



ARIZAGA, Beatriz; BOCHACA, Michel: “El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 41-53.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media*

Beatriz Arizaga

Universidad de Cantabria

Michel Bochaca

Universidad de La Rochelle

Centraremos este estudio en las actividades comerciales realizadas por los mareantes vascos en las costas del golfo de Vizcaya, o golfo de Gascuña¹. El mar que bañaba el golfo de Vizcaya era reconocido desde antiguo como uno de los «mares de Poniente», en contraposición con los «mares de Levante» o del Mediterráneo. En los primeros siglos medievales se le denominaba también como el «mar de los ingleses», y así lo señala el geógrafo árabe Al-Idrisi². Las costas de este mar se extendían desde el Finisterre gallego, que era el punto más occidental del reino de Castilla, hasta el Finisterre Bretón, o punta del Raz³.

Este espacio marítimo conforma un mar interior que impulsa unas relaciones marítimo comerciales de gran intensidad entre sus puertos. No cabe duda de que el Finisterre gallego se comportaba como una frontera imaginaria, hacia el norte estaba el mundo Atlántico y hacia el sur llegaban las estribaciones del comercio marítimo Mediterráneo. La costa gallega y en especial el puerto de La Coruña, ejercía un importante papel como lugar de intercambio de los productos de ambos mundos⁴.

La costa cantábrica se regía por unas leyes marítimas generadas en el marco de la actividad comercial del Atlántico. Los «Roles de Oleron», son las normas de derecho marítimo medieval más antiguas que se conocen en el marco del Atlántico. Tomaron su nombre de la isla de Olerón frente a la costa de La Rochelle. Se trata de una colección de sentencias o aplicaciones del derecho marítimo consuetudinario. Se aplican desde comienzos del siglo XIII, y aunque surgen en el marco del territorio francés, la corona de Castilla las adopta y Alfonso X en 1266 manda hacer una copia en versión castellana, a la que se le conocerá con el nombre de «Fuero de Layron». Este Fuero de Layron junto con la Partida V, Ley IX⁵, compuesta por el mismo monarca, serán las normativas legales que sobre derecho marítimo rijan durante toda la Edad Media para los marinos y gentes de la mar del golfo de Vizcaya. Ciertamente la homogeneidad de las leyes facilitó, en buena medida, la agilidad de los intercambios, sin embargo no siempre fueron fáciles las relaciones entre los puertos de los diferentes reinos y señoríos.

La costa cantábrica de la Península Ibérica estuvo unificada bajo el dominio de la corona de Castilla desde la primera mitad del siglo XIII, con la unificación de los reinos de Castilla y León en 1227 en la persona del Fernando III. No sucedió lo mismo en territorio francés. Los espacios litorales comprendidos entre la desembocadura del río Bidasoa y la Punta de Penmarc'h en Bretaña estaban sometidos al control de tres grandes poderes feudales, que no favorecían los intercambios comerciales cuando estaban enemistados. A principios del s. XIV, antes de la Guerra de los Cien Años, la situación se podía resumir de la siguiente manera: Al sur se encontraba el ducado de Aquitania, extendiéndose de forma paralela a la inhóspita costa de las Landas de Gascuña. En ambos extremos se sitúan los puertos más importantes: Bayona y San Juan de Luz, en la tierra de Labourd al sur, y en la zona norte, los puertos de Burdeos, capital del ducado, Libourne, Blaye y Bourg. La ofensiva realizada por Felipe Augusto II en el s. XIII, permitió a los reyes

* Este trabajo forma parte del Proyecto de Investigación financiado por la CICYT, *El agua como recurso en las ciudades de la Castilla Medieval*. BHA 2000-0940. Y del Proyecto de la Universidad de La Rochelle: *Ports et économie d'échanges dans L'Europe atlantique à la fin du Moyen Âge*.

1. Para los franceses el mar que baña las costas francesas desde Finisterre en Galicia hasta el Finisterre bretón es conocido con el nombre de golfo de Gascuña, o mar de Gascuña.

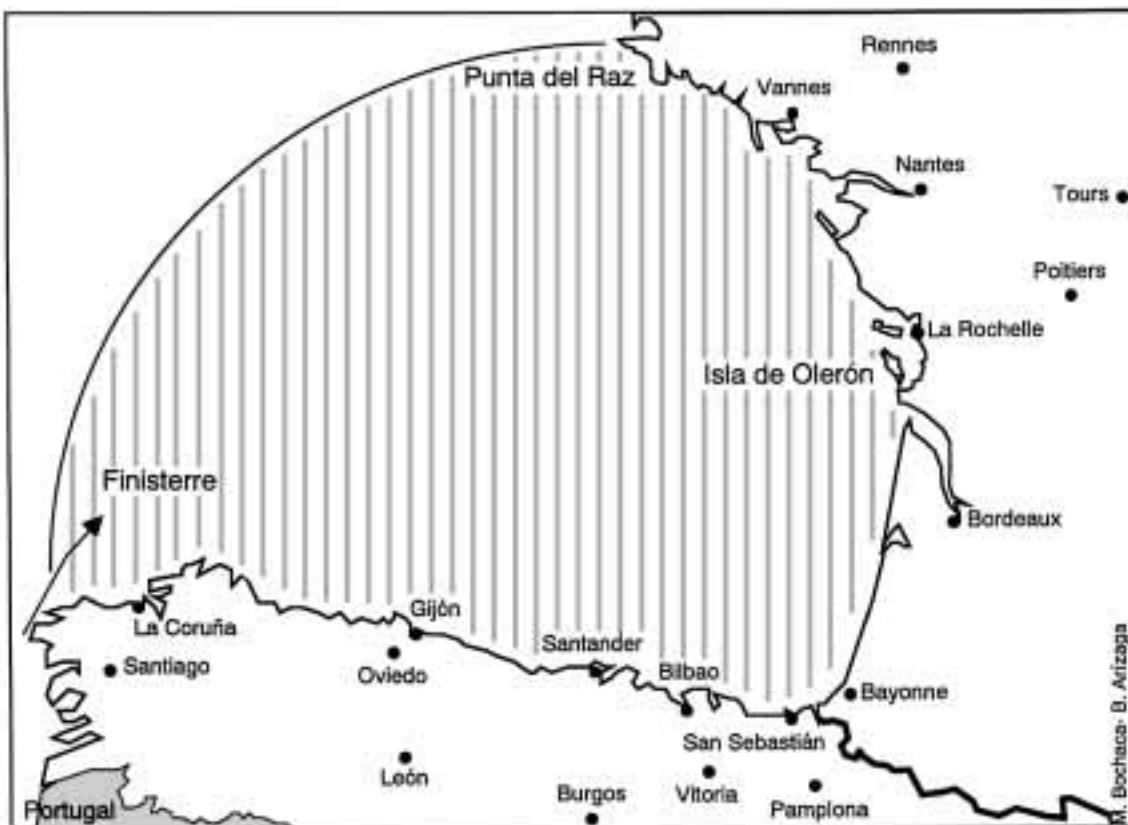
2. AL-IDRISI: «Descripción de España», en GARCIA MERCADAL, J.: *Viajes de extranjeros por España y Portugal desde los tiempos más remotos hasta fines del s. XVI*, T.I., Madrid, 1952.

