



SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: “Guerra y comercio marítimo: La contribución vascongada a la expansión económica española (siglos XIV y XV)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 33-39.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Guerra y comercio marítimo: La contribución vascongada a la expansión económica española (siglos XIV y XV)*

Luis Suárez Fernández

Real Academia de la Historia

Universidad Autónoma de Madrid

A finales del siglo XIII, concluida la Reconquista, la Monarquía castellana, consolidada por las decisiones adoptadas por Alfonso X, aparece como un gran bloque unitario en sus aspectos políticos o lingüísticos, aunque había diferencias muy notables entre unas regiones y otras en cuanto a la estructura social. Así mientras los grandes latifundios tendían a consolidarse en la mitad meridional, la larga franja costera cantábrica, desde Gasconia a Galicia, mostraba un predominio de la pequeña y mediana propiedad, en la que la ganadería estabulizada se asocia estrechamente a la agricultura. Desde Asturias hasta Guipúzcoa se registra un predominio absoluto de la población hidalga que se refleja en el predominio de apellidos gentilicios o locativos que tratan de indicar la vinculación a un linaje o a un solar conocido. Pero Europa estaba experimentando, con un retorno a la guerra, las primeras señales de una larga y profunda depresión, que los procuradores de las ciudades señalan en Cortes desde 1282 en adelante.

No parece que la Peste Negra afectara seriamente a estas comarcas septentrionales. El País Vasco, formado entonces por una triple estructura administrativa, es decir, un señorío, Vizcaya, asignado a los López de Haro, una provincia, Guipúzcoa, directamente dependiente de la Corona, y una Hermandad, Álava, de donde partían algunos de los linajes orientados a su engrandecimiento, como los Mendoza y los Ayala, iba a desempeñar el papel decisivo en el cambio económico que a la larga permitiría superar los daños de la gran depresión. Asomado al mar, contando con puertos especialmente abrigados, pudo convertirse en el intermediario indispensable para la venta al exterior de materias primas muy valoradas: la lana de la Mesta en primer término, la miel, principal edulcorante a la sazón, el vino, los cueros y el mineral de hierro que él mismo proporcionaba. Es significativo que en 1300 se produzca la fundación de Bilbao, villa libre desde el primer momento, aunque sus libertades no serán documentalmente recogidas hasta 1375, en un Fuero especialmente otorgado por su señor, el infante don Juan, que pronto iba a convertirse en rey.

Como una de las secuelas de la guerra civil de 1368 que permitió a Enrique II ceñir la corona, se extinguió el linaje de Haro. El nuevo monarca maniobró con habilidad para evitar que el señorío de Vizcaya recayese en alguna de las Casas nobles que le apoyaban. Reconoció en consecuencia los derechos que correspondían a su esposa, Juana Manuel, y la titularidad del señorío pasó a su hijo primogénito Juan. Cuando éste subió al trono en 1379 se negó a renunciar a esta condición, de modo que en el futuro los reyes de España ejercerían también el señorío sobre Vizcaya evitando que algunas casas nobles, como los Velasco que procedían de tierras arriba de Ampuero, pudieran adquirirlo, aunque lo intentaron. De modo que el Fuero otorgado a Bilbao, que hemos recordado, era un modo de establecer vinculaciones muy especiales.

Los vizcaínos, y en general todos los vascongados vieron en esta vinculación con la Corona, que les permitía organizar Juntas generales para una defensa de sus libertades, una clara ventaja. El gesto de Fernando el Católico de ir personalmente a jurar los fueros de Vizcaya –esto no afectaba a Guipúzcoa ni a Álava– bajo el árbol de Guernica, tiene la misma significación. No debe sorprendernos por tanto que Vizcaya, como Asturias, figuraran entre los primeros y más fieles partidarios de Isabel y de Fernando. Para comprenderlo hemos de prestar atención al desarrollo marítimo. Una tierra condenada a ser pobre si se limitaba a sus recursos agropecuarios, se elevó hasta un primer nivel gracias a sus actividades marítimes. Para que éstas rindieran el fruto debido necesitaban el respaldo de la Corona, pues solo ella podía garantizar la apertura de mercados en Flandes, Francia e Inglaterra.

* El autor remite a su obra *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara* (C.S.I.C., Escuela de Estudios Medievales, Madrid, 1959) para localizar las fuentes documentales y bibliográficas de este artículo.

