En concreto en 1364 conocemos que el reino pirenaico tenía varias villas y castillos en la Normandía durante su guerra contra el rey de Francia.

Carlos II tenía que atender simultáneamente a sus Estados de Normandía y de Navarra. Si quería defender aquellos de las apetencias francesas su aliado natural era Inglaterra. Tras el pacto de Inglaterra con Pedro I de Castilla, tanto ingleses como castellanos podían cerrarle los puertos cantábricos dejando incomunicada a Navarra de Normandía.

El rey de Francia se inclinaba por pactar con Enrique de Trastámara. Carlos II tenía que tener expeditas sus comunicaciones con Normandía a través de Bayona y los puertos cantábricos y comprometerse lo menos posible en la lucha fratricida de Castilla.

Muerto en agosto de 1363 el infante don Felipe que gobernaba Normandía, el rey de Navarra envió por mar tropas al mando de un caballero gascón llamado Juan de Grailly. Desembarcadas en Cherburgo tuvieron que oponerse a las correrías que el delfín de Francia imponía en las plazas de Normandía. Francia había ocupado por sorpresa las plazas de Mantes y Meulan y perseguía y ejecutaba a los partidarios navarros.

Juan de Grailly concentró las tropas navarras en Evreux y junto con las Compañías inglesas se enfrentó a Beltran du Guesclin siendo derrotados los navarros en Cocherel en mayo de 1364. Comenzaba el reinado del antiguo delfín y regente Carlos V el sabio.

Hito importante de las relaciones castellanas con estos puertos normandos fueron las ordenanzas de 1364. En estas ordenanzas se admitía que los comerciantes castellanos tenían jueces propios, mientras que las diferencias con los intereses de los mercaderes de Normandía quedarían resueltas por el preboste de Harfleur y en apelación por un tribunal integrado por el deán de la catedral de Rouen (Ruán), el baile y el vizconde de la ciudad.

El rey navarro envió como su lugarteniente y capitán general de las plazas de Normandía al infante don Luis. Con el tratado firmado con Pedro I de Castilla armó una escuadra de diez navíos en los puertos de Fuenterrabía y Oyarzun durante 1365. Con apoyo de Pedro I, Fuenterrabía se convirtió en puerto franco de Navarra.

Para ahuyentar al navarro de Normandía por un nuevo tratado negociado en marzo de 1365, Carlos II renunciaba a sus plazas de Mantes y Meulan y al condado de Longueville, recibiendo a cambio la baronía de Montpellier y la restitución de Evreux y el Cotentin.



Los avatares de la guerra de los Cien Años hicieron se firmase el tratado de Libourne de septiembre de 1366 por el que se prometían dar al Príncipe de Gales toda Vizcaya con los puertos de Bilbao, Bermeo y Lequeitio lo mismo que el señorío de Castrourdiales, mientras que Carlos II recibía Guipúzcoa y Álava con sus villas y castillos.

En febrero de 1367 entraban apoyando a Pedro I las tropas del Príncipe de Gales o Príncipe Negro por el Pirineo. El 3 de abril vencieron a las tropas de Enrique II en Nájera, pero éste logró huir.

Enrique II firmó un tratado de mutuo auxilio marítimo con Francia contra el rey de Inglaterra. A resultas de este tratado llegó Du Guesclin con sus tropas que se instalaron en Borja y amenazaron a Carlos II. El rey navarro para librarse de la opresión le ofreció a Du Guesclin en compensación varios castillos de Normandía. Pronto se cerró la guerra fratricida en Montiel con la muerte de Pedro I el 23 de marzo de 1369.

Tras la guerra civil castellana, Carlos II llegó a Cherburgo el 13 de agosto de 1369 para apoyar a sus amigos los ingleses y con el objetivo de renunciar al pacto con Francia devolviendo Montpellier y tomando posesión de Mantes, Meulan y Longueville.

Carlos II entabló negociaciones con los ingleses en agosto de 1369. Realizó desde Normandía un viaje secreto a Inglaterra en agosto de 1370. Se firmó en Clarendon una alianza el 2 de diciembre de 1370 entre Navarra e Inglaterra, es decir entre Carlos II y Eduardo III, pero el Príncipe Negro se negó a ratificarlo.

Carlos II, fracasado el acercamiento a Inglaterra, pasó a entrevistarse con Francia. Se reunió con Carlos V en Vernon el 25 de marzo de 1371 para asegurar sus posesiones normandas y el 20 de marzo de 1372 entraba el rey navarro en Montpellier.

Carlos II firmó una paz con Castilla en Briones en agosto de 1373 y prometió en matrimonio a su hijo Carlos con Leonor, hija de Enrique II.

Carlos II con el objetivo de saldar la paz en Normandía envió a su mujer doña Juana que murió allí en 1373. Los franceses y los ingleses llegaron a la tregua de Brujas de 1375 con una duración de dos años. Más tarde, en 1378 envió a Cherburgo a su hijo Carlos con el objetivo de arreglar la situación de las plazas normandas. El rey francés ocupó las principales plazas de Normandía y encarceló a los enviados navarros incluidos tres de sus hijos. A Carlos II sólo le quedaba Cherburgo.

Enrique II de Castilla envió una flota para proteger las plazas de Normandía para Francia. Coaligados navarros e ingleses en 1378 lograron salvar Cherburgo que fue cedida a los ingleses por tres años en compensación de las tropas inglesas que lucharían en el reino de Navarra.

El tratado de Briones del 31 de marzo de 1379 suponía la derrota diplomática del rey de Navarra que se veía obligado a cambiar las alianzas, a romper los tratos con Inglaterra y a entregar castillos como rehenes.

Muerto Carlos V de Francia en 1380, y sucediéndole su hijo Carlos VI en 1381, tras estar retenido durante tres años en Francia volvía a Navarra el príncipe Carlos tras haber perdido sus posesiones francesas que se le devolvieron como bienes administrados.

En 1381 Carlos II esperaba la devolución del puerto de Cherburgo que junto con Calais, Brest y Bayona eran puertos básicos en la guerra inglesa contra Francia.

Francia se apropió de Montpellier en 1382 y en 1385 privó al infante navarro don Carlos de todas sus rentas en tierra francesa. Carlos II reaccionó casando a su hija Juana con Juan IV duque de Bretaña aliado de Inglaterra. La boda se celebró en la catedral de Bayona en 1386. Al morir el duque de Bretaña Juan IV, la viuda navarra Juana se casó con Enrique IV de Inglaterra.

Muerto Carlos II de Navarra en enero de 1387, le sucedió su hijo Carlos III el noble. Este nuevo rey acordaba de los ingleses la devolución de Cherburgo en diciembre de 1393 y ponía como castellano a Martín Enriquez de Lacarra hasta 1403 y luego a Leonel de Navarra.

Los embajadores navarros reclamaron en 1392 ante Carlos VI de Francia la devolución de las posesiones confiscadas. En mayo de 1397 viaja a Francia el mismo rey Carlos III pero sin resultados.

El rey de Inglaterra Enrique IV celebró sus esponsales en mayo de 1402 con Juana de Navarra, hermana de Carlos III y viuda del duque de Bretaña.

Nuevo viaje de Carlos III a Francia en 1403. Francia deseaba tener el puerto de Cherburgo. Carlos III el 9 de junio de 1404 renunciaba a sus condados de Evreux y Avandrez, junto con las villas y casti-

llos de Normandía a excepción de Cherburgo compensado con una renta de 12.000 libras tornesas en tierras que se formalizarían en el ducado de Nemours. Por otro documento vendía al rey de Francia la villa, castillo y castellanía de Cherburgo por 200.000 libras tornesas. En 1406 volvía Carlos III a Navarra.

### **3.3.3. Normandía objetivo marítimo de Inglaterra y Francia**

Durante la guerra de los Cien Años Enrique V de Inglaterra conquistó la Normandía y los reyes ingleses pretendieron separarla de Francia. Más aún, en los puertos normandos de Ruán, Harfleur y Dieppe y desde la conquista inglesa de estas tierras en 1415, los mercaderes de la cornisa cantábrica, perdieron los privilegios y ventajas que les había concedido Carlos V desde 1364. Pero Inglaterra no logró separar a Normandía de Francia.

Tras la guerra de los Cien Años los castellanos volvieron a los puertos normandos pero dentro de cierta confusión económica y monetaria no disipada en el intervalo de 1475 a 1479 y de nuevo a partir de 1495.

Con el tiempo los reyes franceses convirtieron el tribunal de justicia en parlamento en 1515 al que concedieron los mismos privilegios que al de París. En 1517 se fundó el puerto del Havre.

### **3.3.4. Productos comercializados**

Entre los paños normandos eran de especial significación los de Louviers, Rouen, Caen, Montivilliers y Harfleurs. Esta última ciudad tenía colonias y fondacos de las naciones castellana y portuguesa, con grandes privilegios concedidos por Felipe el Hermoso en 1310 y por Felipe de Valois en 1336.

En 1338, según Mollat, trece navíos castellanos cargaban paños en Harfleurs. A mediados del siglo XV eran más de treinta las ciudades normandas que tenían específicamente sus paños acreditados. Sin embargo, a finales del mismo siglo se concentraron en sólo una veintena y entre todas adquirió preponderancia Rouen. Sin embargo, los paños de Normandía tenían un precio inferior a los paños flamencos y a los del Brabante.

Desde 1435 los hispanos habían visto crecer su influencia en Rouen de modo que bajo Enrique IV de Castilla había en Rouen una colonia mercantil, la más importante, después de la de Brujas.

Los normandos a finales del siglo XV eran los cuartos abastecedores más importantes de paños en la feria de Lendit a juzgar por los alojamientos pagados a la abadía de Saint-Denis. Y gradualmente en importancia estaban Rouen, Louviers, Lisieux, Bernay y Vire. La situación según Mollat cambia a lo largo del siglo XVI.

### **3.3.5. Normandía a fines del siglo XV**

La guerra entre Francia y los Reyes Católicos cambió el sesgo de las relaciones mercantiles. Los castellanos sufrieron importantes daños de modo que al hacer la paz en 1478 y restaurarse los antiguos privilegios que se tenían en 1474, se creó una comisión de ambos países para implantar justicia y resolver las indemnizaciones. En esta comisión estaba Juan de Gamboa y el arciano de Almazán que presidieron la justicia hispana<sup>45</sup>. Las cartas de marca concedidas se anularon en junio de 1480 como consta le sucedió a un vecino de San Sebastián<sup>46</sup>.

En Rouen, según Mollat, de los 469 barcos entrados en el puerto en 1477-1478, más de un centenar venían con productos cargados en la Península Ibérica, con una apreciación de 267.634 libras de hierro. Según el mismo autor la cuarta parte de la mercancía que recibieron los muelles de Rouen entre 1476 y 1483 fue hispana.

Las exportaciones a Castilla y a Portugal se regularizaron por caminos diversos, ya fuera por medio de transportistas normandos, bretones, castellanos o portugueses, a través de las naciones castellana y portuguesa de Brujas y de Amberes. En Bilbao y en Burgos los castellanos que iban al

---

45. AGS. RGS. 1479-XII, fol. 69.

46. AGS. RGS. 1480-VI, fol. 186.



puerto de Rouen y las compañías que unían Nantes con Burgos, realizaron importaciones copiosas tal como se manifiestan en las cuentas de Gonzalo de Baeza, tesorero de Isabel la Católica.

Según Mollat, los puertos cantábricos eran los lugares en donde se abastecían los puertos normandos de hierro, lana, fruta y corcho, y a veces aceite de oliva, vino y especias como la canela. Mientras que de los puertos normandos se exportaban paños, telas, artículos de mercería, trigo y productos manufacturados.

Para los navegantes normandos los puertos cantábricos aparecían en una doble función: como mercado directo de intercambios (paños, trigo, manufacturas y recogida de hierro, lana, frutas, especias y oro), y como etapa de tránsito desde donde podían llegar sus barcos hasta la costa de Marruecos o de las Canarias.

Entre la colonia de mercaderes hispanos en Normandía podemos numerar a los Arceo, Castro, Pardo, Frias y Aranda en Ruán.

### **3.4. Flandes**

#### **3.4.1. La llegada de los marinos vasco-cantábricos a Flandes**

M. de Meñaca, y tomándolo del cartulario de Guiman, afirma que los mercaderes castellanos habían llegado a Arrás en Flandes en 1222. Según V. Vázquez de Prada, desde 1230 los vizcaínos traficaban en Flandes. En 1267 los mercaderes de Castilla, de Portugal, de Aragón, de Navarra y de Gascuña asistían periódicamente a las ferias de Lile en Flandes y formaban ya una organización, lo suficientemente importante, como para reclamar de la condesa Margarita de Flandes la exoneración de tasas en la importación y exportación de productos comerciales. Según el mismo documento de la condesa de Flandes los productos de Castilla, Navarra y Gascuña llegaban a las ferias de Lile, pasaban por otras ciudades de Flandes como Ypres, Gante, Saint-Omer hasta arribar a Brujas.