3. Puede verse la localización de estos dos puntos en el Mapa 1.

4. FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, pp.49-50. En la actualidad la divisoria oficial entre ambos mares es el cabo Ortegal, más al norte que Finisterre.

5. *Las siete partidas*. La normativa sobre actividades comerciales marítimas están recogidas en la Partida V, Ley IX.

Puertos y costas del Golfo de Vizcaya



Geografía política de los espacios litorales del Golfo de Vizcaya a comienzos del siglo XIV



de Francia tener acceso a la costa entre los territorios de Bretaña y Aquitania, cuyo puerto más destacado fue La Rochelle. Al sur del estuario del Loira comenzaba el ducado de Bretaña, otro gran feudo francés, prácticamente independiente del reino, con sus numerosos puertos entre los que se debe destacar el de Nantes⁶.

PANORAMA POLÍTICO

Los espacios de dominación francesa y anglo-gascona variaron según las fases de la guerra de los Cien Años, además el conflicto franco-inglés se extendió y afectó también al ducado de Bretaña y al reino de Castilla, participando estos últimos en el enfrentamiento por medio de sus alianzas o enemistades. No cabe duda de que esta inestabilidad política afectó negativamente a los intercambios comerciales, pero en la segunda mitad del siglo XV el panorama en la costa francesa se irá simplificando, ya que desde 1453 Aquitania pasa a ser de dominio francés.

Las relaciones comerciales entre Francia y Castilla fueron buenas hasta principios del s. XIV y se reforzaron posteriormente con el tratado de 1336 que duró más de cien años. Esta buena sintonía entre las dos monarquías hizo que Francia apoyara en su lucha por el trono a Enrique de Trastámara firmando para ello el Tratado de Toledo de 1368. Este compromiso permitió a los marinos españoles, y vascos en particular, ejercer un control real sobre el Canal alejando a comerciantes ingleses y hanseáticos. Las buenas relaciones entre ambos países comienzan a erosionarse en el s. XV. En 1459 el monarca francés, Carlos VII, anula los privilegios que desde antiguo tenían los mercaderes castellanos (entre los que se encontraban los vascos), igualándolos a los de otros países. Y desde 1463 la antigua alianza franco-castellana se transforma en enemistad manifiesta y enfrentamientos en el mar manifestados en actos de piratería.

ACUERDOS COMERCIALES PARTICULARES

Con los puertos de la cornisa cantábrica

No cabe duda de que también entre miembros de un mismo reino existieron problemas de entendimiento entre los comerciantes de las diversas ciudades, tratando de paliar, en parte, estas dificultades, las villas con mayores relaciones comerciales entre ellas crean vínculos particulares. Se trata de acuerdos de buen entendimiento, de no agresión de colaboración y defensa mutua. El más importante de todos ellos es el que se constituye en 1296 como «Hermandad de las Marismas», e incluye dentro de ella a ciertos puertos de la costa de Castilla, desde Santander hasta Fuenterrabía más la villa de Vitoria. La Hermandad se constituye para:

- guardar y hacer respetar los privilegios reales de carácter general y particular que tiene cada villa.
- mantener y corresponder los acuerdos de amistad entre el reino de Portugal y el de Castilla, por los que se garantiza el libre tránsito de mercaderes y mercancías de castellanos en Portugal y de portugueses en los puertos y ciudades de la Hermandad.
- mantener y guardar las enemistades del reino de Castilla con el reino de Inglaterra, Bayona y Flandes mientras dure el conflicto con el rey de Francia.
- tratar de arbitrar soluciones internas entre los distintos concejos o vecinos de la Hermandad, buscando lugares neutrales para la resolución del conflicto.
- comportarse como una asociación de defensa mutua,
 - obligándose todas las ciudades mencionadas a represaliar a quien atacare a uno de sus miembros.
 - obligándose todas ellas a pagar los daños injustos causados por defender los derechos pactados.

6. Puede verse la situación de los territorios de Francia en el Mapa 2.

En definitiva es una asociación de protección mutua por la que se comprometen a respetar la política real, a defender sus derechos y a ejercer la actividad comercial de una forma más civilizada, buscando soluciones negociadas a los conflictos derivados de la actividad comercial⁷.

Con los puertos de Bayona y de Labourd

A pesar de que las relaciones institucionales cambiaron de signo derivando hacia las hostilidades, los protagonistas de las actividades comerciales buscaron los medios para poder seguir manteniendo un fluido entendimiento comercial con los mercaderes.

Las autoridades urbanas de las villas costeras del País Vasco, especialmente las villas guipuzcoanas, tratando de defender la actividad comercial, uno de sus principales medios de vida, establecieron acuerdos y pactos entre los puertos limítrofes del reino de Francia. Con la villa de Bayona y la tierra de Labourd es con quien más tratados concretos realizan los guipuzcoanos, no se limitan a unos acuerdos marco, sino que cada vez que realizan uno, desarrollan un articulado pormenorizado. Este hecho significa que la relación es muy abundante y por tanto los conflictos son continuos, pero por el mismo hecho de la necesidad y dependencia que tienen los guipuzcoanos de no interrumpir este flujo comercial desde donde les llega buena parte del cereal necesario, es necesario que las relaciones sean fluidas y no se vean cortadas por los desacuerdos monárquicos ni por la intensa piratería, tan propia de la costa del golfo de Vizcaya.

Desde principios del s. XIV aparecen en la documentación informaciones de pactos firmados entre San Sebastián, Bayona y Biarritz, y también acuerdos para dirimir rápidamente los numerosos conflictos que en el ejercicio del comercio se producían⁸. Asimismo a mediados del siglo XIV (1353) se firman tratados de alianzas marítimas entre representantes de las villas de Bermeo, Plencia, Bilbao, Lekeitio y Ondarroa, con los comisionados de Bayona y Biarritz en la iglesia de Santa María de Fuenterrabía para ratificar una concordia de paz duradera, estableciendo penas pecuniarias y corporales a los infractores⁹. Dicho compromiso fue ratificado por el rey de Inglaterra y señor de Gasuña.

Pero es en el siglo XV cuando estas treguas o acuerdos proliferan repitiéndose continuamente una vez finalizados. En 1432 se firma una tregua de guerra de dos años de duración entre Bayona, Biarritz, San Juan de Luz y Capbreton con San Sebastián, para que durante ese tiempo todas las naves de las dichas ciudades pudieran arribar a los puertos citados de forma segura. En el caso de Bayona la protección se ofrecía en torno a cuatro leguas del bocal del puerto, y en el caso de San Sebastián, desde Fuenterrabía hasta la ría de Orio, y tres leguas mar adentro. Para poder hacer efectiva dicha tregua en alta mar, los mareantes debían proclamar el origen y procedencia de la embarcación a viva voz, para su reconocimiento y salvoconducto. Aun dándose el caso de que la embarcación procediera de otro puerto excluido del acuerdo, éste debería respetarse, si entre los marinos y comerciantes, que en él navegaran, hubiera por lo menos ocho mareantes de las ciudades que habían firmado la tregua. En caso de no poder evitar los asaltos a las embarcaciones y la pérdida de la carga, y en ocasiones de vidas humanas, se determina nombrar jueces especiales para la resolución pacífica de los conflictos¹⁰.