Vamos a prestar un poco de atención a este desarrollo. Es indispensable prescindir de las actuales divisiones territoriales. Desde el siglo XIII toda la costa, desde San Vicente de la Barquera hasta la ría de Hernani formaba unidad, tanto en los derechos de los navegantes como en las actividades mercantiles hacia el exterior. Dos hechos decisivos, en los comienzos del siglo XIV, influyeron en este desarrollo. Al consolidarse la Mesta se tendió una bastante tupida red de comunicaciones terrestres, que llevaban a Burgos grandes reservas de lana que enderezaban luego la marcha hacia los puertos del norte ya que sólo en los mercados de Flandes podían alcanzar precios remunerativos. Al mismo tiempo, la apertura del estrecho de Gibraltar, consumada en 1340 con la victoria de El Salado produjo un despertar de la Marina cántabra, que pudo aplicar a sus astilleros los nuevos modelos de ingeniería naval que venían, en primer término del mar del norte, pero también del Mediterráneo. La galera de alto bordo se convierte en máquina de guerra. Los vascos fueron capaces de transformar la kogge hanseática, en la coca, especialmente adecuada para el transporte de mercancías y en el enfrentamiento con las olas del Atlántico.

Alfonso X dio los primeros pasos importantes: reconoció a los pequeños puertos de Cantabria, Vizcaya y Guipúzcoa una capacidad de autogobierno, suprimiendo los poderes señoriales que sobre ellos se ejercía, de tal modo que pasaban a depender directamente de la Corona. Es cierto que de ahí nació esa hostilidad entre las tierras del interior y los puertos, que tantas perturbaciones provocaría en los dos siglos siguientes. Es durante el reinado de Sancho IV, que se inicia en 1282, cuando encontramos algunas decisiones de gran alcance. De 1295 data la primera comprobación documental de que Laredo estaba funcionando como una especie de gran depósito de mercancías que venían de Francia y de los Países Bajos, que se distribuían luego por los mercados del interior.

En 1296 todos esos puertos cantábricos y vascongados acordaron constituir una Hermandad que se llamó de la Marina de Castilla. Una vez al año sus procuradores se reunirían en Castro Urdiales, villa que se mostraba muy estrechamente vinculada al señorío de Vizcaya, a fin de acordar las medidas necesarias para defensa de sus intereses. De modo que la fundación de Bilbao, cuatro años más tarde, puede considerarse como un esfuerzo para poder contar con una villa nueva encargada de dirigir o asumir protagonismo en estas relaciones con el exterior. Desde el primer momento la Hermandad mostró su preferencia por las relaciones con Flandes y Francia, entonces muy unidas, y no con Inglaterra. Transportistas de vino, los vascos muy pronto se especializaron en el envío de lana a Flandes. La industria textil flamenca, que se había desarrollado sobre la base de la lana británica se encontraba ahora con el problema de que, al ampliarse las actividades de los pañeros ingleses, no llegaba provisión lanera suficiente a Brujas. Los marinos vascongados tuvieron de este modo abierto el camino. Necesitaban de los puertos franceses como escalas imprescindibles para mantener abierta la ruta. En Brujas enlazaban con la Hansa, esto es, con el marfil, los arenques y las pieles. Antes de que concluyera el siglo XIII hay algunas noticias que permiten asegurar que los mareantes españoles también accedían a las Islas Británicas.

Eran cinco los puertos de la costa atlántica que permitían el desarrollo del comercio y la navegación: Bayona y Burdeos, que estaban entonces bajo administración inglesa, La Rochela, Harfleur y Rouen. Por eso, al comenzar la guerra que llamamos de los Cien Años –se trata en realidad de tres contiendas sucesivas– Alfonso XI procuró mantener un equilibrio muy riguroso entre ambos contendientes. Pero a su muerte los regentes de Pedro I optaron por estrechar las relaciones con Francia mediante el matrimonio del joven rey con Blanca de Borbón. Entonces Eduardo III desencadenó un golpe de fuerza: sin que mediara declaración de guerra, asaltó y capturó la flota de los comerciantes españoles que regresaba de Flandes (Winchelsea, 1350). Y entonces pudo negociar con los procuradores de la Hermandad condiciones onerosas: los mareantes españoles tendrían que proveerse de permisos británicos para poder navegar por el golfo de Vizcaya. No tardó Pedro I en cambiar de bando, llegando a una estrecha alianza con Inglaterra. El 5 de agosto de 1357 Eduardo III dictó una orden que colocaba a los marinos y comerciantes españoles bajo su especial y directa salvaguardia.