Según los estudios de A. Paz y Melia, confirmados por A. Joaniquet Extremo, los primeros que poseyeron una nación en Brujas en 1330 fueron los catalanes.

Según Finot, el conde de Flandes Roberto Bethune hacia 1312 autorizó el establecimiento de mercaderes castellanos en Brujas (alrededor de la capilla y tribunal de la Santa Cruz) concediéndoles privilegios. Igualmente, según Mollat, desde mediados del siglo XIV se asentó la nación castellana en Brujas.

Dicha nación desde 1348 tenía privilegios equiparables a los de la Hansa en los puertos de Brujas, Lila, Ypres, Douai y Valenciennes. Por su parte, Labayru afirmaba que los vizcaínos tenían un fondo en Brujas en 1348. Según Fernández Duro, en 1366 el conde de Flandes Luis de Male concedió ciertos privilegios «a los almirantes, maestros de naos, marineros y súbditos en general de los señores de Castilla y Vizcaya». Estos privilegios concedidos por los condes de Flandes a la nación castellana se multiplicaron en 1367 y 1384.

Según Viñas Mey, las flotas que de primavera salían de los puertos cantábricos hacia Flandes comportaban hacia 1350 un conjunto de 40 galeras grandes las cuales por su tamaño no eran capaces de atravesar el canal de Zwin entre la Escluse y Brujas.

Esta presencia de mercaderes cantábricos en Flandes fue mal vista por sus competidores de la Hansa del Báltico llegando a suscitarse entre ambos grupos serios enfrentamientos. En 1418 la flota de Castilla atacó, junto al puerto de La Rochela, a una flota hanseática y se apoderó de unos cuarenta barcos. La Liga hanseática reaccionó, como solía, decretando el boicot comercial y prohibiendo en 1431 la importación de la lana castellana a todo su ámbito de influencia. Esta declaración de guerra comercial amainó en 1443 con la firma de un tratado de paz comercial por el que se limitaban mutuamente las zonas de influencia.

#### **3.4.2. Nacimiento de la nación de Castilla en Brujas**

Siguiendo a Luis Suárez Fernández, podemos afirmar que los mercaderes y mareantes de Castilla comenzaron a organizarse en Flandes como nación ya desde mediados del siglo XIV. Igualmente confirma que en el año 1348 recibieron unos privilegios que los equiparaban con los de la Hansa en cuanto que tenían libertad personal y económica, y como grupo poseían jueces y pesadores propios.

Si entramos ahora en la creación de los consulados podemos afirmar que el consulado de la Hanza se creó en Brujas en 1307, el de Venecia en 1322 y el de la nación aragonesa fue erigido el 12 de agosto de 1330.

Por su parte V. Vázquez de Prada afirma que en 1428 se creó en Brujas el consulado de la nación de España que agrupaba a castellanos, vascos, y andaluces. En esa fecha el conde de Flandes concedió al rey de Castilla Juan II el privilegio de nombrar cónsules de su nación en Brujas a lo que se oponían los propios mercaderes que querían cónsules profesionales y por lo tanto cónsules mercaderes elegidos por ellos mismos como sucedía en todos los consulados flamencos.

Una real cédula de Juan II del 20 de noviembre de 1447 confirmó los derechos de los priores de las cofradías de Burgos, de las villas y lugares de la costa marina de Vizcaya y de Guipúzcoa para establecer una obligación de obediencia a los factores establecidos en Flandes. Igualmente en esa real cédula el rey confirmaba el paso dado por los mercaderes de nombrarse entre ellos a los cónsules y renunciaba a su privilegio anterior sobre tales nombramientos.

### **3.4.3. Ordenanzas de la nación de Castilla en Brujas de 1441**

Los castellanos, venidos principalmente de la zona de Burgos, aumentaron en número a mediados del siglo XV y exigieron una mayor participación en la dirección del consulado que hasta este momento controlaban los vizcaínos. En 1441 los castellanos reunidos por separado adoptaron el nombre de «nación de España», redactaron sus estatutos y eligieron sus cónsules. El documento publicado por L. Guilliodts se titula: «Capítulos de las ordenanzas de la nación de Castilla en Brujas aprobadas por sus miembros el 23 de abril de 1441 y confirmadas el 1 de diciembre de 1467, referentes a la jurisdicción de sus cónsules».

En efecto, reunidos en el monasterio de los Agustinos en 1467 los cónsules del reino de Castilla con los mercaderes del mismo reino, confirmaron, en primer lugar, las Ordenanzas de 1441 precisamente porque en su momento había sido aprobadas por todos los miembros de la nación.

Los acuerdos de esta concordia jurada de 1441 y ahora en 1467 nuevamente renovados eran los siguientes: 1) La elección de seis mercaderes que por el término de seis meses actuarían como jueces con poder suficiente para regir y administrar la nación. 2) Los seis jueces o su mayor parte entenderían de los pleitos que se suscitaren entre los mercaderes. Estos jueces darán sentencia dentro del plazo de seis días o a lo más a los nueve días. 3) Las apelaciones se harían ante la villa de Brujas. 4) Los jueces tendrán un oficial emplazador pagado por la nación. 5) Todos los llamados por los jueces deberían acudir a ese llamamiento bajo la pena que a los incumplidores les pusieran los mismos jueces. 6) Estos jueces se sentarán a juicio dos veces por semana, es decir los lunes y los viernes, estando en juicio desde las nueve hasta las once. Para ser válido el juicio bastaba con que acudiesen dos de los seis jueces. Pero si la importancia del hecho lo requería debían juntarse los seis jueces. 7) Cada uno de los jueces tendrá una llave del arca en la que se contengan todos los privilegios y escrituras de la nación. 8) Estos jueces recibirían los bienes y dineros de la nación y terminado su mandato de seis meses darían cuenta de esos bienes a los seis siguientes estando presente toda la asamblea de los mercaderes de la nación.

### **3.4.4. Organización del Consulado y actividades mercantiles**

– Elección: Los cónsules de la nación castellana fueron desde 1428 elegidos por los mercaderes residentes, si bien los elegidos eran considerados como jueces de los Reyes de Castilla. Según los estatutos de 1441 fueron elegidos seis jueces uno por cada casa de comercio castellana de la ciudad. Más tarde, y desde la división consular de la que ya hablaremos, se eligieron cuatro cónsules por cada una de las dos naciones. Los cónsules a partir de este momento fueron anuales y vinieron elegidos a sorteo entre los miembros de cada consulado.

El cónsul electivo, según Pelaez, es ante todo una institución menos evolucionada que el cónsul «nominatus», ya que este segundo desempeña una función oficial de carácter no privado sino público, aunque los límites de sus atribuciones variarán según las épocas y las concesiones o acuerdos particulares de los países en donde debían operar.

– Las competencias de los cónsules eran variadas: en primer lugar políticas ya que representaban a los nacionales, también jurisdiccionales ya que les convocaban en asamblea, les prestaban asistencia, y por fin los cónsules administraban los bienes de la comunidad.



– Competencias judiciales: una de las competencias de los cónsules eran las judiciales. Los cónsules de Flandes juzgaban a todos los miembros del consulado que eran los comerciantes cantábricos que residían en los Países Bajos.

Estos jueces podían ejercer la jurisdicción tanto penal como civil sobre los mercaderes presentes en la plaza. Ejercían en primera instancia la jurisdicción civil principalmente comercial (referente a seguros marítimos, fletes y quiebras) y a veces y a resultas de los juicios se hacían cargo de la tutela de los huérfanos dejados por los miembros muertos del consulado. Para Carlo Targa, la jurisdicción de estos cónsules era consuetudinaria y se extendía sólo a aquellas personas de su nación que no estaban domiciliadas en el país en el que residían.

En el ejercicio de la jurisdicción civil los cónsules de Brujas acudieron a los textos jurídicos de Castilla tales como el Fuero Real, las Partidas de Alfonso X el Sabio, las Leyes del Estilo, lo mismo que posteriormente a las Ordenanzas de los consulados de Burgos y de Bilbao. Más tarde, también resolvieron los asuntos conforme a una colección de ordenanzas flamencas de Carlos V y a las ordenanzas en materia de seguros de la nación española en Brujas redactadas en 1568.

El procedimiento de estos juicios consulares en primera instancia era arbitral y de tramitación sencilla. A veces los cónsules asignaban a comerciantes expertos que conciliasen y dirimiesen los asuntos por convenio. A veces estos árbitros eran elegidos por las mismas partes litigiosas.

Según Santos Corona el procedimiento seguido en el consulado de la nación castellana en Brujas tenía las partes siguientes: a) demanda y contestación; b) conciliación; c) aportación de pruebas juntamente con el informe pericial, el juramento y la confesión de parte; d) declaración de la sentencia arbitral, hecha sin formalismo ni motivaciones, pero con motivación indirecta al enumerar las pruebas tenidas en cuenta; e) La apelación ante el tribunal de la villa de Brujas siempre que la suma fuera mayor a diez libras de Groses.

En los juicios de apelación entendía el colegio escabinal que se reunía todos los lunes. Éste actuaba tras consultar a los órganos consulares con el objetivo de conocer las costumbres comerciales de cada nación. La cámara escabinal remitía el asunto normalmente a árbitros o componedores. No es extraño el hecho de que las partes, a pesar de ser extranjeros, alegasen las leyes, costumbres y usos de la propia villa de Brujas. De las sentencias del tribunal de la villa se apelaba al Consejo de Flandes y aun al Príncipe del Condado.

El tribunal escabinal de Brujas entendía, como hemos visto, de las apelaciones consulares dadas en primera instancia, así como podía juzgar en primera instancia los litigios entre diferentes naciones. Igualmente la cámara escabinal de Brujas juzgaba de la jurisdicción criminal.

– Competencias legislativas: los cónsules dirigían las asambleas las cuales eran las encargadas de promulgar las Ordenanzas del Consulado. Las reuniones eran de dos clases el Ayuntamiento general o ayuntamiento de los diputados de las diferentes firmas que operaban en la plaza y el ayuntamiento de los cargadores, al que se reservaban las cuestiones de fletes. El Ayuntamiento general daba las ordenanzas. Los mercaderes se obligaban a cumplir estas ordenanzas pero, en compensación, ellos y sus familiares estaban exentos del pago de las tasas comunales. En el Archivo de la nación de Castilla en Brujas existe el «Libro de Ayuntamientos y Ordenanzas (1502-1522)».

– Competencias económicas y de otra índole: los cónsules administraban la colonia consular. Así cuantificaban los gastos de expedición de los navíos (llevando cuenta de los rótulos de las naves y los rótulos de las averías). Uno de los impuestos más importantes que debía pagar la nación era el de la avería, que recolectaban los cónsules siguiendo un rótulo de averías.

La asistencia ante situaciones de naufragio y su doble connotación política y comercial hicieron del cónsul ultramarino una figura peculiar. En ocasiones el cónsul negociaba determinadas exenciones aduaneras, proporcionaba asistencia a los comerciantes y poseía atribuciones de policía y control respecto a los miembros de su comunidad nacional. Los cónsules percibían las tasas sobre las mercancías de importación y exportación (dinero de nación y avería de nación) y recibían las contribuciones.

– Personal de los Consulados: los cónsules podían contar con un notario y con peritos que les asesoraban para dictaminar los casos.

### **3.4.5. División de la nación de Castilla en Brujas**

El mal entendimiento existente entre los mercaderes de Burgos y de los puertos del Cantábrico, la exigencia de una separación de personas y de división de intereses en la «nación castellana en Brujas»



jas», se patentizó ante los escavinos del Ayuntamiento de la misma ciudad de Brujas el 22 de diciembre de 1451. En efecto, los vizcaínos alegaron que la institución de los cónsules era cosa de «sept ou huit ans ença», siendo así que con anterioridad «le gouvernement de la nation appartenoit principalement aux maitres et patrons de neifs et marchans de la coste, qui y venoient en grandes flotes» no debiendo la «nouvelle création» de los cónsules «déroger a leur droit ancien».

El objeto inmediato de la disputa era la posesión de la capilla que se tenía en el convento de San Francisco de Brujas. Los cónsules de Burgos aportaban como argumentos de su prioridad el hecho de que ellos eran los principales y jefes de aquella nación, a saber «de Burgos, que es la principal cámara del rey de Castilla». Y, por lo tanto, no admitían la pretensión vizcaína de preceder a los de Burgos en la liturgia eclesiástica de las misas nuevas y funerales. Los mercaderes de Burgos rechazaban que el término de «españoles» abarcara a los vizcaínos, porque a éstos simplemente se les denominaba mercaderes de Vizcaya o «biscayens».