En 1468, a pesar de la guerra entre Castilla y Francia, los guipuzcoanos solicitan al rey el permiso para realizar una tregua particular entre ellos y «algunas villas y lugares de Francia» porque es de ellas de donde les llega buena parte de su aprovisionamiento. No logran el permiso solicitado, pero no tienen inconveniente en garantizar ellas mismas la protección a quienes vinieran cargados con alimentos¹¹.

Todavía en la primera mitad del s. XVI, la firma de pactos particulares entre los puertos vascos castellanos y franceses son considerados necesarios para facilitar el tránsito de personas y mercancías por las

7. 1296-Mayo 4. «Carta de constitución de la Hermandad de las villas de la Marina de Castilla con Vitoria, formada por las villas de Laredo, Santander, Castro Urdiales, Vitoria, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía». Publicada por FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Madrid, 1891. Reedición Madrid, 1995, pp.391-396.

8. 1328-05-08. «El concejo de San Sebastián otorga poderes a Juan de Beurepaire, a Eu Per Juan de Fayet y a Eu Pascual de Perquit para que como procuradores suyos puedan convenir y acordar con los concejos de Bayona y Biarritz, sobre pleitos, robos, injurias, muertes y violencia en general». 1328-07-03. «Los concejos de Bayona y Biarritz establecen una concordia con el concejo de San Sebastián, así como el procedimiento para dirimir las diferencias y penas de las posibles violaciones de la paz acordada». Pub. MARTÍNEZ DÍEZ, G.: *Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas*, nº 153 y 155, San Sebastián, 1992.

9. FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Madrid, 1891. Reedición Madrid, 1995, p.108. «El rey D. Pedro de Castilla aprobó solemnemente el tratado de Londres en las Cortes de Valladolid ... El rey de Inglaterra lo aprobó y confirmó también, ordenando ... a las autoridades de La Rochela, que dieran protección a los navíos y a los mercaderes de Castilla y Lepuscoa».

10. 1432-04-15. «Tregua acordada por un periodo de dos años entre Bayona y San Sebastián», en *Colección Documental del Archivo de Fuenterrabía*, San Sebastián, 1993, Doc. nº 31.

11. *Nueva recopilación de Fueros de Guipúzcoa*, Tít. XIX, Cap. III, p.247.

aguas del golfo de Vizcaya, profundamente alteradas por las acciones de marcas y represalias ejercidas por los marinos y comerciantes de ambas nacionalidades.

El 11 de Septiembre de 1536 se realiza una concordia de gran alcance entre Guipúzcoa, el Señorío de Vizcaya, las Encartaciones y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar (Cantabria) por una parte y la ciudad de Bayona con su territorio, la tierra de Labord, y la baronía de Capbreton por la otra, para lograr el cese de las hostilidades entre ambas partes, siendo el contenido de su articulado el siguiente:

- «– Los habitantes de los dos países no se harán daño alguno ni por mar ni por tierra, ni en sus personas ni en sus bienes.
- Los de una parte no entrarán en el territorio de la otra parte sin salvoconducto, excepto en caso de tormenta o gran necesidad.
- No se atacarán los barcos de ambas partes aunque estén cargados con mercancías de otros.
- Los vecinos de una parte no podrán comprar navíos para navegar, salvo a los de la otra parte.
- Durante la presente concordia ningún vecino podrá utilizar contra la otra parte sus cartas de represalia.
- Si los vecinos de cualquiera de las partes tomaren algún navío en el mar, no comprendido en la concordia, los de la otra parte no podrán quitárselo.
- Si los reyes respectivos no desean la concordia, o el uno declarase la guerra al otro, los que primero conociesen la noticia están obligados a notificarla a los otros, los de la parte francesa a los alcaldes de San Sebastián, y los de la parte española, al gobernador de Bayona o al bayle de la tierra de Labort.
- Después de realizar la notificación, cada una de las partes estará todavía segura durante 15 días.
- Para resolver las quejas y reclamaciones se nombrarán jueces particulares de esta concordia.»

Parece que un pacto de esta naturaleza lo consideraban interesante también otras ciudades y territorios. Prueba de ello es que la ciudad de Burdeos solicitó formar parte de esta concordia, aunque los firmantes originarios no lo consideraron oportuno en esta ocasión¹².

Con el Ducado de Bretaña

Con el Ducado de Bretaña las relaciones comerciales siempre fueron fluidas e intensas, mejores que con los puertos bajo el dominio francés o inglés de la costa oeste de Francia. Desde el siglo XIV existe un privilegio concedido a los comerciantes bretones por el cual éstos gozaban en el puerto de Bilbao de los mismos privilegios que los naturales de la tierra. Parece que también existió una especie de asociación entre mercaderes bilbaínos y los de la ciudad de Nantes, asociación que según Guiard se denominaba «Confrérie de la Contractation»¹³. A finales del s. XV todavía siguen renovando sus acuerdos de no agresión. En 1477 el monarca castellano proclama un emplazamiento por el que se prohíbe «hacer la guerra ni daño alguno, ni por mar ni por tierra a los súbditos del Duque de Bretaña»¹⁴. Ciertamente todos estos acuerdos y tratados de no agresión son necesarios debido a la intensidad del tráfico comercial, y a la complejidad de las relaciones políticas y al clima bélico que se respiraba en aguas del golfo de Vizcaya.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE LOS MARINOS Y COMERCIANTES VASCOS

En la cornisa cantábrica

Las actividades económicas de las villas marítimas vascas están en relación directa con los recursos naturales de sus territorios. Agricultura, pesca, comercio y actividades artesanales se entremezclan en proporciones variables según el espacio en el que están asentadas dichas villas.

Es de sobra conocida por los habitantes del s. XIV y XV la penuria cerealística de los territorios costeros del País Vasco. La actividad agrícola es incapaz de generar una producción de cereal panificable

12. GOROSABEL, P.: *Cosas memorables de Guipúzcoa*, T.II, p.729 y ss.

13. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*, 2 vols., Bilbao, 1913-1914. «Introducción», pp. XXXII-XXXIV.

14 A.G.S.-R.G.S. 1477-II-Folio 274.

suficiente para sus habitantes; de ello son conscientes tanto vizcaínos como guipuzcoanos¹⁵. La escasez «de pan» contrasta con la riqueza forestal que proporciona una fruta de «mantenimiento» procedente de manzanos¹⁶, castaños y nogales y una excelente materia prima, la madera, que puede transformarse en productos de valor añadido como el carbón vegetal o las embarcaciones. El suelo, o mejor dicho el subsuelo, proporciona un mineral de hierro abundante y de excelente calidad que facilitará el intercambio de productos. De los recursos terrestres que disponen las villas marítimas del País Vasco, únicamente el hierro destaca sobre todos los demás como elemento estratégico capaz de sostener un intercambio comercial.

Vista la situación de dependencia a nivel alimenticio hay que pensar en el medio marítimo como:

- Fuente de alimentación directa, siendo un complemento indispensable en la dieta alimenticia.
- Fuente de recursos comercializables. El pescado obtenido en las capturas de los pescadores es más abundante de lo que necesitan las poblaciones costeras, por tanto se convierte rápidamente en objeto comercializable, ya sea en fresco o en seco.
- Vía de comunicación que estimula el intercambio comercial. Las rías son empleadas para adentrarse en el interior del traspais, siendo conscientes de que estos ríos de la cornisa cantábrica tienen un corto recorrido navegable, aunque mayor del que hoy día podemos imaginar. El medio marítimo también es un excelente medio de comunicación entre villas portuarias cuando se domina la técnica de navegación.