De este modo el espacio marítimo cobraba con razón el nombre de Golfo de Vizcaya. Pero la clave de todas estas rutas de navegación se hallaba en Brujas, donde, desde 1336 los españoles pudieron nombrar dos cónsules con funciones incluso de árbitros para las querellas que pudieran surgir. Desde 1343 se les reconoció como universidad de mercaderes –lo que significaba la necesidad de pertenecer a ella asumiendo las obligaciones pertinentes para todos cuantos tomaban parte en el comercio–. Imitando la costumbre de los Estudios generales fue llamada “nación española”. Como los vizcaínos formaban la mayoría o, al menos, eran la porción más importante, asumieron el control de la misma ya desde 1343. Utilizaba la nación como lugar propio una capilla del convento de los franciscanos. Allí se colocó el escudo que portaba la imagen del árbol con los lobos de la Casa

de Haro. El 4 de noviembre de 1346 fueron otorgados privilegios muy considerables que colocaban a los españoles por encima incluso de la Hansa. Cualquier barco de la Hermandad que llegara a la Esclusa, podría reclamar que la grúa suspendiese cualquier trabajo que estuviera realizando para proceder a su descarga. Es la demostración de la importancia que, para Flandes, había llegado a adquirir el comercio con la Península. Winchelsea no lo interrumpió y el salvoconducto de Eduardo III en 1357 reforzó extraordinariamente el papel de los vizcaínos.

Para los guipuzcoanos, fronterizos con Navarra, de la que constituían su salida al mar, el destino más importante era Rouen, principal puerto de Normandía, ya que se dio la circunstancia de que, durante algunos años el rey Carlos II "el Malo" pudo retener la posesión de este ducado. En abril de 1364 el rey de Francia otorgó a los mercaderes estantes en Rouen carta de salvaguardia, que les permitía nombrar sus propios jueces árbitros para las querellas que entre los españoles pudieran suscitarse, añadiendo que en los pleitos con normados podían recurrir ante el preboste de Harfleur, que era el principal oficial de la corona. Unos meses más tarde, en agosto de 1365 se estableció un acuerdo, garante de la libertad de comercio, con las autoridades propias del ducado; firmantes eran guipuzcoanos y navarros. Las compras en Normandía, superaban a las ventas, pero los mercados españoles respaldaban ampliamente los resultados de la operación.

La guerra civil de 1366 y 1369, que terminó con la victoria de Enrique II significó una etapa de grave peligro para estas actividades mercantiles pues en ella se enfrentaron directamente Inglaterra, que apoyaba a Pedro I, y Francia que hacía lo mismo con su rival. En los acuerdos que en Liobourne, el año 1367, concertó Pedro con el Príncipe de Gales y con Carlos II otorgaba al primero el señorío de Vizcaya y al segundo Guipúzcoa. La entrega nunca se realizó. Además la victoria correspondió a Enrique que había firmado con Francia un tratado de alianza militar que le comprometía a poner sus fuerzas navales al servicio de Francia contra Inglaterra.

Para la "nación española" de Brujas fue un momento difícil; nadie creía que la superioridad naval inglesa pudiera ser quebrantada. En consecuencia la opción de Enrique II parecía a muchos un error. Los vizcaínos asentados en Flandes acudieron a Eduardo III proponiendo alguna fórmula semejante a la que siguiera al desastre de Winchelsea. Pero el monarca no quiso comprometerse demasiado: otorgó una tregua hasta el 1 de mayo de 1370, tiempo justo para que los castellanos pudieran poner a salvo las mercancías que tenía en camino, pero nada más. Ahora el Canal y el Golfo se convirtieron en mares peligrosos; marinos de ambas naciones se entregaron a la piratería. Esto convenció a Enrique, que tras el asesinato de su hermano Pedro había conseguido afirmarse en el trono, de que no quedaba para los suyos otro recurso que el empleo de la fuerza. Los barcos de guerra tendrían que asegurar el camino a las flotas. De cualquier modo era ya imposible navegar sin adecuada escolta. El conde de Flandes, Luis van Male, compartía los temores de los vizcaínos: había que lograr a toda costa una tregua, esto es, garantías por parte del soberano británico.

Inesperadamente todo cambió. Los genoveses, que ayudaron a Enrique en su guerra contra Portugal, proporcionaron medios técnicos y un almirante Ambrosio Bocanegra, de gran experiencia en las empresas del Mediterráneo oriental, que preparó también a algunos castellanos en el difícil arte de la lucha en el mar. Los franceses sitiaron La Rochela en 1372 y los castellanos se encargaron de establecer el bloqueo marítimo. Cuando la flota inglesa trató de abrirse paso, sufrió, el 23 de junio de este año una derrota tal que invertía la relación de fuerzas. Enrique II ordenó acuñar una medalla en la que se titulaba "rey del mar". De hecho se había descubierto que el comercio español, mediante el sistema de flotas, podía continuar con plena seguridad. Siguió diecisiete años de guerra marítima, terca y agotadora, pero que iba marcando, paso a paso, la superioridad española. Cuando los franceses se apoderan de Brest (6 de agosto de 1373) en una operación combinada semejante a la de La Rochela, los comerciantes vascos se apresuran a instalarse en la ciudad abriendo una comunidad mercantil.