Las autoridades de Brujas remitieron el asunto de la precedencia al rey de Castilla. Pero ante el retraso de la decisión real castellana, las autoridades de Brujas tomaron una decisión arbitral provisional el 2 de agosto de 1452 que se leyó ante los cónsules y mercaderes comunes de la ciudad y cofradía de Burgos en Castilla (7 miembros presentes) y los diputados y mercaderes comunes de la costa de España (26 representantes).

La resolución real de Enrique IV llegó el 9 de febrero de 1453 dirigida a los «consules y mayordomos de la cofradía de los mercaderes de la muy noble ciudad de Burgos, cabeza de Castilla, mi cámara y a todos los maestros y patrones y mercaderes y otras personas cualesquier de mis reynos y señorios del condado de Vizcaya y de la provincia de Guipuscoa». Refrendando la resolución real dos años después, llegaba una cédula real fechada en agosto de 1455 por la que se constituían dos comunidades autónomas: una castellana y otra vizcaíno-guipuzcoana.

Según Carmelo Echegaray (que toma las noticias de Gilliodts van Severen), la real carta de Enrique IV dada en Écija el 27 de agosto de 1455 hablaba de la existencia de un nuevo consulado distinto del Consulado General de España. En el acuerdo que se firmó el 6 de septiembre de 1465 y que se ratificó entre los cónsules de una y otra nación, se hablaba por un lado «de los consules e mercaderes de los reinos de Castilla» y por otro «de los consules e mercaderes de la costa de Viscaya e Guipuscoa».

En efecto, la nación de Castilla o de España agrupaba a todos los mercaderes del sur del río Ebro es decir a Burgos, Toledo, Segovia, Soria, Valladolid, Medina del Campo, Logroño y Nájera. Mientras que la nación de Vizcaya y de la Costa de España abrazaba a Vizcaya, Guipúzcoa, Álava, Asturias y Galicia. Es decir, el consulado cantábrico agrupaba, junto a los vascos, a los comerciantes y marinos cantábricos de las cinco villas de la costa y de la montaña de Santander y además con la pretensión de extenderse a los comerciantes y marinos de Asturias y Galicia.

Aún fueron necesarias nuevas intervenciones de pacificación tanto por parte de los escavinos de Brujas (por ejemplo la intervención del 2 de agosto de 1457) como de los mismos intervinientes, los cuales llegaron a la concordia sellada entre ambas comunidades el 6 de septiembre de 1465. Pero como consta documentalmente en este momento no se cerró la disputa entre ambas comunidades.

Burgos y Bilbao aparecían como cabezas de las dos naciones castellanas presentes en Brujas y se mostraban cada vez más distanciadas, por lo que la separación de los fundados flamencos motivó también la separación de intereses en los puertos de origen. Burgos optó por consolidar su posición mercantil reclamando la creación de un consulado en Burgos. Años más tarde Bilbao dió el mismo paso reclamando para sí su propio consulado de Bilbao.

Con el comienzo del reinado de Carlos V encontramos un nuevo impulso en las relaciones entre Flandes y Castilla que fue superando la disparidad de los consulados. Signo de esta revitalización es la carta que Carlos de Gante escribía desde Bruselas el 30 de agosto de 1516 al Cardenal Cisneros:

«Relación tenemos que en dias pasados por el Catholico Rey mi sennor y agüelo, que en gloria sea, fue hecha concordia con ciertos mercaderes françeses sobre la contractacion de algunas mercaderias de Orán y otros lugares de Africa. E porque ahora nuevamente havemos leydo y supplicado por parte de algunos súbditos de la Ilma. Madama Margarita, nuestra muy clara y muy amada tía, les fiziessemos merced de les conçeder la dicha contractacion de la forma que los dichos mercaderes françeses aquella tienen e Nos ante todas las cosas queremos saber como passa lo sobredicho, con toda voluntad vos rogamos por vuestra carta la qual dareys a Simon Ruiz, que ésta vos dará, nos aviseys a cumplimiento de la forma de la dicha contractacion y si fuere posible nos embyeis traslado de la provision que por la



dicha Catholica Mat. sobre ello fue otorgada y si cumple a nuestro servicio que el dicho concierto se prosiga para adelante»<sup>47</sup>.

### **3.4.6. Historia separada de los consulados castellanos en Brujas**

Con el matrimonio de los Reyes Católicos la vida de las naciones hispanas en Brujas comenzó a reestructurarse. Había muchas naciones comerciales en Brujas dependientes de los Reyes. Estaba la nación castellana principalmente burgalesa, la nación vasca principalmente vizcaína, la nación catalana que polarizaba a los aragoneses mientras éstos tuvieron un movimiento de acomodación, intentando entrar en alguna de las naciones del Cantábrico pero sin conseguirlo.

Si recogemos los datos que para 1486 aporta García de Cortázar tomándolos de Finot sabemos que en este año el puerto de la Esclusa recibió 33 barcos de Castilla entre los 75 extranjeros llegados. Estos barcos llegados de los puertos vascocantábricos desplazaban una cuantía de unas cuatro mil toneladas.

A pesar de estas diferencias internas las relaciones comerciales desde el reino de Castilla hacia Flandes siguieron siendo muy buenas. A partir del final de la guerra de los Cien Años los barcos de la nación castellana adquirieron un protagonismo con respecto a la Hansa del Báltico, ya que llegaron a controlar el transporte de los productos comercializados en los puertos franceses del Atlántico, especialmente La Rochela y la Esclusa. Como miembros de esa nación castellana en Flandes estaban entre otros Juan de Tellaheche o Madariaga en 1465 o Juan de Arbolancha en 1475.

Como hemos visto para evitar la anexión del ducado de Bretaña por parte de la corona de Francia, las fuerzas antifrancesas se coaligaron con el objetivo de oponerse por las armas a dicha anexión. Los Reyes Católicos junto con Enrique VII de Inglaterra y con el emperador Maximiliano de Austria enviaron tropas.

Maximiliano de Habsburgo y su esposa eran señores no sólo de la casa de Borgoña, sino también de Flandes. Además coincidían con Inglaterra en la necesidad de controlar el canal de La Mancha. Ricardo III de Inglaterra firmó acuerdos con Flandes en junio y septiembre de 1484 por lo que envió a Bretaña al doctor Hutton.

Dentro de estos proyectos de intervención en Bretaña se produjeron los primeros contactos entre los Habsburgo y los Reyes Católicos. En 1483 Maximiliano envió como su embajador a un mercader de Brujas llamado Nicolás Bertarnd. Se trataba de establecer relaciones matrimoniales y de una gestión mediadora castellana entre Inglaterra y Borgoña. En 1487 Maximiliano contrató los servicios de naves vascas para resolver una rebelión.

En marzo de 1488 los Reyes Católicos recibieron en Valencia a Alain de Albret que les comunicaba el acuerdo concertado entre el archiduque Maximiliano, el príncipe de Orange y los duques de Bretaña y Orleans, con el fin de oponerse al monarca francés. Se dio permiso a Alain de Albret para armar una flota bajo el mando de Mosén Miguel Juan Galla en auxilio del duque de Bretaña. Esta flota navegó hasta Nantes donde se unió a los coaligados.

Desde marzo los Reyes Católicos se decidieron a intervenir en la guerra bretona formando parte de la cuádruple alianza formada por Borgoña, Inglaterra, Castilla y Bretaña. Con la expedición militar castellana iban también las reclamaciones comerciales castellanas y cantábricas. Todos los expedicionarios se reunieron en Nantes el 3 de mayo de 1488. Sin embargo, la expedición borgoñona estaba traumatizada porque una revuelta de las ciudades flamencas de Gante, Brujas e Iprès inmovilizaba a Maximiliano.

En estos primeros meses de 1488 una nueva embajada de los Reyes Católicos partía para Flandes. Estaba conformada por el arcediano de Ávila, Alvaro de Arrones, y por Jofre de Sasiola. El objetivo de la embajada fue triple: procurar la liberación de Maximiliano decretando un bloqueo comercial de las tres ciudades sublevadas y amenazando con el abandono vascocastellano del fondaco de Brujas, resolver las marcas contra la Hansa<sup>48</sup> y proseguir el proyecto del doble matrimonio propuesto por los borgoñones.

Esta guerra local terminó con el descalabro de los aliados del 27 de julio en Saint-Aubin. A resultas de la derrota el duque Francisco II firmó un armisticio oneroso en Verger el 2 de agosto.

Todos los coaligados tenían sus propios objetivos territoriales: Inglaterra pensaba recuperar Guyena y Normandía; Maximiliano pretendía recuperar la herencia borgoñona de su esposa de la que se

47. M. FERNÁNDEZ ALVAREZ, I, p. 62.

48. AGS. RGS. 1488-II, fol. 249 y 253.

había apoderado Luis XI en 1477 a la muerte de Carlos el Temerario; los Reyes Católicos pretendían el ducado para Alain de Albret con la intención de crear en la costa atlántica una coalición de Navarra y Bretaña que ellos podrían controlar.

### **3.4.7. La alianza de 1490 en Okyng, la guerra y sus consecuencias**

Esta cuádruple alianza se consolidó en septiembre de 1490 en el tratado de Okyng. Pero sus objetivos se vieron superados cuando en diciembre de 1491 Ana de Bretaña se casó con Carlos VIII, por lo que Bretaña se integraba definitivamente en la Corona de Francia. En efecto, en febrero de 1491 Carlos VIII entraba en Nantes.

Carlos VIII procedió a eliminar de Bretaña a todos sus enemigos. Firmó sucesivos tratados con los coaligados de la triple alianza: con Enrique VII (Etaples, noviembre de 1492), con los Reyes Católicos mediante la devolución pacífica del Rosellón y la Cerdaña (Tours-Barcelona, enero 1493) y con Maximiliano (mayo 1494).

Las relaciones entre los Reyes Católicos y el duque de Borgoña Maximiliano de Habsburgo, fundamentadas en las estrechas y antiguas relaciones comerciales de los puertos vascocantábricos y flamencos, se incrementaron entre 1480 y 1484 y estuvieron en la posibilidad de concertar un matrimonio entre Felipe el Hermoso, hijo de Maximiliano, con la infanta Juana, hija de los Reyes Católicos. Pero Maximiliano temía una ruptura política con Francia.

Cuando la rebelión de las ciudades flamencas terminó, Maximiliano de Austria se vió comprometido por el esfuerzo castellano. Envió una embajada borgoñona al frente del bastardo Balduino en otoño de 1488. La embajada fue recibida en Valladolid en enero de 1489. Durante el viaje el infante Balduino se desposó con una dama de la reina Isabel, denominada María Manuel, hermana del futuro diplomático Juan Manuel. En el séquito de Balduino iba Juan de Salazar, capitán vizcaíno que mandaba las tropas vascas que rescataron a Maximiliano. En estas conversaciones de Valladolid se trataron varios temas tales como la alianza militar contra Francia, la regulación del tráfico mercantil y el matrimonio entre príncipes de ambas casas.

Esta embajada de 1489 no tuvo éxito si bien se planteaba el doble matrimonio del príncipe Juan con Margarita de Austria y el de la infanta Juana de Castilla con Felipe el Hermoso.

De 1491 y firmada en Sevilla el 19 de abril es la cédula de los Reyes Católicos en la que se mandaba pagar los derechos usuales a los cónsules que residían en Brujas<sup>49</sup>.

Pero volviendo a Flandes tenemos que constatar que 1493 es la fecha en la que arranca el «Cartulaire de l'ancien Consulat d'Espagne à Bruges». Se reconoce desde ese momento la existencia de dos consulados:

1º La Casa de Vizcaya o Consulado vizcaíno en Brujas recibió una merced otorgada por el magistrado de la ciudad de Brujas el 1 de septiembre de 1493 que dirigió el privilegio «a los consules de la nación de Vizcaya». La ciudad flamenca para luchar contra la decadencia ocasionada por el taponamiento del río Zwyn otorgó este privilegio con el título «Carta de privilegio en 51 artículos dada por el magistrado de Brujas a los cónsules de la nación de Vizcaya a su vuelta a la ciudad».

Con motivo de la vuelta de los vizcaínos, la ciudad de Brujas les concedió un barrio o cuartel para la nación de Vizcaya, ofreciéndoles además la casa llamada «Mareminne» como centro de reuniones de su comunidad. Según el abate Viaene «todo el barrio, a lo largo de la Reie, entre el puente de San Juan y el Puente de la Grúa estaba reservado a los vascos». La ciudad facilitó dos casas contiguas para el consulado de los vascos: la denominada Gapaerd y la Doornike.