En el marco de este artículo nos interesa destacar el mar como un medio del que el hombre medieval obtiene un producto comercializable (el pescado, que tras su transformación en cecial o salazón es fácilmente exportable), y como una vía de comunicación excelente.

Respecto al producto comercializable hay que señalar que el pescado seco se va a convertir en un producto imprescindible en la actividad comercial desarrollada por los marinos vascos, compartirá protagonismo con el hierro en las cargazonas de sus navíos. Para su comercialización el pescado era sometido a distintos procesos de conservación. Las especies más apreciadas, o las que mayor demanda tenían en los mercados del interior eran: la sardina, merluza llamada también «pixota» y pescada, el congrio y los besugos. No todas estas especies se capturaban y exportaban por igual a lo largo de toda la costa. Mientras que la sardina y en menor cantidad el congrio se capturaban y comercializaban en todos los puertos, la merluza es propia de los puertos gallegos y los besugos de los puertos asturianos, cántabros y vascos. Merluza y congrio se exportaban secos, las sardinas se preparaban saladas o ahumadas y de ellas también se extraía el saín (grasa de pescado).

Quienes comercian con pescado seco son generalmente navíos que han salido a pescar a calas o puertos lejanos y que tras largo período de tiempo vuelven a puerto con el pescado seco o salado, llamado también pescado merchant. En estos casos se trata de la pesca por vía de armazón, y los armadores o maestros de navío que han emprendido la empresa tienen el derecho de vender su pescado como producto comercial con sus aranceles particulares, y no como pescado fresco.

Las zonas de capturas más frecuentadas comprendían especialmente el Golfo de Vizcaya, desde las costas de Galicia ricas en todo tipo de pesca especialmente en merluza, hasta las de Bretaña. También eran muy frecuentadas las calas de Irlanda, hasta allí se dirigían numerosos pescadores vascos¹⁷ en busca de las especies más preciadas. Para ir a pescar a lugares lejanos como Irlanda los bermeanos empleaban navíos con una capacidad de 20 o más toneles¹⁸.

La actividad pesquera en las costas del Atlántico resulta menos conocida desde los ámbitos documentales de los puertos del norte. Para la obtención de más información en este sentido es necesario orientar nuestras pesquisas hacia los archivos de los puertos del sur, Sevilla, concretamente. Desde allí es posible ver las entradas, al mercado sevillano, de pescado en embarcaciones vascas que habían descendido hasta las pesquerías de los caladeros de «Berbería». En 1477 y 1478 Juan de Meso, vecino de Bermeo, entabla un pleito con ciertos vecinos de Palos a causa de que estos últimos le habían robado «una cara-

15. Los primeros opinan que tienen una «tierra montañosa do no se siembra ni se coge pan, nin tienen otras vituallas en la tierra do se puedan sustentar», y los segundos se expresan en el mismo sentido diciendo que: «... esa tierra (Gipuzkoa) es toda montañosa fragosa y non ay en ella ninguna cosecha de pan ni de vino...», *Fuero Viejo de Vizcaya*, T.XXXIII, Ley 1 y *Nueva recopilación de Fueros de Guipúzcoa*, T.XVII, Cap.1.

16. *Fuero antiguo de la Merindad de Durango*, Cap.27. Se castigaba con la pena de muerte a todos aquellos que destruyeran o cortaran tres o más manzanos de forma fraudulenta.

17. *Ordenanzas de la Cofradía de Pescadores de Bermeo*, 1353, op. cit., Cap. 53 y 59, op. cit.

18. *Ordenanzas de la Cofradía de Pescadores de Bermeo*, 1353, op. cit., Cap. 70.

bela cuando se encontraba en la pesquería de las pescadas de berbería»¹⁹. Estas pesquerías fueron avanzando hacia el sur por el litoral africano a la par que el control sobre el territorio ejercían los reinos castellano y portugués, llegando los castellanos a pescar ya en 1477 en las pesquerías de Guinea. Este pescado capturado por las naves vascas tenía como destino los puertos andaluces de Sevilla, Palos, Lepe y San Lucar de Barrameda, en donde era vendido o intercambiado por trigo que posteriormente lo llevaban a los puertos del norte, deficitarios en cereal panificable.

La pesca no sólo proporcionó a las poblaciones del litoral un producto alimenticio de primera necesidad, sino que también le presentó un bien de intercambio comercial, en los mercados del traspais y en otros más lejanos. A partir del s. XIV se convierte en una actividad económica a gran escala, orientada a la comercialización de los bienes del mar²⁰. Ya en 1268 en el ordenamiento de las Cortes de Jerez en la relación de centros importantes de tráfico comercial y mercantil cita a Avilés, Santander, Laredo, Castro Urdiales, San Sebastián y Fuenterrabía²¹.

La pesca fue el soporte económico sustancial de esas comunidades urbanas a pesar de la imagen historiográfica que ha resaltado la función comercial y mercantil²². Incluso a finales del s. XV el motor económico y social de las villas del Cantábrico sigue siendo la pesca en sus dos variantes, pescado fresco y pescado seco.

Los navíos vascos recorren el litoral cantábrico con sus productos excedentarios, maderas, en bruto, o transformadas en tablas, utensilios, o barcos, que una vez usados en varios viajes eran vendidos en otros puertos. Asimismo comerciaban con mineral de hierro, éste transformado en barras y en productos elaborados, especialmente clavazón. También les vemos comerciando con pescado seco, que lo utilizan como elemento de intercambio para obtener el preciado cereal. Además de los productos propios negocian también con lo comercializado en las costas de Flandes que van a distribuir por los mercados del Cantábrico.

En su recorrido por las costas del Cantábrico se asocian y comercian con mercaderes gallegos que a su vez orientarán su actividad comercial hacia las costas del sur de la Península, como es el caso de Miguel Sánchez de Guetaria que en 1470 estaba asociado con Juan Blanco comerciante de La Coruña y fueron asaltados en las costas de Cartagena²³. Con comerciantes gallegos también se asoció Juan Pérez patrón de la nao *San Bartolomé* de Bermeo para comerciar con Bretaña²⁴. Los ejemplos de asociaciones comerciales se suceden tanto para la compra de sal como para la venta de pescados secos²⁵.

No cabe duda que las costas de la actual Cantabria, antiguamente de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, eran frecuentadas asiduamente por los mareantes y marinos vascos, ya que en 1389 en la villa de Bermeo se proclama un pregón en el que se informa a la población de la prohibición de descargar mercancías en el puerto de San Martín de la Arena sin el consentimiento del concejo de Santander. Esta noticia supone la referencia del «intenso» tráfico mercantil que pudo haber entre el puerto bermeano y el de Santander²⁶. En 1492 son los vecinos de Plencia los que se encuentran en una situación comprometida por haberles capturado el concejo de Santander como descaminados en el puerto de San Martín de la Arena, motivo por el que pierden la pinaza cargada con «sal y mercaderías»²⁷. En 1495 Juan de Iturralde, vecino de Bilbao pierde los paños que llevaba a vender a la feria de Santillana al haberlos descargado en San Martín de la Arena sin permiso del concejo de Santander²⁸. En 1498 encontramos a Martín Díaz, vecino de Bilbao, vendiendo un navío cargado de vinos, por 50.000 maravedís a ciertos vecinos de Laredo en

19. AZNAR VALLEJO, E.: «Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico: De los Algarbes al ultramar oceánico», en *XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella*, Pamplona, 2001, pp.47-83 (p.77, nota 164). Cita tomada de RUFO YSERN, P.: *Documentación andaluza en el Registro General del Sello (1463-1482)*, Huelva, 1996, nº 882 y 1130.

20. RUIZ DE LA PEÑA, J.I.: *Las Polas asturianas en la Edad Media*, Oviedo, 1981, p.225.

21. RUIZ DE LA PEÑA, J.I.: *Las Polas asturianas en la Edad Media*, Oviedo, 1981, p.231.

22. RUIZ DE LA PEÑA, J.I.: «El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los ss. XII y XIII», en *El Fuero de Santander y su época*, Santander, 1989, p.255-291.

23. En Marzode 1470 Miguel Sánchez de Guetaria y Juan Blanco de La Coruña fueron asaltados por García Marques en la tierra de Aguilas robándoles todas las mercancías «e por fuerza de armas nos tomaron la dicha caravela e tomaron mucha seda e pannos e esparto e dineros e quanto en el mundo trayamos, e nos echaron fuera en tyerra en lugar que disen las Aguylas, confin con tierra de moros...», en FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, op.cit., p.895.

24. FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, op.cit., p.500.

25. ARIZAGA BOLUMBURU, B.: «El comercio vasco-portugués a fines de la Edad Media», en *Jornadas Luso-Espanholas de Historia Medieval*, Oporto, 1987, pp.3-25.

26. 1389, junio 25. «Oyd todos oyd. Manda el conçejo e los alcalles e prevostes e fieles y omes buenos de Bermeo, que ningun vesino de esta villa de Bermeo del día de oy en adelante non sea osado de faser carga nin descarga alguna por mar en el puerto de San Martyn de Arena sin mandado e liçencia de los alcalles e oficiales de la villa de Santander, so pena de perder por descaminado las mercaderías que así cargare o descargare...». Documento publicado por SOLORZANO TELECHEA, Jesús: *Los conflictos del Santander Medieval*, Santander, 1999, p.411.

27. SOLORZANO TELECHEA, Jesús: *Los conflictos del Santander Medieval*, Santander, 1999, p.133.

28. SOLORZANO TELECHEA, Jesús: *Los conflictos del Santander Medieval*, Santander, 1999, p.404-405.

el puerto de Santander²⁹. Los ejemplos pueden sucederse y veremos un comercio variado en cuanto a productos y situación de mercaderes. Podemos encontrar desde maestros de pinazas en épocas de descanso de las costeras, negociando con todo tipo de productos, a mercaderes especializados en vinos o aquellos que recalán en los puertos cántabros después de volver de Flandes.

En los puertos franceses

Según las fuentes de los siglos XIV y XV, la presencia de navíos procedentes del reino de Castilla en las costas del oeste de Francia, provenían en su gran mayoría de Vizcaya y de Guipúzcoa. Las contabilidades portuarias y los registros aduaneros, aun siendo los únicos documentos susceptibles de ofrecer una imagen global del movimiento comercial marítimo, son raros y no se han conservado más que de forma excepcional, por ello hay que recurrir a informaciones diversas en las que no es posible obtener datos estadísticos, pero que permiten también ofrecer una geografía y una tipología de los intercambios comerciales.

El puerto de Bayona que durante los primeros siglos de la Edad Media había tenido una gran actividad comercial, siendo sus marinos y mercaderes los que se ocupaban del transporte de mercancías en el fondo del golfo de Vizcaya, en torno al siglo XV, decae en su actividad a causa del desplazamiento de la desembocadura de su ría a comienzos del siglo XV. En estas circunstancias serán los marinos guipuzcoanos quienes controlen el gran comercio de la región.

Con anterioridad al siglo XV las relaciones comerciales entre Bayona y los puertos vascos, especialmente guipuzcoanos fue muy intenso. En el mismo Fuero de San Sebastián, anterior a 1180, hay una cláusula especial que hace referencia a los intercambios comerciales de esta ciudad con Bayona, eximiéndoles a estos últimos del pago del impuesto de la lezda a todas las mercancías que llegaran de Bayona. Es bien conocida también la presencia de gascones en la villa de San Sebastián y en otros lugares de sus proximidades, que indican la afluencia de la sociedad bayonesa hacia las costas donostiaras. Desde esos momentos los intercambios comerciales se siguen prodigando, aunque para ello deban otorgarse reiteradamente los privilegios, salvoconductos, o tratados de treguas entre los comerciantes que acudan al puerto bayonés. En 1325 Eduardo II mandó al senescal de Gasuña, que todos los mercaderes extranjeros, excepto los que pertenezcan a una nación enemiga, puedan circular y comercial libremente a pesar de las cartas de marca y represalias. Desgraciadamente las informaciones de los contactos entre comerciantes y marinos en aguas de Bayona son generalmente de carácter bélico o conflictivo. Sin embargo, estudiando estas treguas y cartas de represalias, se percibe un intenso trato comercial con los puertos vascos, especialmente con San Sebastián y los puertos guipuzcoanos de Fuenterrabía, Guetaria, Deva, Motrico, y en menor medida con los vizcaínos de Ondarroa, Bermeo, Lequeitio y Bilbao.

Las exportaciones de Bayona a los puertos vascos estaban constituidas especialmente por «bastimentos», alimentos, y productos de las Landas, cera, cuero, trigo y mijo. También comercian con plomo y cobre. Por su parte de los puertos vizcaínos y guipuzcoanos salía el hierro, bien en mineral o transformado en barras, y de Castilla tejidos y caballos, prohibidos estos últimos cuando se desencadenaban las guerras entre ambos países³⁰.

En Burdeos, donde la contabilidad ducal, y real desde 1453, tenía el registro de «La Grande Coutume», en el que se consignaban los derechos cobrados sobre los vinos cargados en el puerto para ser exportados, los navíos provenientes del golfo de Vizcaya no parecen ser muy numerosos ni frecuentes en «el puerto de la luna». Mientras que los armados en Inglaterra y en Normandía suponen respectivamente alrededor de un 40 y un 20% del tonelaje en la primera mitad del s. XIV, los vizcaínos y guipuzcoanos representan el 5% del tráfico entre 1303-1304 y el 3% entre 1359-1360. Y desaparecen totalmente de los registros durante las primeras decenas del s. XV.