Durante la primera mitad del siglo XVI en el solar de estas dos casas se levantó el edificio del consulado. En el lugar en el que se asentaba el antiguo Consulado de Vizcaya pervive en el callejero de Brujas de hoy día la tradición del asentamiento con el nombre de «Biskayers Plaatz» ya que esta plaza recoge el solar de la antigua «area cantabrorum» que se extendía desde el puente a la «domus cantabrica», lindando con el Ayuntamiento.

2º Por su parte el Consulado de Castilla quedó reflejado en el callejero de Brujas con el topónimo «Spanjaard Straat».

49. CCPV, III (1829), pp. 123-125.



3º Entre las naciones hispanas también estaban los navarros que llevaban sus mercancías a través de San Sebastián y que no formaron nación independiente hasta 1530. En efecto, en este año un nuevo consulado, el de los Navarros, se estableció en Brujas. Esta instalación algo anacrónica se explica por el hecho de que los navarros se dedicaron exclusivamente a la venta de la lana y la feria de la lana seguía vigente en Brujas.

#### **3.4.8. Las relaciones hispanas con Flandes en 1492-1494**

Desde el año 1492 los embajadores hispanos don Ladrón de Guevara y don Juan Manuel estuvieron cerca de Felipe el Hermoso, preparando el posterior enlace matrimonial. En enero de 1494 quedó confirmado el tratado de Barcelona por el que Carlos VIII devolvía a la Corona de Aragón los territorios del Rosellón y de la Cerdaña.

Pero, a pesar del tratado, las suspicacias contra Francia siguieron subsistiendo, por lo que los Reyes Católicos vieron necesario el envío de un embajador ante Maximiliano y para esta empresa eligieron a Francisco de Rojas, hermano de la Orden de Calatrava, buen jurista y antiguo embajador en Roma en 1488. El objetivo de la embajada era asegurar las buenas relaciones comerciales ya existentes y del mismo modo retomar otras iniciativas políticas, resultantes de la doble alianza matrimonial de los infantes Juan y Juana con los hijos de Maximiliano: Margarita y Felipe.

En correspondencia con el envío castellano en abril de 1494, un embajador de Maximiliano, Gastón de Lupián, llegaba a Barcelona con el objetivo de tramitar ciertos asuntos.

Las buenas relaciones entre la nación española y los flamencos no impidieron que en 1494 mercaderes vizcaínos se quejaran de recibir daños del corso y de la represalia sin verse compensados debidamente por la justicia flamenca.

En 1495 Maximiliano preparaba las capitulaciones matrimoniales de sus hijos Felipe y Margarita con los infantes castellanos Juana y Juan. Los consejeros francófilos de Felipe el Hermoso intentaron convencer al emperador de una mayor conveniencia para Borgoña el entablar una alianza con Francia.

Sin embargo, el 31 de marzo de 1495 se publicaba en Venecia la Liga Santa entre Maximiliano, los Reyes Católicos, Milán, el Papa y la Serenísima República de Venecia. Se le dio a esta alianza una duración de 25 años. Para fortalecer esta Liga Santa el Papa Borgia, Alejandro, VI derivó importantes rentas eclesiásticas hacia los Reyes Católicos para facilitar el que éstos armaran un ejército en defensa de la Liga. La única perjudicada de esta liga era Francia y luego los aliados de Francia como el reino de Navarra.

Las relaciones unilaterales de España con Borgoña y por otra parte con Inglaterra, eran excelentes, pero algo faltaba para poder cercar a Francia y era la necesidad de establecer unas buenas relaciones directas entre Inglaterra y Borgoña.

Por esto los Reyes Católicos vieron como un negocio propio y urgente el propiciar la alianza entre Enrique VII y Maximiliano. Para preparar y culminar esta alianza eligieron como embajador a Gutierre Gómez de Fuensalida, comendador de Villaescusa. Al nuevo embajador se le dieron varias consignas y objetivos: primero debía acelerar el envío a España de Margarita de Austria en la flota que llevaría a Flandes a la infanta española Juana; segundo debía formar un bando prohispano incorporando a Ladrón de Guevara; tercero tendría que impulsar el que Maximiliano tomara una acción directa contra Francia; y cuarto debía conseguir un acercamiento entre los Habsburgo y los Tudor.

El 20 de enero de 1495 se firmaba en Amberes el doble matrimonio entre las casas de Castilla y Borgoña. En el verano de 1495 estando Maximiliano en Worms se acordaron los términos del doble desposorio. En consecuencia los desposorios entre Felipe y Juana, por palabras de presente, tuvieron lugar en Malinas el 5 de noviembre de 1495. Lo mismo se hacía en ese momento en Valladolid y servía para unir a Juan con Margarita.

Los Reyes Católicos pensaron que este doble matrimonio era de gran importancia para el futuro político y comercial de los reinos hispánicos, pues Flandes había sido desde hacía dos siglos el principal mercado hispano. Por eso ratificaron prontamente el acuerdo el 5 de enero de 1496, mientras que Maximiliano hacía lo propio en Bruselas el 11 de abril y luego en Nordlingen el 3 de junio del mismo año.

### **3.4.9. La gran flota a Flandes: 1496**

Desde octubre de 1495 venía preparándose la gran flota que llevaría a Juana desde los puertos cantábricos a Flandes. Se reunieron en total 22 buques, entre los que se contaron dos carracas genovesas, quince naos vizcaínas, cinco carabelas y todos los buques comerciales de la ruta a Inglaterra y Flandes. A estos barcos ya reseñados se unieron doce buques de guerra, que llevaban cuatrocientos cañones, doscientas espingardas, quinientas ballestas y tres mil lanzas. Iban al servicio de la infanta 4.610 personas. Se les unió además la comitiva de los embajadores: el español que iba a Londres y el escocés que iba a Edimburgo.

Todos los puertos del Cantábrico se pusieron en alerta para poder reunir los barcos a principios del verano en el puerto de Laredo. El 20 de julio llegaba a Santoña la gran carraca de Juan Pérez con una tripulación de noventa hombres. Cristobal Colón remitió un informe pedido por los Reyes Católicos sobre los aspectos técnicos de la navegación.

La flota iba mandada por Sancho de Bazán. Salió el 21 de agosto y tras superar una tormenta llegó a Portland el 31 de agosto. Zarpó de nuevo de Inglaterra el 2 de septiembre para arribar a Bergen-op-Zoom una semana después.

Con el matrimonio en 1496 de Felipe el Hermoso (1478-1506) y Juana la loca (1479-1555), que vino refrendado al año siguiente, 1497, con el enlace entre Juan de Castilla (1478-1497) y Margarita de Austria (1480-1530), las relaciones políticas y comerciales entre ambos territorios se consolidaron. La flota que había partido de Laredo llevando a Juana hacia Flandes desembarcó en Middelburg ya que en este puerto estaba previsto recogerla de vuelta a Margarita desposada con Juan, el heredero de la corona de España.

Tras el matrimonio celebrado en Lier el 4 de octubre de 1497 entre Juana y Felipe, se sucedieron rápidamente los hijos: el 15 de noviembre de 1498 nació en Bruselas Leonor, la que luego será futura reina de Portugal y de Francia. El 24 de febrero de 1500 nació Carlos en Gante. Y el 16 de julio de 1501 nació en Bruselas, Isabel que fue luego reina de Dinamarca. Tras el parto el 4 de noviembre de 1501 salían de Bruselas hacia España, Felipe y Juana. Esta vez la corte de Felipe y el propio Felipe eligieron el camino de Francia. La elección del camino no era algo trivial y sin sentido. La corte de Felipe el Hermoso era francófila y quería demostrarlo.

Aunque desde España se viera a Flandes y Borgoña como un solo bloque político, de hecho, los intereses entre Maximiliano y su hijo Felipe el Hermoso y de sus respectivas cortes y territorios a los que representaban, eran distintos.

El embajador de Maximiliano en España, Gaspar de Lupián, veía que los acuerdos entre los Trastámara y los Habsburgo eran muy beneficiosos para el emperador pero no lo eran tanto para su hijo Felipe, ni para sus parientes de la Casa York ni para su corte francófila.

Felipe el Hermoso archiduque de Austria, duque de Borgoña, Brabante, Limburgo y Luxemburgo, conde de Flandes, Habsburgo, Hainaut, Holanda, Zelanda, Tirol y Artois y señor de Amberes y Malinas y sus consejeros eran francófilos.

No por otra razón el viaje que organizaron en 1501 los dos esposos, Felipe el Hermoso y Juana de Castilla, se hizo por medio del territorio francés. Y del mismo modo, una vez jurados como herederos en las cortes de Castilla y de Aragón, Felipe el Hermoso volvió a Flandes por Francia a partir de febrero de 1503, mientras que Juana daba a luz en Alcalá de Henares el 10 de marzo de 1503 a su hijo Fernando, el futuro emperador.

Contra la voluntad de la reina Isabel la Católica y con el beneplácito de Felipe, Juana preparaba su viaje de vuelta en mayo de 1504 y desembarcaba en Flandes. Felipe quería que el viaje de vuelta se realizara por Francia, pero como las relaciones de los Reyes Católicos con Francia eran tensas, Juana optó por el viaje marítimo.

### **3.4.10. Los mercaderes vascos en Flandes con Carlos V**

Los productos intercambiados durante el reinado de Carlos V siguieron siendo la lana castellana, el hierro vasco, los vinos y las frutas francesas para traer en la vuelta los paños flamencos y las tablas de arte.

El Consulado castellano en Brujas siguió funcionando, ya que tenía una cincuentena de miembros en la segunda mitad del siglo XVI. Y, aunque cada vez eran más los mercaderes de la península ibéri-



ca residentes en Amberes, sin embargo, los hombres de negocios dependieron administrativamente de los consulados de Brujas.

El comercio entre los consulados de Burgos y de Bilbao con los consulados hispanos de Flandes se mantuvo hasta que la revuelta de los Países Bajos convirtió el Mar del Norte en un mar de corsarios. Hay que constatar que los consulados de la soberanía hispana se mantuvieron en Brujas hasta que paulatinamente se fueron cerrando por las dificultades bélicas y comerciales: así en 1566 se cerró el de Navarra, mientras que hasta 1585-1596 pervivió el de Vizcaya, siendo Gaspar de Añastro el último cónsul vizcaíno en Brujas desde 1577. Por último, el consulado de Castilla pervivió en Brujas hasta 1705.

#### **3.4.11. Consulado de la nación castellana en Amberes**

Amberes como capital del Brabante comenzó a surgir mercantilmente en la misma medida que Brujas declinaba. Las razones de este cambio hay que ponerlas principalmente en la diferente organización entre el condado de Flandes y el ducado de Brabante y la correspondiente y diferente reacción ante la evolución comercial inglesa.

Inglaterra interrumpió su exportación de lana y comenzó a exportar paños de excelente calidad. Ante esta realidad el condado de Flandes cerró sus mercados a los paños ingleses, mientras que Amberes minimizó las prohibiciones y se constituyó como intermediario de este tráfico mercantil. Los paños ingleses se aceptaron para ser vendidos a los comerciantes de Colonia y de la región del Rin. Por su parte Amberes se constituyó en paso cómodo de los objetos de acero y de latón, lo mismo que de los hilos de seda que se exportaban con destino a Inglaterra.

A estas razones comerciales que potenciaron el puerto de Amberes hay que sumar otros motivos políticos como la fidelidad de la ciudad al archiduque Maximiliano, regente en nombre de Felipe el Hermoso, la buena acogida que dio Amberes a las naciones comerciales que emigraban de Brujas y, por fin, el mejor asentamiento y organización de las nuevas fuerzas económicas que despuntaban como, por ejemplo, las portuguesas, las cuales aportaban a Amberes especias orientales y drogas traídas por una nueva ruta marítima. De esta manera se dio en Amberes una conjunción de gran transcendencia económica entre mercaderes portugueses y alemanes.

Poco a poco fueron estableciéndose en Amberes las principales naciones comerciales como la inglesa, la alemana, la portuguesa, la veneciana y la hanseática, etc. Durante los primeros lustros del siglo XVI Amberes adquirió el protagonismo del tráfico y de los negocios de Flandes. Según Goris, el período culminante de aflujo de castellanos a Amberes hay que situarlo hacia 1510-1515 como resultado de las nuevas relaciones políticas. Carlos de Gante concedió salvoconductos a todos los españoles que querían dirigirse a los Países Bajos. La mayor parte de los recién llegados provenían de Burgos o de Vizcaya.