La guerra de los Cien años tiene sin duda su parte de responsabilidad en el parón que se produce en la primera mitad del s. XV. En 1444-1445 y en 1448-1449, en período de treguas, únicamente una nave de San Sebastián y tres de Fuenterrabía llegan tímidamente a la Gironda. Tras la conquista francesa del territorio, las relaciones comerciales reemprenden tímidamente su actividad. Las cuentas de 1482-1483 registran una docena de navíos vascos sobre un total de 315 barcos; es todavía una proporción débil (menos del 4%). Esta proporción es confirmada a través de las informaciones sobre fletamientos que se

29. SOLORZANO TELECHEA, Jesús: *Los conflictos del Santander Medieval*, Santander, 1999, p.440-441.

30. GOYHENECHÉ, E.: *Bayonne et la région bayonnaise du Xlle au XVe siècle*, Bilbao, 1990 i, pp.330-350.

recogen en los protocolos notariales de Burdeos. Algunos barcos solamente entre 1470 y 1500; alrededor de una docena al año en la primera mitad del s. XVI.

Los intercambios comerciales de los mercaderes vascos con el Ducado de Bretaña fueron intensos y fluidos, especialmente con el puerto de Nantes, donde los maestros y comerciantes vascos tenían un lugar concreto de acogida, el convento de San Francisco. En sus dependencias organizaban las reuniones y en una de sus capillas recibían la asistencia espiritual necesaria. El uso de las instalaciones del convento era compensado a través de un donativo recaudado entre todos los maestros de naos del Señorío, de Guipúzcoa y del Consulado de Burgos, que llegaban a su puerto³¹.

Los navíos que arribaban a los puertos bretones estaban cargados casi exclusivamente con la lana castellana, facturada a través de los mercaderes burgaleses y el hierro vizcaíno y vasco en general. La lana constituía la materia prima fundamental para la industria textil bretona. El hierro vasco, bien labrado en barras para su posterior transformación, o elaborado en forma de clavazón o piezas de utillaje agrícola o militar, se distribuía por los mercados interiores. No sólo los navíos vascos transportaban hierro hacia los mercados bretones, sino que los propios mercaderes del Ducado embarcaban en sus viajes de retorno de los puertos vascos dicho producto³². En el tráfico mercantil con Bretaña el vino y los paños ocupaban un lugar destacado.

Las escasas actas que consignan los movimientos de navíos de San Sebastián, Lequeitio, Motrico o Bilbao en La Rochelle a lo largo de los siglos XIV y XV atestiguan una presencia vasca en el puerto aunisien, en el que es difícil evaluar su importancia. Ocurre lo mismo en los puertos de la Bretaña meridional en los que la documentación no es muy generosa. Los vizcaínos y guipuzcoanos atraídos por el puerto de Nantes, se muestran también ocasionalmente en el golfo de Morbihan (Vannes), Le Loch (Auray) y el estuario de Blavet.

Aunque imposible de evaluar con precisión la amplitud, frecuencia y continuidad en el tiempo de las relaciones marítimas de los vascos con los puertos del oeste francés en los siglos XIV y XV, se puede y se debe mirar este litoral como un espacio de relaciones comerciales habituales. La situación privilegiada que ocupaban los importantes puertos de Bayona, Burdeos, La Rochelle y Nantes atrajeron a los mercaderes y navíos vascos para desarrollar en ellos sus actividades comerciales.

La mayoría de los vascos presentes en los puertos del oeste de Francia a finales de la Edad Media eran maestros de navíos que ejercían como principal actividad el flete marítimo, o el transporte. Una gran variedad de documentos (registros de aduanas, cuentas portuarias, fletamientos, salvoconductos, pleitos, etc.), les muestran asegurando el transporte de toda clase de mercancías (trigo, vino, pescado, sal, pastel, tejidos, telas, madera, cáñamo, hierro...), por encargo de mercaderes de diferentes nacionalidades encontrados al azar en los puertos que ellos frecuentaban. Aunque la empresa no carecía de riesgos ni de peligros (naufragios ligados al mal tiempo o a los errores de navegación, capturas en el mar por corsarios o piratas, excesos de las autoridades portuarias...), se calculaba que un navío nuevo se amortizaba habitualmente en unos pocos viajes³³.

Al igual que los bayoneses, bretones, normandos o ingleses, que como ellos frecuentaban asiduamente las aguas del golfo de Gascuña, los vizcaínos y guipuzcoanos no se asentaban en los puertos en los que comerciaban. Salvo cuando eran retenidos, o secuestrados sus navíos, no se quedaban más que algunas semanas, el tiempo necesario para descargar y conseguir un nuevo flete, y embarcarlo a bordo³⁴. Remunerados tras cada viaje, están disponibles de inmediato para un nuevo destino cuando el tiempo y las mareas lo permitan.

Los marinos vascos no eran los únicos castellanos en frecuentar los puertos del Oeste de Francia. Junto a ellos se encuentran mercaderes originarios de Navarra, y de Castilla la Vieja, que en ocasiones viajaban con sus mercancías en los barcos vascos. Los castellanos, entre los que se encontraban los mercaderes vascos, se instalaron en La Rochelle en el s. XV³⁵, y en Nantes formaban una importante colonia³⁶. Los castellanos hicieron una aparición tímida en Burdeos en los años 1470-1480. No se instalaron verdaderamente

31. A.G.S.-R.G.S. 1476-IX-Fol.779.

32. A.G.S.-R.G.S. 1504-XI, s.f. Juan Milete, bretón, llega a Bilbao con 40 toneladas de sal, tocino y pescados y como retorno regresa a Bretaña con cierta cantidad de hierro y acero. Referencia tomada del trabajo de GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el s. XV, aspectos económicos y sociales*, Bilbao, 1966, p.248.

33. TOUCHARD, H.: *Le commerce maritime breton à la fin de Moyen Âge*, Paris, 1967, pp.211-212; BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, 1968, T.2, p.613; BOCHACA, M.: *Les marchands bordelais au temps de Louis XI: Espaces et réseaux de relations économiques*, Burdeos, 1998.

34. Los fletes prevenen que el precio del transporte debe efectuarse 21 días laborables después de la descarga del navío.

35. TROCMÉ, E. Y DELAFOSSÉ, M.: *Le commerce rochelais de la fin de XV^e siècle au début du XVII^e*, Paris, 1952, pp.85-95. TRANCHANT, M.: *Le commerce maritime rochelais aux XIV-XV^e siècles*, en prensa.

36. TOUCHARD, H.: *Le commerce maritime breton à la fin de Moyen Âge*, Paris, 1967, pp.211-212.

en este puerto hasta finales del siglo, cuando el comercio del pastel de Languedoc adquirió todo su esplendor, en cuyo producto estaban muy interesados. Por tanto Burdeos, La Rochelle y Nantes constituían plazas o etapas de las grandes compañías comerciales de Burgos, en las que tenían sus agentes o correspondientes³⁷. El transporte de pastel se hacía desde el puerto de Burdeos y por mar llegaba a los diferentes puntos de destino, los centros de elaboración de tejidos ingleses (Londres y Bristol), o las grandes plazas del comercio flamenco: Brujas (L'Escluse) y Anvers (Arnhemuiden, Middelbourg), o Bilbao, desde donde se distribuía al interior del reino. Los marinos vascos participaron activamente en el gran comercio castellano, estando a su cargo el transporte por mar de la mercancía destinada a los grandes puertos europeos. Pero a finales del s. XV la rivalidad entre los comerciantes castellanos integrados en el Consulado de Burgos y los mercaderes y marinos vascos, que se integrarán posteriormente en el Consulado de Bilbao³⁸, se hace notar, no tanto en el volumen del tráfico de mercancías, como en la responsabilidad mercantil de los propios marinos vascos que quieren participar activamente en los fletes.

Una participación en las operaciones de gran comercio

Mientras que los mercaderes castellanos dejan trazas inequívocas de su actividad comercial, en las fuentes documentales que poseemos de los principales puertos del oeste de Francia a finales de la Edad Media, solamente la figura del mercader bilbaíno Francisco de Arbieto emerge en los documentos de los archivos notariales bordeleses en los primeros años del siglo XVI. No se le ve participar activamente en las expediciones de pastel hacia sus agentes establecidos en Londres hasta 1500 y 1501. Se le puede seguir la pista en Burdeos hasta 1506, pero su presencia en la ciudad es intermitente, y su actividad se esconde tras la potente compañía de los Buendia de Burgos «Bondie» con la que está relacionado³⁹.

Aunque los mercaderes vascos identificados como tales son poco numerosos, la realidad es más compleja, puesto que no está clara la delimitación de funciones en relación al comercio entre navegantes, pilotos, maestros o patrones de naos, mercaderes, comerciantes y fletadores. Algunos documentos de fletes portuarios dejan ver claramente que el maestro de nao tiene el derecho, y en ocasiones lo ejerce, de cargar sus propias mercancías y negociar con ellas. Así el 7 de Noviembre de 1475 Martín de Laborda, maestro de la carabela *Sta. María* de San Sebastián, reconoció haber cargado 30 toneles de vino pertenecientes a Pierre Dalsata, mercader de Burdeos, para llevarlos a Yarmouth o a Middelbourg, y el maestro y sus compañeros eran los propietarios del resto de los vinos embarcados⁴⁰. De la misma manera el 9 de Abril de 1491, «Cristobal Darmayo», maestro del navío *San Francisco* de Fuenterrabía, declaraba tener a bordo 35 toneles de vino pertenecientes a Pedro de «Couperoze», de Pamplona, para conducirlos a Barnstaple (Inglaterra), y el resto de la cargazón era de su propiedad⁴¹. Habitualmente pagados por el servicio realizado en las tres semanas que seguían a la llegada del navío al puerto de destino, los maestros disponían de liquidez monetaria que podían emplear para comprar ellos mismos las mercancías para el viaje de retorno, o para prestarlo a los mercaderes que se disponían a embarcar. A diferencia de los bretones que voluntariamente prestaban dineros a los fletadores, los contratos de los vascos en Burdeos a finales del s. XV no dejan rastro de este tipo de prácticas.

Los maestros de navíos vizcaínos y guipuzcoanos representan a un tipo de gentes de mar con actividades múltiples. Ante todo se les percibe como transportistas de mercancías a cuenta de otros mercaderes, pero si la ocasión lo permite participan también en la función de mercaderes, cargando sus propias mercancías, vino o pastel.

CONCLUSIONES

La población de los puertos vascos tenía serias razones para dedicarse al comercio marítimo. En primer término debemos señalar la razón primordial que impulsó la salida hacia el mar de la sociedad vasca:

37. Véanse los artículos publicados por CASADO, H.: «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, vol. I, pp.175-247 y «Las colonias de mercaderes en Europa en los siglos XV-XVI», en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV-XV y XVI*, Burgos, 1995.

38. El Consulado de Bilbao se creó por Real Provisión de la Reina Doña Juana el 22 de Junio de 1511, otorgándoles equivalentes prerrogativas que al Consulado de Burgos.

39. BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, 1968, T.3, p.84-212.

40. Archivos Departamentales de la Gironda, 3E 84.

41. Archivos Departamentales de la Gironda, 3E 4810. El mercader navarro concretó el flete con antelación en el navío, para su retorno a Fuenterrabía, donde preveía recargarlo en el plazo de 21 días para un nuevo viaje.

la «esterilidad» de la tierra. Se trata de una tierra húmeda, montañosa y boscosa que no permite la obtención de buenas cosechas cerealísticas, base de la alimentación medieval. Tanto el Señorío de Vizcaya como Guipúzcoa, debido a la escasez de productos alimenticios fue catalogada, por los mismos naturales, como tierra de «acarreo», es decir, una tierra que dependía para su subsistencia de que los productos alimenticios fueran transportados hasta ella, bien por tierra a lomos de acémilas o por mar en pinazas o cualquier otro tipo de navío.

La segunda razón que impulsa esta actividad marítima es la propia condición de la tierra, la frondosidad de sus bosques. Estos aportaban la materia prima imprescindible para la construcción naval, la madera de calidad. Las manos expertas de los carpinteros de ribera construyeron todo tipo de embarcaciones, desde las de pequeño tamaño dedicadas a la pesca de bajura, a otras de mayor porte destinadas al transporte internacional. Las embarcaciones construidas, especialmente las de gran tamaño sirvieron para su propio uso así como materia de intercambio, puesto que tras un par de viajes eran vendidas, a buen precio, a marinos y comerciantes de otros puertos. Las Ordenanzas de Plencia de 1508 recogen entre su articulado esta práctica común de los maestros de naos, que solicitaban del concejo permiso para la tala de árboles adecuados para la construcción de un navío y enseguida vendían la embarcación en otros puertos. Se reglamenta contra esta costumbre que merma la riqueza forestal del conjunto del concejo en beneficio de algunos individuos concretos. Sin embargo, la prohibición de revender el navío la limitan únicamente a tres años, pasado este plazo lo pueden hacer⁴². Tan general llegó a ser esta práctica que a partir de la década de los 80 (1480...) los Reyes Católicos comienzan a vigilar las ventas de navíos, ya que se decía que «los de Guipúzcoa y Vizcaya hacían el primer viaje y las vendían»⁴³. En 1501 se dictó una Pragmática por la cual se prohibía totalmente la venta de navíos⁴⁴, esta disposición afectó negativamente a la industria naval vasca, que redujo su producción y por tanto su riqueza.

En tercer lugar hay que señalar, como una de las razones que hizo posible esta dedicación al comercio y transporte marítimo, la existencia de una materia prima de intercambio: el abundante mineral de hierro, no sólo en las veneras del Señorío de Vizcaya, próximas a la ría del Nervión, sino en toda la zona de Guipúzcoa y también en el límite con la provincia de Cantabria. Por el valle de Guriezo salían numerosas pinazas cargadas de mineral de hierro con destino a las ferrerías de Vizcaya donde se labraba y posteriormente se embarcaban destino a puertos europeos. Normalmente el hierro que se embarcaba, no era el mineral en su forma originaria, sino transformado en barras. Este proceso de transformación del mineral en barras de hierro también impulsó la industria ferrona del País Vasco. Se desarrolló la técnica de obtención del carbón vegetal, combustible imprescindible para lograr las altas temperaturas necesarias para la fusión del mineral y la obtención del hierro. Proliferaron también las ferrerías en las que se lograban las barras de hierro destinadas a la exportación. Esta actividad movilizó a una parte importante de la población; de forma directa a los ferrones que trabajaban en las ferrerías y también a toda una serie de transportistas internos que se encargaban de suministrar primeramente el mineral y posteriormente el hierro a los puertos.