Así que durante los primeros lustros del siglo XVI el puerto de Amberes emergió y aun rivalizó en importancia comercial y en tráfico económico con el de Brujas.

Un registro de exportaciones del puerto de Amberes de 1553-1554 menciona a 200 españoles que comerciaban con la Península Ibérica y con otros países vecinos. Hacia 1560 la colonia española en Amberes numeraba a 60 familias y 38 miembros célibes, dando un total de unos 300 individuos.

La crisis financiera de 1575, coincidente con la bancarrota de Felipe II y con las guerras civiles de los Países Bajos hizo disminuir en gran manera el número de hispanos residentes en Amberes. A resultas de esta crisis en 1582 había en Amberes sólo cuatro firmas comerciales españolas: Gaspar de Añastro, Maluendas, Peñas y Hernando de Sevilla. Este número fue subiendo algo de modo que en 1593 eran nueve las firmas comerciales españolas en Amberes. Pero las familias españolas en Amberes no eran firmas importantes que suscribieran asientos ni estuvieran en los grandes negocios de la bolsa.

Estos españoles del reinado de Carlos V y de Felipe II siguieron exportando hacia los Países Bajos lana, sal, alumbre, aceite, frutos secos o en conserva, hierro, cochinilla, madera de teñir, cueros, perlas y piedras. Y al retorno traían hacia España paños de hilo y de lana, tapicerías, paños de lujo, utensilios de metal, cereales, pescado salado, muebles y objetos de decoración, peletería, municiones y armas.

### 3.5. La Hansa del Báltico

#### 3.5.1. Relaciones comerciales

Desde el siglo XIII los castellanos y los hanseáticos se encontraban en el puerto de Brujas. Durante el siglo XIV los de la Hansa en su búsqueda de la sal arribaron en las costas atlánticas a los puertos de Bourgneuf, Nantes y La Rochelle, puertos que eran escalas castellanas en su ruta a Flandes e Inglaterra. Cuando las salinas francesas no fueron satisfactorias la liga hanseática bajó hacia el sur llegando a los puertos de Vizcaya, de Galicia y de Portugal.

Los hanseáticos sabían distinguir entre los diversos grupos de poder existentes entre los comerciantes de la nación castellana por lo que en 1420, cuando la flota de la liga hanseática fue asaltada en el puerto de La Rochelle, afirma con precisión que los culpables fueron los españoles dichos «Buskayers».

Existieron relaciones puntuales de hanseáticos con los puertos vascos. Podemos poner algunos ejemplos: el de un tal Johann Gulsand, capitán de Lübeck, que volvió con carga de hierro vizcaino en 1372. Al año siguiente, en 1373, el prusiano Joahann Westval, capitán de la coca «Heilige Geist», estaba fondeado en Bermeo. A finales de este siglo XIV encontramos a este mismo capitán realizando viajes a la Península Ibérica para aprovisionarse de sal en Setubal completando la carga de su barco en los distintos puertos de la cornisa cantábrica con otros productos.

Durante los siglos XIV y XV por impulso de la Orden Teutónica con la colaboración de la villa de Danzig los navíos prusianos llegaron con peregrinos y productos a Compostela fondeando en los puertos vascocantábricos para abastecerse. Eran los navíos prusianos, que conformaban una mayoría en la flota hanseática del Oeste los que se dirigían a los puertos hispanos fondeando e intercambiando productos principalmente en Nantes y Bourgneuf. Pero puntualmente, y desde la paz de 1443, fue la ciudad de Brujas el lugar de contacto y de intercambio hanseáticos con los productos y factores de las naciones hispanas.

Por otra parte, la Orden teutónica (que tenía casas en la Península Ibérica) en 1448 extendió su protección a los mercaderes ibéricos, a los de la Hansa, a los de Inglaterra, Escocia, Holanda, Zelanda y Frisia. La misma Orden hizo de mediadora con Francia en 1451 y con Inglaterra en 1452.

La finalidad de dicha Orden era la de asegurarse el abastecimiento de los productos que necesitaba como el hierro o como los «350 Yspanische Stangen» que en 1417 se hallaban depositados en Danzig y que luego se destinaron al economato de Marienbourg.

Los prusianos, los hanseáticos o los teutónicos jugaban en el siglo XV un gran papel como transportistas entre los puertos del Báltico y los de la cornisa cantábrica en primer lugar, si bien luego muchos de sus intercambios se dirigían a Lisboa, Barcelona, Cerdeña y aun Zaragoza.

Sin embargo, no conocemos fondacos estables de los vascos ni de los castellanos en puertos del Báltico. De hecho, una serie de causas motivaron el aparente desinterés del comercio cantábrico con la liga de la Hansa. Especifiquemos algunos de ellos: 1º los habitantes de los puertos del Báltico no comerciaban productos de primera necesidad que pudieran ofrecer a los vascocantábricos; 2º como transportistas atlánticos que eran los de La Hansa se vio en ellos a serios competidores más que comerciantes que aportaran productos complementarios; 3º las frecuentes rutas hanseáticas con puertos visitados asiduamente por los vascos tales como los de Bretaña, Londres, Brujas y Venecia, hicieron innecesario el contacto directo y el intercambio de productos; 4º mercaderes de Saboya y alemanes del oeste denominados esterlines, jugaron un papel de intermediarios entre los comerciantes ibéricos y los de la Hansa; 5º Las circunstancias políticas, el peligro de los mares y la lejanía jugaron un papel determinante en la escasez de rutas y de intercambios.

El 20 de septiembre de 1480 y desde Medina del Campo mandaban los Reyes Católicos al justicia mayor de Castilla que hiciera justicia a Pedro Brande «cibdadano de Lübeck del imperio de Alemania» que en 1475 le fue robada en Galicia una «veta suya cargada de sal» por parte de «Martin de Arismendi vecino de Lequeito»<sup>50</sup>.

Esta delimitación de zonas de influencia entre la marina vasca y de la Hansa fue la norma general que todos cumplieron en el siglo XV y comienzos del XVI. Accidental y puntualmente, sin embargo,

50. AGS. RGS, 1480-IX, fol. 240.



no se cumplió porque el 20 de setiembre de 1480 los Reyes Católicos por una real cédula fechada en Medina del Campo volvían a reclamar de Martín de Arizmendi, vecino de Lequeitio, la devolución de la toma que, hacia 1475, este vecino del Señorío de Vizcaya había realizado en la «costa de la mar del regno de Galicia» de una nave cargada de sal propiedad de Pedro Brande ciudadano de Lübeck<sup>51</sup>. Igualmente, pero esta vez en sentido inverso, en 1487 los Reyes Católicos protegían a dos víctimas de la piratería hanseática como eran dos de sus súbditos. Uno de ellos era Miguel de Sasiola, cuya nave fue tomada frente a las Dunas, y el otro era Miguel de Tolosa, que perdió a manos hanseáticas un bajel de 130 toneles<sup>52</sup>.

### 3.5.2. Productos comercializados

Los productos ibéricos que pudieron interesar a la Hansa fueron: los cítricos, las naranjas, los higos, los racimos de uva seca, el anís, el comino, el azafrán, la «liquericia» navarra, el arroz de Valencia, la miel de Sevilla y de Córdoba, la orsella, el azúcar de Málaga, las pieles de animales pequeños, los cueros secos, la seda andaluza, los corales de Mallorca, el jabón castellano, pero y sobre todo el vino de la Bética (dulce o blanco), el hierro y la lana.

Desde 1200 estaba presente el hierro hispano y específicamente vizcaíno en Brujas en donde se revendía, aunque los hanseáticos se abastecieron principalmente de hierro sueco.

La lana castellana llegaba a las ciudades manufactureras de paños tales como Arras, Saint Omer, Ypres, Audernade y Brujas. A estas ciudades llegaba también la lana escocesa, irlandesa e inglesa. Brujas obtuvo el monopolio de la lana que llegaba en barcos desde la Mesta castellana. Y luego los factores de Brujas se encargaban de distribuirla por Valenciennes, Poperingue, Audernade, Gante, Courtrai, Alost Menin, Wervik, Bellem, Grammont y aun el mismo Amsterdam.

## 4. BIBLIOGRAFÍA

- ABRAHAM-THISSE, Simone: «Les relations hispano-hanseáticas au bas Moyen Age», *En la España Medieval*, Madrid, 14(1991), pp.131-161.
- ADAO DA FONSECA, Luis: «Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV», *Cuadernos de Trabajos de Historia*, nº 8, Pamplona, 1978.
- AGUIRRE GANDARIAS, Sabino: «Un documento inédito de 1463 acerca de los aranceles del puerto donostiarra», *BEHSS*, 22(1988), pp.415-421.
- AGUIRRE GANDARIAS, Sabino: «Primera aproximación a las relaciones de Bizkaia con Europa durante la Edad Media (hasta 1476)», *II Congreso Mundial Vasco*, vol. II, pp. 47-69.
- AGUIRRE GANDARIAS, Sabino: «Dos documentos inéditos de 1474, sobre el acuerdo de paz Gipuzkoa-Inglaterra», *RIEV*, año 38, Tomo XXXV, nº 2, Julio-Diciembre, 1990, pp. 393- 404.
- ARAM, Bethany: *La reina Juana. Gobierno, piedad y dinastía*, Marcial Pons, Madrid, 2001.
- ARIAS BONET, J.A.: «El Derecho marítimo en las Partidas», *Revista de Derecho Mercantil*, XLI(1968), pp.91-108.
- ARIZAGA, Beatriz: «La figura del mercader vizcaíno en la Baja Edad Media», *Vizcaya en la Edad Media. Congreso de Estudios Históricos*, San Sebastián, 1986, pp. 319-327.
- AROCENA, Fausto: «Documento importante: el tratado de 1482 entre Guipúzcoa e Inglaterra», *RIEV*, 14(1933), pp.89-93.
- AZPIAZU, José Antonio: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, 2 vols., San Sebastián, 1990.
- AZPILCUETA, Martín de: *Manual de Confesores y penitentes. Comentario resolutorio de cambios*, Salamanca, 1556.

51. AGS. RGS, 1480-IX, fol. 240.

52. AGS. RGS. 1488-II, pp. 249 y 253



- BALPARDA, Gregorio de: *Historia crítica de Vizcaya y de sus Fueros*, Madrid, 1924.
- BANUS Y AGUIRRE, José Luis: «Los Reyes Católicos y San Sebastián. El incendio de 1489 y la reconstrucción de la villa», *BRSBAP*, XVII(1961), pp.283-304.
- BANUS Y AGUIRRE, José Luis: «Ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina», *BEHSS*, 8(1974), pp.73-106
- BARKHAM, Michael: «La construcción naval en Zumaya, 1560-1600», *Itsasoa. El mar en Euskalerrria, la naturaleza, el hombre y su historia*, vol. III, pp.211-277.
- BARO PAZOS, J.: *El concejo de la villa de Santander en la Baja Edad Media. El Fuero de Santander y su época*, Santander, 1989, pp. 173-188.
- BARRENA OSORO, Elena: *Ordenanzas de la hermandad de Guipúzcoa (1375-1463)*, San Sebastián, 1982.
- BARRIO LOZA, José Angel: *Los Beaugrant. En el contexto de la escultura manierista vasca*, Bilbao, 1984.
- BASAS FERNANDEZ, Manuel: *El consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963.
- BASAS FERNANDEZ, Manuel: *El seguro marítimo de Burgos (siglo XVI)*, Bilbao, 1963.
- BASAS FERNANDEZ, Manuel: *Linajes vascongados en la Universidad de Mercaderes de Burgos*, Burgos, 1964.
- BERMEJO, A.: «Pinturas de Adrian Ysembrandt y Jan van Dornicke en colecciones de Navarra», *Príncipe de Viana. I Congreso General de Historia de de Navarra*, Anejo II(1988), pp.41-50.
- BERNALDEZ, Andrés: *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*, Madrid, 1962.
- BERNARD, Jacques: *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400 vers 1550)*, 3 vols., París, 1968.
- BOISSONNADE, Pierre: «Le mouvement commercial entre la France et les îles britanniques au XVIe. Siècle», *RH*, CXXXIX(1920), pp.193-228 y CXXXV(1921), pp-1-27.
- Calendar of letters, despatches and State papers, relating to the negotiations between England and Spain, preserved in the Archives at Simancas and elsewhere. Vol. I Henry VII, 1485-1509*, London, 1862 y otros tomos.
- CAMINO Y ORELLA, J.A.: *Historia civil, diplomática, eclesiástica, antigua y moderna de la ciudad de San Sebastián*, San Sebastián, 1969.
- CARANDE THOVAR, Ramón: *Carlos V y sus banqueros. La vida económica de España en una fase de su hegemonía, 1516-1556*, Madrid, 1946.
- CARANDE THOVAR, Ramón: *Carlos V y sus banqueros. La Hacienda real de Castilla*, Madrid, 1949.
- CARANDE THOVAR, Ramón: «La economía y la expansión de España bajo el gobierno de los Reyes Católicos», *Boletín de la Academia de la Historia*, CXXX(1952), pp.213-255.
- CARLE, María del Carmen: «Mercaderes en Castilla (1252-1512)», *Cuadernos de Historia de España*, XXI-XXII(1954), pp.146-328.
- CASADO ALONSO, H.: *Señores, mercaderes y campesinos. La comarca de Burgos a fines de la Edad Media*, Valladolid, 1987.
- CASARIEGO, J.E.: *Historia del derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispano*, Madrid, 1947.
- CASAS HOMS, José: «Un caballero alemán llevando mercancías en España el año 1390», *Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens*, 21(1963), pp.197-201.
- CASTAÑER, X.: *Pintores y pinturas flamencas, holandesas y alemanas en el Museo de Bellas Artes de Bilbao*, Bilbao, 1995.
- CASTRO, Americo: «Unos aranceles de aduanas del siglo XIII», *Revista de Filología española*, VIII(1921), pp.1-29; pp.325-356; IX(1922), pp.266-276; X(1923), p.113-136.
- CAUNEDO POTRO, Betsabé: *Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Universidad Autónoma, Madrid, 1983.



- CAUNEDO POTRO, Betsabé: «La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)», *Cuadernos de Historia Medieval*, 5(1984).
- CHAUNU, Pierre: *Seville et l'Atlantique, 1504-1650*, París, 1955-1960, 10 vols.
- CHILDS, Wendy R.: *Anglo-Castilian Trade in the later Middle Ages*, Manchester University Press, 1978.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Los puertos marítimos vascongados*, San Sebastián, 1951.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Los vascos en la pesca de la ballena*, San Sebastián, 1961.
- CELAYA IBARRA, Adrián: *Fuero Nuevo de Vizcaya*, Ed. L. Zugaza, Durango, 1976.
- CLAVERIA, Carlos: *Los vascos en el mar*, Pamplona, 1966.
- Colección de documentos inéditos para la historia de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1958-1966, 7 vols.
- COORNAERT, Emile: *Les français et le commerce international à Anvers. Fin du XVe et XVIe siècle*, París, 1961.
- CORDOBA DE LA LLAVE, R.: «El comercio del hierro en Córdoba, un capítulo de la actividad económica vascongada en Andalucía a finales de la Edad Media», *II Congreso Mundial Vasco. Instituciones, Economía, Sociedad*, San Sebastián, 1988, pp.317-321.
- COROMINAS, J.; PASCUAL, J.A.: *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, 1980.
- CORONAS GONZALEZ, Santos Manuel: *El seguro marítimo en el ámbito hispano-flamenco durante el siglo XVI*, Oviedo, 1975.
- CORONAS GONZALEZ, Santos Manuel: *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, Colegio universitario, León, 1979, 224 páginas.
- CORONAS GONZALEZ, Santos Manuel: «Orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo», *Revista de Historia del Derecho*, II-2(1981), pp.269-318.
- CORONAS GONZALEZ, Santos Manuel: «Derecho mercantil y derecho de la mar de las villas vizcainas medievales», *Congreso de Estudios históricos. Vizcaya en la Edad Media*, Bilbao, 1984, pp. 99-112.
- CRESPO, Miguel Angel; CRUZ, José Ramón; GOMEZ, José Manuel: *Colección documental del Archivo Municipal de Rentería. Tomo I*, San Sebastián, 1991, (FDMPV, 32).
- DELORT, R.: «Vocabulaire et gran commerce: mots russes en Occident aux XIVe et XVe siècles», *Melanges offerts à Eduard Perroy*, París, 1973, pp. 700-708.
- DELORT, R.: *Le commerce de fourrures en Occident à la fin du Moyen Age*, Roma, 1978, 2 vols.
- DIAZ DE DURANA, José Ramón: *Vitoria a fines de la Edad Media (1428-1476)*, Vitoria, 1984.
- DIAZ DE DURANA, José Ramón: *Álava en la Baja Edad Media a través de sus textos*, San Sebastián, 1995.
- DIEZ DE SALAZAR FERNANDEZ, Luis Miguel: «El diezmo viejo y seco o diezmo de la mar de Castilla. Siglos XIII-XVI. Aportación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana», *BEHSS*, 15(1981), pp.187-314.
- DOLLINGER, Philippe: *La Hanse (XII-XVII siècles)*, París, 1964.
- ECHEGARAY, Carmelo: *Las provincias vascongadas a fines de la Edad Media. Ensayo histórico*, San Sebastián, 1895.
- ECHEGARAY, Carmelo: *Índices de documentos referentes a la Historia Vasca que se contienen en los archivos de Brujas*, San Sebastián, 1929.
- ECHEGARAY, Carmelo: *Compendio de las Instituciones Forales de Guipúzcoa*, Diputación Foral de Guipúzcoa, Donostia, 1934.
- ECHEVERRIA GOÑI, Pedro Luis: *Erretaulak. Retablos*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2001.
- EDWARD, John: *La España de los Reyes Católicos, 1474-1520*, Historia de España, IX, Barcelona, 2001.

- EGUILUZ, F. de: «Venticinco años de fricciones en el comercio marítimo cantábrico (1301-1325)», *Boletín Sancho el Sabio*, XXII(1978), pp.89-113
- ELEYZALDE, Miguel de: *Guía de contadores, donde se contienen muchas y muy provechosas reglas de cuenta guarisma y castellana, declaradas por practica muy facil de entender con muchos exemplos muy necesarios y los Aneages de todas las partes donde se usan y tratan; con el valor de las monedas de España y de los demas Reynos fuera della. Compuesto por Miguel de Eleyzalde natural de la villa de Tolosa en la provincia de Guipúzcoa, Madrid, 1579* (BN Madrid R. 4498).
- ELIAS DE TEJADA, Francisco: *El Señorío de Vizcaya (hasta 1812)*, Madrid, 1963.
- ELOSEGUI, J.: «Texto inédito de documento de 1296», *BRSBAP*, XXXIII(1977), pp.87-94.
- ENRIQUEZ, Javier: *Colección documental de la villa de Plencia (1299-1516)*, San Sebastian, 1988.
- ENRIQUEZ FERNANDEZ, Javier; HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepcion; LORENTE RUIGOMEZ, Araceli; MARTINEZ LAHIDALGA, Adela: *Colección documental del Archivo de la Cofradía de Pescadores de la Villa de Lequeitio (1325-1520)*, San Sebastián, 1991.
- Documentos del Archivo Municipal de Lequeitio (1325-1520)*, San Sebastián, 1992, 4 vols.
- Fuentes jurídicas medievales del señorío de Vizcaya. Fueros de las Encartaciones, de la Merindad de Durango y de las Ferrerías*, San Sebastián, 1994. (FDMPV, nº 51).
- *Libro de autos judiciales de la Alcaldía (1419-1499) y libro de acuerdos y decretos municipales (1463) de la villa de Bilbao*, San Sebastián, 1995. (FDMPV, nº 55).
  - *Libro de acuerdos y decretos municipales de la villa de Bilbao (1509-1515)*, San Sebastián, 1995. (FDMPV, nº 56).
  - *Ordenanzas municipales de Bilbao (1477-1520)*, San Sebastián, 1996. (FDMPV, nº 70).
  - *Foguera-Vecindario de las Villas de Vizcaya de 1511*. (FDMPV, nº 78).
  - *Colección documental del Archivo histórico de Bilbao (1300-1473)*. (FDMPV, nº 90).
  - *Colección documental del Archivo histórico de Bilbao (1473-1500)*. (FDMPV, nº 95).
  - *Colección documental del Archivo histórico de Bilbao (1501-1514)*. (FDMPV, nº 98).
  - *Colección documental del Archivo histórico de Bilbao (1514-1520)*. (FDMPV, nº 108).
- ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, San Sebastián, 1990.
- ESPEJO, Cristóbal: *Las antiguas ferias de Medina del Campo. Investigación acerca de ellas*, Valladolid, 1908.
- ESTEVEZ, Xosé: «Vascos y portugueses a finales del siglo XV: La actuación vasca en la guerra de sucesión (1474-1479)», *El Pueblo Vasco en el Renacimiento (1491-1521)*, Bilbao, 1994, pp. 331-381.
- FERNANDEZ ALVAREZ, Manuel: *Corpus documental de Carlos V. Tomo I 1516-1539*, Salamanca, 1973.
- FERNANDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, 5 vols.
- FERNANDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, 1895-1903, 8 vols.
- FERNANDEZ DURO, Cesáreo: *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*, Madrid, 1894.
- FERNANDEZ MARTIN, Luis: «Propiedades del monasterio donostiarra de San Bartolomé del Camino», *BEHSS*, 19(1985), pp.215-229.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa: «Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes», *El Fuero de San Sebastián y su época*, San Sebastián, 1981.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, 1988.
- FERRER I MALLOL, María Teresa: «Documents sobre el consolat de castellans a Catalunya i Balears», *AEM*, I(1964), p.599 ss.



- FINOT, Jules: *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, París, 1899.
- GACTO, Enrique: *Historia de la jurisdicción mercantil en España*, Sevilla, 1971.
- GAIER, Claude: *L'industrie et le commerce des Armes dans les Anciennes Pricipautés belges du XIIIe. à la fin du XVe. siècle*, París, 1973.
- GARCIA DE CORTAZAR, José Ángel: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao, 1966.
- GARCIA DE CORTAZAR, José Ángel y otros: *Bizcaya en la Edad Media*, San Sebastián, 1985, 4 vols.
- GARCIA FERNANDEZ, E.: «Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascos (siglos XIV al XVI)», *118 Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*, Pau, 1993, pp.357-375.
- GARCIA FERNANDEZ, E.: «Lequeitio en la Edad Media a través de sus Ordenanzas municipales del siglo XV», *BRSBAP*, XLVIII(1992), pp.263-283.
- GARCIA I SANZ, Arcadi: «La influencia de los Consulados de mar de Barcelona y Valencia en la erección del Consulado de Burgos (1494)», *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, XLV(1965), pp.225-242.
- GARCIA I SANZ, Arcadi: «Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo», *AHDE*, XXXIX(1969), pp.211-274.
- GARCIA MERCADAL, J.: *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, 1952, 3 vols.
- GARCIA DE QUEVEDO Y CONCELLON, E.: *Ordenanzas del consulado de Burgos de 1538, que ahora de nuevo se publican anotadas y precedidas de un bosquejo histórico del Consulado*, Burgos, 1905.
- GARCIA DE SALAZAR, Lope: *Las Bienandanzas e Fortunas*, Bilbao, 1955.
- GARCIA SAINZ DE BRANADA, J.: *La ciudad de Burgos y su concejo en la Edad Media*, Burgos, 1967, 2 vols.
- GARIBAY Y ZAMALLOA, Esteban: *Compendio historial de las Crónicas y universal historia de todos los reinos de España*, Barcelona, 1628, 4 vols.
- GAVEL, H.: «Note sur d'anciennes colonies gascones en Pays Vasque», *RIEV*, 9(1918), pp.75-79.
- GIGOUNET, Charles: «Les relations franco-iberiques au Moyen Age», *Bulletin Philologique et historique*, I(1969), pp.3-17.
- GILLIODTS VAN SEVEREN, L.: *Cartulaire de l'ancien Consulat d'Espagne a Bruges. I Partie de 1280 a 1550*, Bruges, 1901-1902.
- GILLIODTS-VAN-SEVEREN, L.: *Cartulaire de l'ancienne etable de Bruges*, Bruges, 1903-1906.
- GIRAUD, A.: *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourgs. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Bordeaux, 1932.
- GONZALEZ, Tomás: *Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas*, Madrid, 1829-1833, 6 vols.
- GONZALEZ MINGUEZ, César: «Cosas vedadas en Castilla y factores determinantes del desarrollo económico de Vitoria en la Baja Edad Media», *Sancho el Sabio*, XXIV(1980).
- GORIS, J.A.: *Etude sur les colonies marchands meridionales (portugais, espagnols, italiens) a Anvers de 1488 a 1567. Contribution a l'histoire des debuts du capitalism moderne*, Louvain, 1925.
- GOROSABEL, Pablo de: *Memoria sobre las guerras y tratados de Guipúzcoa con Inglaterra en los siglos XIV y XV*, Tolosa, 1852.
- GOROSABEL, Pablo de: *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, Tolosa, 1899-1901, 6 vols.
- GOYHENECHÉ, Eugene: *Historia de Iparralde. Desde los orígenes hasta nuestros días*, San Sebastián, 1985.
- GOYHENECHÉ, Eugene: *Bayonne et la région Bayonnaise du XIe au XVe siècle*, Leioa, 1990.
- GUAL CAMARENA, M.: «El hospedaje hispano medieval. Aportaciones para su estudio», *AHDE*, 32(1962), pp.527-541.