En cuarto lugar no hay que perder de vista la primordial actividad de la sociedad de las villas portuarias: la pesca. La mayor parte de los vecinos de las villas costeras se dedicaban a la pesca y este producto extraído del mar, tanto de las proximidades de sus costas como de aguas lejanas constituyó además de una fuente de alimentación importante, un recurso comercial. El pescado seco cecial o salado formaba parte de los fletes de los navíos de los mercaderes vascos, tanto en los puertos de Castilla como de otros reinos.

Por último no podemos olvidarnos del papel que jugó el comercio castellano de la lana en el desarrollo de la actividad comercial y marítima vasca. Los fletes de los navíos vascos estaban garantizados con el transporte de la lana castellana gestionada por los mercaderes burgaleses; en dichos fletes se incorporaba la materia prima del País Vasco, el hierro, que con su escaso bulto y mucho peso complementaba la totalidad del flete.

Con la actividad marítimo comercial, los puertos del País Vasco se convierten en florecientes mercados de intercambio, en lugares frecuentados por los mercaderes de «tierra adentro» que llegaban para trasladar y comprar lo que los fletes de los navíos vascos habían transportado hasta los puertos del reino de

42. GUIARD LARRAURI, T.: *La industria naval vizcaina (anotaciones históricas y estadísticas)*, Bilbao, 1917, pp.16-17. «Por otro lado, por quanto los maestros que quieren hacer las naos e nabyos en el astillero desta villa al tiempo que las quieren hacer piden que se les dé para los tales nabyos en el monte de Ysusquiza algunos árboles para hacer madera. El dicho concejo les da pensando que las dichas naos navegarían desta villa, e los dichos maestros después que los hasen los venden a los foranos, de donde la dicha villa queda gastado su monte. Por ende mandaron que qualesquier vecinos de ella e foranos que quisieren madera alguna del dicho monte, tal maestre dé un fiador de que no bendería la dicha nao a forano para navegar fuera deste puerto en tres años cumplidos primeros».

43. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*, 6 vols., Madrid, 1876, T.V, Disquisición 18, p.11.

44. *Novísima Recopilación de Leyes de España*, Madrid, 1805, Lib. IX, Tit.VIII, Ley IX.

Castilla. Las villas marítimas llegan a ser un hervidero de gente, en el que esperan pacientemente los acemileros y mulateros encargados del transporte de mercancías a los mercados de Burgos, Vitoria, Medina del Campo, etc. Junto a los comerciantes y transportistas terrestres están presentes en los puertos las pequeñas pinazas con su marinería, dispuestos también a participar en las labores de transporte de mercancías de unos puertos a otros del Cantábrico.

BIBLIOGRAFÍA

- ARIZAGA BOLUMBURU, B.: «El comercio vasco-portugués a fines de la Edad Media», en *Jornadas Luso-Espanholas de Historia Medieval*, Oporto, 1987, pp.3-25.
- AZNAR VALLEJO, E.: «Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico: De los Algarbes al ultramar oceánico», en *XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella*, Pamplona, 2001, pp.47-83.
- BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, París, 1968.
- BOCHACA, M.: *Les marchands bordelais au temps de Louis XI: Espaces et réseaux de relations économiques*, Burdeos, 1998.
- CASADO, H.: «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, vol. I, pp.175-247.
- CASADO, H.: «Las colonias de mercaderes en Europa en los siglos XV-XVI», en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV-XV y XVI*, Burgos, 1995.
- CAUNEDO DEL POTRO, B.: *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Madrid, 1983.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los pueros marítimos vascongados*, San Sebastián, 1951.
- FERNANDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*, 6 vols., Madrid, 1876.
- FERNANDEZ DURO, C.: *La marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Madrid, 1891. Reedición Madrid, 1995.
- FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988.
- Fuero de Santander y su época (El)*, Santander, 1989.
- «Fuero Antiguo de la Merindad de Durango» publicado por LABAYRU, E.: *Historia General del Señorío de Bizcaya*, T. II, pp.775-789.
- GARCÍA DE CORTÁZAR-ARIZAGA BOLUMBURU-RIOS-DEL VAL: *Bizcaya en la Edad Media*, 4 vols., San Sebastián, 1985, T. II, Cap.6 «La actividad mercantil», pp.169-350.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el s. XV, aspectos económicos y sociales*, Bilbao, 1966.
- GARCÍA MERCADAL, J.: *Viajes de extranjeros por España y Portugal desde los tiempos más remotos hasta fines del s. XVI*, T.I, Madrid, 1952.
- GOROSABEL, P.: *Cosas memorables de Guipúzcoa*, T. II, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- GOYHENECHÉ, E.: *Bayonne et la région bayonnaise du XIIe au XVe siècle*, Bilbao, 1990.
- GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de la Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*, 2 vols., Bilbao, 1913-1914.
- GUIARD LARRAURI, T.: *La industria naval vizcaína (anotaciones históricas y estadísticas)*, Bilbao, 1917.
- LABAYRU, E.: *Historia General de Vizcaya*, T. II, Biblioteca de la Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1968.
- MARTÍNEZ DÍEZ, G.: *Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas*, Nº 53 y 155, San Sebastián, 1992.
- MARTÍNEZ GIJÓN, J.: *La compañía mercantil en Castilla hasta las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737*, Valladolid, 1979.
- MOLLAT, M.: «Le rôle international des marchands espagnols dans les ports occidentaux à l'époque des Rois Catholiques», en *Etudes d'Histoire Maritime*, Torino, 1977, pp.227-240.
- Nueva Recopilación de Fueros de Guipúzcoa*.



Novísima Recopilación de Leyes de España, Madrid, 1805.

«Ordenanzas de la Cofradía de Pescadores de Bermeo 1353», publicadas por LABAYRU, E.: *Historia General de Vizcaya*, T. II, Biblioteca de la Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1968, pp.820-840.

PRIOTTI, J.P.: «Nantes et le commerce atlantique: Les relations avec Bilbao au XVIe siècle», en *Annales de Bretagne*, T. 100 (1993), n° 3, pp.265-283.

PRIOTTI, J.P.: «Les marchands basques espagnols et l'espace atlantique au XVIe siècle», en *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, 1995, pp.205-213.

RUFO YSERN, P.: *Documentación andaluza en el Registro General del Sello (1463-1482)*, Huelva, 1996.

RUIZ DE LA PEÑA, J.I.: *Las Polas asturianas en la Edad Media*, Oviedo, 1981.

RUIZ DE LA PEÑA, J.I.: «El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los ss. XII y XIII», en *El Fuero de Santander y su época*, Santander, 1989.

Siete Partidas (Las). Glosadas por el licenciado Gregorio López, Salamanca, 1555, Reediciones facsímiles.

SOLORZANO TELECHEA, Jesús: *Los conflictos del Santander Medieval*, Santander, 1999.

SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marítima de la Casa de Trastámara*, Madrid, 1959.

TOUCHARD, H.: *Le commerce maritime breton à la fin de Moyen Âge*, París, 1967.

TRANCHANT, M.: *Le commerce maritime rochelais aux XIV-XVe siècles*, en prensa.

TROCMÉ, E. y DELAFOSSE, M.: *Le commerce rochelais de la fin de XVe siècle au début du XVIIe*, París, 1952.