- GUIARD LARRAURRI, Teófilo: *Historia de la noble Villa de Bilbao*, Bilbao, 1906-1912, 4 vols.
- GUIARD LARRAURI, Teófilo: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa (1511-1880)*, Bilbao, 1913-1914, 2 vols.
- GUIARD LARRAURI, Teófilo: *La industria naval vizcaína (anotaciones históricas y estadísticas)*, Bilbao, 1917.
- HAMILTON, Earl J.: *American treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge, 1934.
- HAMILTON, Earl J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1975.
- HECKSHER, E.F.: *La época mercantilista. Historia de la organización y las ideas económicas desde el final de la Edad Media hasta la Sociedad liberal*, México, 1943.
- HEERS, Jacques: «Le commerce des basques en Méditerranée au XV siècle (Après les archives de Genes)», *Bulletin Hispanique*, LVII, nº3(1955), pp.292-324.
- HEERS, Jacques: *Gènes au XV siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, París, 1961.
- HELMER, Marie: «Apuntes de lectura: los mercaderes españoles y comercio de la lana en el siglo XVI», *Moneda y crédito*, nº 170(1984).
- HENAO, Gabriel de: *Averiguaciones de las antigüedades de Cantabria, enderezadas principalmente a descubrir las de Guipúzcoa, Vizcaya y Álava*, Salamanca, 1689-1691, 2 vols.
- HERING, E.: *Los Fucar*, México, 1944.
- HERRERO LICEAGA, Victoriano José: «Transcripción de las ordenanzas de la Cofradía de mareantes de San Pedro de Fuenterrabía (1361-1551)», *Cuadernos de Sección. Historia-Geografía*, 10(1985), pp.315-334.
- HIDALGO DE CISNEROS, C.; LAGARCHA RUBIO, Elena; LORENTE RUIGOMEZ, Araceli; MARTINEZ LAHIDALGA, Adela: *Fuentes jurídicas medievales del Señorío de Vizcaya*, San Sebastián, 1986. (FDMPV, 9)
- *Colección documental del Archivo Municipal de Portugalete*, San Sebastián, 1987. (FDMPV, 12).
  - *Libro de decretos y actas de Portugalete (1480-1516)*, San Sebastián, 1988. (FDMPV, 15)
- HUXLEY, Selma: «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», *Itsasoa. El mar en Euzkalerria, la Naturaleza, el Hombre y su Historia*, III, pp.51-54.
- IBARRA Y RODRIGUEZ, Eduardo: *Documentos de asunto económico correspondiente al reinado de los Reyes Católicos (1475-1516)*, Madrid, 1917.
- ITURRIZA Y ZABALA, Juan Ramón de: *Historia general del Señorío de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones*, Edición de A. Rodríguez Herrero, Bilbao, 1938, Bilbao, 1967.
- JIMENEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: «Aproximación a la historia de la comarca del Bidasoa. Las cinco villas de la Montaña de Navarra en la Edad Media», *Príncipe de Viana*, 160-161(1980), pp.263-410.
- JIMENO JURIO, José María: «Avencindamiento de Adrián de Amberes en España», *Príncipe de Viana*, 190(1990), pp.597-598.
- KLEIN, Julius: *The Mesta. A Study in Spanish Economic History 1273-1836*, Cambridge, 1920.
- KRÜGER, K.: *Ursprung und Wurzeln des Roles d'Oleron*, Köln-Wien, 1970.
- LABAYRU Y GOICOECHEA, Estanislao Jaime de: *Historia General del Señorío de Vizcaya*, Bilbao, 1895-1903, 6 vols., Bilbao, 1968, 10 vols.
- LABORDE WERLINDEN, Manuel: «Disposiciones, leyes y ordenanzas impresas en el primitivo "Libro de los fueros de la Provincia de Guipúzcoa" referentes a temas de siderurgia», *RIEV*, XXXI(1986), pp.767-779.
- LABURU, M.: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en documentos marítimos antiguos*, San Sebastián, 1992.
- LACARRA, José María: *Historia del reino de Navarra en la Edad Media*, Pamplona, 1975.



- LADERO QUESADA, Miguel Ángel: «Moneda y tasa de precios en 1462. Un episodio ignorado en la política económica de Enrique IV de Castilla», *Moneda y Crédito*, 129(1974), pp.91-115.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel: «Las ferias de Castilla. Siglos XII-XV», *Cuadernos de Historia de España*, 67-68(1986), pp.269-347.
- LANDAZURI Y ROMARATE, Joaquín José: *Historia civil de la M.N. y M.L. Provincia de Álava*, Vitoria, 1798, Vitoria, 1976.
- LANDAZURI Y ROMARATE, Joaquín José: *Historia de Guipúzcoa*, Madrid, 1921.
- LAPEYRE, Henri: «Quelques données sur le mouvement du port de Saint-Sébastien au temps de Philippe II», *Actas del I Congreso Internacional de Estudios Pirenaicos*, VI (Zaragoza, 1952), pp.181-191.
- LAPEYRE, Henri: *Une famille de Marchands: les Ruiz*, París, 1955.
- LAPEYRE, Henri: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981.
- LARRAZ, J.: *La época del mercantilismo en Castilla (1500-1700)*, Madrid, 1944.
- LAURENT, Henri: *Un grand commerce d'exportation au Moyen Age. La draperie des Pays Bas en France et dans les pays méditerranéés (XIIe-XVe siècle)*, París, 1935.
- LEIZAOLA, Jesús María: *La marina civil vasca en los siglos XIII, XIV y XV*, San Sebastián, 1984 y 1988, 3 vols.
- LOMAX, D.W.: «Algunos peregrinos ingleses a Santiago en la Edad Media», *Príncipe de Viana*, 31(1970), pp.159-170.
- LOPEZ PIÑERO, J.: *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, 1979.
- LLORENTE, Juan Antonio: *Noticias de las tres Provincias Vascongadas*, Madrid, 1806-1808, 5 vols.
- MALVEZIN, Th.: *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours*, Bordeaux, 1892.
- MARECHAL, Joseph: «La colonie espagnole de Bruges du XIV au XVI siècle», *Revue de Nord*, XXXV, n° 137(1953), pp.5-41.
- MARTINEZ DIEZ, Gonzalo: «Fueros locales en el territorio de la provincia de Santander», *AHDE*, XLVI(1976), pp.527-605.
- MARTINEZ DIEZ, Gonzalo: *Álava medieval*, Vitoria, 1974, 2 vols.
- MARTINEZ DIEZ, Gonzalo; GONZALEZ DIEZ, E.; MARTINEZ LLORENTE, F.J.: *Colección de documentos medievales de las Villas Guipuzcoanas*, San Sebastián, 1991 y ss. 2 vols.
- MARTINEZ GIJON, José: «La comenda mercantil», *AHDE*, XXXVI(1966), pp.379-456.
- MARTINEZ GIJON, José: *La compañía mercantil en Castilla*, Valladolid, 1973.
- MARTINEZ GIJON, José: «La comenda y el transporte de mercancías en el Derecho español de la Baja Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos*, I(1974), pp.263-273.
- MARTINEZ GIJON, José: «La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media», *Les Grandes Escales. Recueil de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions*, XXXII(1974), pp.347-363.
- MARTINEZ GUITIAN, Luis: *Naves y flotas de las Cuatro Villas de la Costa*, Santander, 1942.
- MARTINEZ DE ZALDIVIA, Juan: *Suma de las cosas cantábricas y guipuzcoanas*, Introducción y notas por Fausto Arocena, San Sebastián, 1945.
- MARTINEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1850.
- MATHOREZ, Jules: «Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne», *Bulletin Hispanique*, XIV, n° 2(1912), p.122 ss.
- MELIS, Federigo: *Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XVI)*, Sevilla, 1976.
- MENESES, Alonso de: *Repertorio de caminos por Alonso de Meneses Coreo. Añadido el camino de Madrid a Roma. Con un memorial de muchas cosas sucedidas en España. Y con el Repertorio de cuenta conforme a a nueva premativa*, Alcalá de Henares, 1576.

- MEÑACA, Mme. de: «Implicaciones comerciales del camino de Santiago en la zona donostiarra y guipuzcoana», *Congreso el Fuero de San Sebastián y su época*, San Sebastián, 1981, pp. 193-216.
- MOLENAT, J.P.: «Chemins et ports du Nord de la Castille en temps du Rois Catholiques», *Melanges de la Casa de Velázquez*, VII(1971), p.120 y ss.
- MOLLAT, Michel: *Le commerce maritime normand au XVe siècle et dans la première moitié du XVIe siècle. Étude d'histoire économique et sociale*, Paris, 1952.
- MOLLAT, Michel: «Une lettre inédite d'un marchand espagnol résidant à Rouen, 1531», *Hispania*, XVI(1956), pp.595-608.
- MOLLAT, Michel: «Le role international des marchands espagnols dans les ports occidentaux à l'époque des Rois Catholiques», *V Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Zaragoza, 1962, pp.98-111.
- MOLLAT, Michel: *La vie cotidienne des gens de mer en Atlantique (IX-XVI) siècles*, Paris, 1983.
- MOLLAT, Michel: *Études sur l'économie et la société de l'Occident médiéval XIIIe-XVe s.*, Variorum reprints, London, 1977.
- MONTAÑEZ MATILLA, María: *El correo en la España de los Austrias*, Madrid, 1953.
- MUGARTEGUI, Isabel: *Introducción al comercio guipuzcoano en la segunda mitad del siglo XV*, San Sebastián, 1981.
- MUGICA, Serapio: *Los gascones en Guipúzcoa. Homenaje a don Carmelo de Echegaray. Miscelánea de estudios referentes al País Vasco*, San Sebastián, 1928, pp. 1-28.
- MUGICA, Serapio: «El obispado de Bayona con relación a los pueblos de Guipúzcoa adscritos a dicha diócesis», *RIEV*, 8(1914-1917), pp.185-229.
- MUGICA, Serapio: «Relaciones de Fuenterrabía con Navarra en el siglo XIII», *Euskalerraren Alde*, 7(1917), pp.55-57.
- MURUGARREN, Luis: «Tratado de paz y amistad entre las coronas de Castilla y de Inglaterra (1467)», *RSBAP*, 39(1983), p.783.
- OLAECHEA LABAYEN, Juan Bautista: «Seis siglos de litigio sobre el dominio del Puerto de Pasajes. Informe de Vargas Ponce sobre el asunto», *BEHSS*, 9(1975), pp.209-270.
- Ordenanzas de Bilbao. Siglo XV y XVI*, Bilbao, 1948.
- Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*, Burgos, 1965.
- ORELLA UNZUÉ, José Luis: «La Hermandad de Vizcaya (1320-1498)», *Vizcaya en la Edad Media*, San Sebastián, 1982, pp. 165-200.
- ORELLA UNZUÉ, José Luis: *Cartulario real de Enrique IV a la Provincia de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1983.
- ORELLA UNZUÉ, José Luis: *Guipúzcoa y el Reino de Navarra en los siglos XIII-XV: Relaciones, intereses y delimitación de la frontera*, San Sebastián, 1987.
- ORELLA UNZUÉ, José Luis: *Instituciones de Gipuzkoa en el libro de los Bollones. El Libro de los Bollones*, Edit. Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia, 1995, pp.153-205.
- PALENCIA, Alonso de: *Crónica de Enrique IV*, Madrid, Colección de Escritores castellanos, 1904-1909, 4 vols.
- PARDESSUS, J.M.: *Cours de Droit Commercial*, Bruselas, 1842-1843, 3 vols.
- PARDESSUS, M.: *Colletion de Lois maritimes antérieures au XVIIIe. siècle*, Paris, 1828-1845, 6 vols., Reedición de Turín, 1968.
- PAWLOWSKI, A.: *La Gironde et le golfe de Gascogne au XVIe siècle. Extraits du Routier de la Mer de Pierre Garcie, dit Ferrnade*, Bol. S. Geogr. Comm. de Bordeaux, 1902, pp.65-81.
- PAZ, J. y ESPEJO, C.: *Las antiguas ferias de Medina del Campo, su origen, su importancia y causa de su decadencia y extinción*, Valladolid, 1912.
- PELAEZ, Manuel J.: *Cambios y seguros marítimos en derecho catalán y balear*, Bolonia, 1984.



- PEREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *Historia de Castro Urdiales*, Santander, 1988.
- PEREZ EMBID, F.: «Las escalas ibéricas del Mediterráneo al mar del Norte siglo XIII al XV», *Les Grandes Escalas. Recueil de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions*, XXXII(1974), pp.265-290
- PIRENNE, Henri: «Un grand commerce d'exportation au Moyen-Age. Les vins de France», *Anales d'Histoire Economique et sociale*, V(1933), p.225 y ss.
- PLANETA: *Historia de España. Tomo 4: De la crisis medieval al Renacimiento (siglo XIV-XV)*, Barcelona, 1988.
- PLAZAOLA ARTOLA, Juan: *Historia del Arte Vasco*, Ostoa, San Sebastián, 2 vols. (en vías de publicación).
- POZA, Andrés de: *Antigua lengua de las Españas*, Madrid, 1959.
- PROULX, J.P.: *La pêche de la baleine dans l'Atlantique Nord jusqu'au mitie du XIX siècle*, Ottawa, 1986.
- PULGAR, Fernando del: *Crónica de los Reyes Católicos*, Madrid, 1943, 2 vols.
- REATZ, C.F.: *Geschichte des Europäischen Seeversicherungsrechts*, Leipzig, 1870.
- RECALDE, Amaya; ORELLA UNZUÉ, José Luis: *Documentación real a Guipúzcoa. Siglo XV*, San Sebastián, 1988, 2 vols. (FDMPV, 13 y 14).
- RECTORAN, Pierre: *Corsaires basques et bayonnais du XVe au XIXe siècle*, Bayonne, 1946.
- REGUERA, Iñaki: «La jurisdicción del obispado de Bayona en Guipúzcoa y Navarra», *Estudios de Deusto*, XXX,1(1982), pp.207-214.
- RENOUARD, Yves: «Le grand commerce des vins de Gascogne au Moyen Age», *Revue Historique*, XXI, pp.261-304.
- ROOVER, R. de: «Le contrat de change depuis la fin du treizième siècle jusqu'au début du dix-septième», *RBPH*, XXV(1945-1947), pp.118-128.
- ROOVER, R. de: *L'évolution de la lettre de change, XVe-XVIII siècles*, Paris, 1953.
- RUIZ, Teófilo F.: *Sociedad y poder real en Castilla. Burgos en la Baja Edad Media*, Barcelona, 1981.
- RYMER, Thoma: *Foedera, conventiones, litterae et cuicumque generis acta publica inter reges Angliae et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes, vel comunitates ab ineunte saeculo duodecimo, vix anno 1101 ad nostra usque tempora, habita aut tractata*, London, 1739-1745, 20 vols.
- SAGARMINAGA, Fidel de: *El Gobierno y régimen foral del Señorío de Vizcaya*, Bilbao, 1928-1934, 3 vols.
- SAGARMINAGA, Fidel de: *Memorias históricas de Vizcaya*, Bilbao, 1880.
- SANCHEZ DEL BARRIO, A.: *Medina del Campo. La villa de las ferias*, Valladolid, 1996.
- SANTA CRUZ, Alonso de: *Crónica de los Reyes Católicos*, Sevilla, 1951, 2 vols.
- SARAVIA DE LA CALLE, Luis: *Instrucción de mercaderes muy provechosa en la qual se enseña como deben los mercaderes tractar y de que manera se han de evitar las usuras de todos los tractos de ventas y compras. Particularmente se habla del tracto de las lanas tambien ay otro tractado de cambios, en la quel se tracta de los cambios licitos y reprovados*, Medina del Campo, 1547. (BN, Madrid, R. 7347).
- SARASOLA, Modesto: *Vizcaya y los Reyes Católicos*, Madrid, 1950.
- SERRANO, Lucinao: *Los Reyes Católicos y la Ciudad de Burgos (desde 1451 a 1492)*, Madrid, 1943.
- SESMA, J.Ángel; LIBANO, Ángeles: *Léxico del comercio medieval en Aragón (siglo XV)*, Zaragoza, 1982.
- SIDNEY SMITH, Robert: *Spanish Guild Merchant. A History of the Spanish Consulado (1250-1700)*, Carolina del Norte, 1940. Traducción castellana *Historia de los Consulados de mar (1250-1700)*, Barcelona, 1978.
- SORALUCE Y ZUBYZARRETA, Nicolás de: *Historia general de Guipúzcoa*, Vitoria, 1870, 2 vols.



- SORALUCE, P.M.: «Las cofradías de mareantes de San Sebastián desde la Edad Media hasta nuestros días», *Euskal Erria*, XXVIII(1983), pp.380-384; pp.407-414; pp.459-466.
- SUAREZ FERNANDEZ, Luis: *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*, Madrid, 1959.
- SUAREZ FERNANDEZ, Luis: «Evolución histórica de las hermandades castellanas», *Cuadernos de Historia de España*, XVI(1951), pp.5-78.
- TELLECHEA IDIGORAS, José Ignacio: «El diezmo viejo de San Sebastián (1511-1571)», *BEHSS*, 11(1977), pp.49-68.
- TENA GARCIA, María Soledad: «Los Mans-Engomez: el linaje dirigente de la villa de San Sebastián durante la Edad Media», *Hispania*, 185(1993), pp.987-1008.
- TENA GARCIA, María Soledad: *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval. San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*, Donostia-San Sebastián, 1997.
- TORRE, Antonio de la: *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, CSIC, Barcelona, 1949-1951, 3 vols.
- TORRE, Antonio de la: «Viajes y transportes en tiempos de los Reyes Católicos», *Hispania*, 56(1954), pp.365-411.
- TORRE, Antonio de la: «Telas extranjeras en la corte de los Reyes Católicos», *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Madrid, 1959, pp.831-836.
- TORRE, Antonio de la; TORRE, E.A. de la: *Cuentas de Gonzalo de Baeza, tesorero de Isabel la Católica*, Madrid, 1955-1956.
- TORRE, Antonio de la y SUAREZ FERNANDEZ, Luis: *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, 2 vols., CSIC, Valladolid, 1958-1960.
- TOUCHARD, H.: *Le commerce maritime breton à la fin de Moyen-Age*, París, 1967.
- TROCME, E.; DELAFOSSÉ, M.: *Le commerce rochelais de la fin du XVe siècle au début du XVIIe siècle*, París, 1952.
- ULLASTRES CALVO, A.: «Martín de Azpilcueta y su comentario resolutorio de cambios. Las ideas económicas de un moralista español del siglo XVI», *Anuario de Economía*, I(1941), pp.375-407; II(1942), pp.51-95.
- URIA RIU, J.: «Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la Baja Edad Media», *BIDEA*, 62(1967), pp.199-249.
- VAL VALDIVIESO, M.I.: «Sociedad y conflictos sociales en el País Vasco (siglos XIII al XV)», *II Congreso Mundial Vasco*, II, pp.207-228.
- VAL VALDIVIESO, M.I.: «Reacción de la nobleza vizcaína ante la crisis bajomedieval», *En la España Medieval*, III, Madrid, 1983, pp.695-704.
- VAL VALDIVIESO, M.I.: «Vascos en las ferias de Medina a fines del Medievo», *Estudios dedicados a la memoria del Prof. Luis Miguel Díez de Salazar Fernández*, I, 1992, pp.315-333.
- VAN DER ESSEN, L.: «Contribution à l'histoire du port d'Anvers et du commerce d'exportation des Pays-Bas vers l'Espagne et le Portugal à l'époque de Charles Quint (1553-1554)», *Bull. de l'Acad. d'Archéolog. de Belgique*, LXIII(1920), pp.39-64.
- VAN HOUTTE, J.A.: «Production et circulation de la laine come matière première du XVIe au XVIIe siècle», *La lana como materia prima*, Istituto internazionale di Storia economica F. Datini Prato. *Atti della prima settimana di Studio*, 1969, Florencia, 1974, pp.11-41.
- VAZQUEZ DE PRADA, Valentín: *Lettres marchandes d'Anvers*, SEVPEN, École pratique des hautes Etudes. VIe section, París, s.a.(antes de 1963).
- VAZQUEZ DE PRADA, Valentín: *Los Ruiz en la vida económica del siglo XVI*, Milán, 1964.
- VAZQUEZ DE PRADA, Valentín: «Las antiguas ferrerías de Vizcaya (1450-1800)», *Melanges en l'honneur de F. Braudel*, Toulouse, I, 1973, pp.661-671.
- VERLINDEN, Charles: «Contribution à l'étude de l'expansion commerciale de la draperie flamande dans la péninsule ibérique au XVIe siècle», *Revue de Nord*, XXII(1936), pp.5-20.



- VERLINDEN, Charles: «The Rise of Spanish trade in the Middle Ages», *Econ. Hist. Revue*, X(1940), pp.44-59.
- VERLINDEN, Charles: «A propos de la politique économique des ducs de Bourgogne à l'égard de l'Espagne», *Hispania*, IX(1950), pp.679-715.
- VERLINDEN, Charles: «El comercio de paños flamencos y brabanzones en España durante los siglos XIII y XIV», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXXX(1952), pp.307-321.
- VERLINDEN, Charles: «Hordenanzas del Consulado de España en Brujas», *Cuadernos de Historia de España*, VII-VIII(1947); *Hispania X*, nº XLI(1950), Madrid, pp.681-715.
- VERLINDEN, Charles: «Paños belgas en fuentes literarias españolas medievales. Poesía e Historia económica», *Cuadernos de Historia de España*, XXIX-XXX(1959), pp.218-230.
- VEYRIN, Ph.: *Les basques de Labourd, de Soule et de Basse-Navarre, leur histoire et leurs traditions*, Grenoble-Paris, 1947.
- VILLUGA, Juan: *Repertorio de todos los caminos de España hasta agora nunca vistos en el qual allaran qualquier viaje que quieran muy provechoso para todos los caminantes*, Medina del Campo, 1546.
- VIÑAS MEY, Carmelo: «De la Edad Media a la Moderna. El Cantábrico y el estrecho de Gibraltar en la historia política española», *Hispania I*, nº 1, 2, 3,4 y 5(1940-1941), Madrid, pp.53-79.
- VIÑAS MEY, Carmelo: *Los Países Bajos en la política y en la economía mundial de España*, Madrid, 1944.
- WEBER, Max: «Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus», *Arg. für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik*, XX(1904); XXI(1905).
- WEISE, Georg: *Die Plastik der Renaissance und des FrühBarock in Spanien*, Tübingen, 1957.
- YBARRA Y BERGE, Javier: «Vizcaínos en Brujas», *BRSBAP*, VIII, nº 3-4(1952), San Sebastián, pp.345-356.
- YTURBIDE, P.: *La pêche des baleines au Pays Basque du XIIè au XVIIIè siècles*, Bayona, 1918.
- ZUDAIRE HUARTE, E.: «Los Reyes Católicos rubrican la Concordia de Azcoitia», *BRAH*, CLXIX(1972), pp.359-403.

### **Siglas y abreviaturas:**

- AEM: Anuario de Estudios Medievales.
- AGG: Archivo General de Gipuzkoa. Le sigue luego la Sección, el negociado y el legajo.
- AGS: Archivo General de Simancas. Sigue luego la serie de Mercedes y Privilegios o Registro General del Sello.
- AHDE: Anuario de Historia del Derecho Español.
- AMBilbao: Archivo Municipal de Bilbao.
- BN: Biblioteca Nacional de Madrid.
- BRAH: Boletín de la Real Academia de la Historia.
- BRSBAP: Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País.
- BEHSS: Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián.
- CCPV: Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas de Tomás González, Madrid, 1829-1833, 6 volúmenes.
- FDMPV: Fuentes Documentales Medievales del País Vasco. Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 1982 ss. Sigue luego el número de la serie y la página.
- Libro de Acuerdos y decretos: publicados por Javier ENRIQUEZ FERNANDEZ, Concepcion HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Araceli LORENTE RUIGOMEZ, Adela MARTINEZ LAHIDALGA.

Libro Viejo: Se refiere a su edición por J.L.Orella Unzué en Fuentes Documentales Medievales del País Vasco.

Ordenanzas de 1583: Se refiere a la edición de José Ignacio Tellechea Idígoras.

Ordenanzas de Bilbao editadas por Javier ENRIQUEZ FERNANDEZ, Concepcion HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Araceli LORENTE RUIGOMEZ, Adela MARTINEZ LAHIDALGA.

RGS: Registro General del Sello.

RH: Revue Historique.

RIEV: Revista Internacional de Estudios Vascos.