Nunca se interrumpieron del todo las relaciones mercantiles con Inglaterra, aunque reducidas a un volumen mínimo. Se aprovechaba cualquier circunstancia, como el rescate de prisioneros o las breves treguas para hacer acto de presencia. En el fondo nadie quería prescindir absolutamente de los intercambios. En 1375, mientras la flota castellana lograba una nueva victoria sobre la británica junto a las salinas de Bourgneuf, se reunían en Brujas en torno a una mesa procuradores españoles, franceses, flamencos y británicos a fin de establecer una tregua suficiente para permitir el intercambio mercantil. Preocupaba a todos un hecho: la guerra estaba dando pábulo a la piratería, a cuyos perjuicios nadie podía escapar. Esta primera tregua fue de corta duración: los franceses necesitaban expulsar a sus enemigos de los territorios que ocupaban en su país. Y cuando las hostilidades se reanudaron, en 1380, los marinos vascos culminaron su principal hazaña, remontar el Támesis hasta Gravesend, entonces afueras de Londres, "a do galeas de enemigos nunca entraron".

Con guerra o sin ella los puertos de la Marina de Castilla habían conseguido establecer una comunicación con Flandes. Por lo menos una gran flota cada año, debidamente escoltada, navegaba hacia Flandes en primavera para regresar en el otoño. Es la misma que empleara la infante Juana en el momento de su matrimonio con Felipe el Hermoso. Según el rol de los barcos llegado a nosotros llevaban lana, hierro, vino, cera, almendras, cordobanes, pieles de vaca, cochinilla, comino, mercurio, aceite, anís, uvas y miel. A la vuelta cargaban tejidos de muy diversas clases: telas y encajes, arenques, candelabros y otras manufacturas metálicas. El peligro de los piratas era constante y, con él, también las pérdidas sufridas. Naturalmente en invierno la ruta se cerraba. Pero no faltaban otras actividades, de barcos aislados o en grupos pequeños. Por eso se otorgó tanta importancia a las treguas de Brujas antes mencionadas. Sólo un acuerdo entre todos los interesados, suspendiendo las enemistades, podía permitir la superación de este daño. Se repitió el intento en Boulogne en 1384, estorbado por la inminencia de Aljubarrota, y en Leulingham en 1389. En esta última ocasión los resultados fueron más duraderos. Se comenzó a ensayar un procedimiento: que cada barco, antes de partir, hiciese un depósito con el cual podría responder de los daños que eventualmente causase. Nacía, con lentitud, un esbozo de derecho marítimo internacional.

Lógicamente vizcaínos y guipuzcoanos, al lado de Laredo y Castro Urdiales, se beneficiaron poderosamente. La ingeniería naval progresaba. Se estaban lanzando al mar barcos cada vez de mayor volumen de carga. La coca vizcaína alcanzó en importancia a la galera y pudo hacer la competencia a la carabela portuguesa. Después de Leulingham los vascos intensificaron sus relaciones con Inglaterra no tardando mucho en instalarse en Londres una colonia mercantil. Fue entonces cuando el rey de Aragón pidió que se admitiese a catalanes y valencianos en las flotas y en los privilegios pues también ellos podían considerarse miembros de la nación española. El rey Juan I accedió. Por eso los vizcaínos decidieron entonces cerrar su poder, sometiendo a todos los mareantes hispanos, cualquiera que fuese su origen al poder de sus priores. Ellos actuaban en la capilla franciscana antes mencionada, teniendo el respaldo del árbol y los lobos.

Aumentaba el hinterland de que se beneficiaba el negocio de estos transportistas que, en el siglo XV consiguieron ampliar de modo muy notable su presencia en Inglaterra. Poca gente tiene noticia de que la nao *Santa María*, capitana de la flota que condujo a Enrique V a su victoria de Azincourt, era donostiarra. El crecimiento traía nuevos problemas referidos especialmente al aprovisionamiento de mercancías y a la seguridad en los transportes. Desde 1401 se declaró la exención del 10% que debían pagar las mercancías que salían de Navarra que se dirigían a San Sebastián. De este modo la principal villa guipuzcoana se convertía en la salida al mar para el reino pirenaico. Tres años antes los marinos vascos habían conseguido de Enrique III una disposición proteccionista muy rigurosa: mientras hubiera un barco español disponible, no podrían los extranjeros tomar carga. Fuente de serios conflictos. También lo eran las quejas de los burgaleses que se referían a los peajes que en Vizcaya y Guipúzcoa se exigía a sus lanas y cueros. Para los reyes el diezmo de la mar que rendían los vizcaínos figuraba ya como uno de los principales ingresos del tesoro. En 1412, aprovechando las tensiones generadas en torno a Caspe que obligaban a los regentes a reclamar ayudas extraordinarias, lograron una exención del diezmo de las lanas en Vitoria, Valmaseda, Orduña, Castro, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera. Se tiene la impresión de que su interés, continuado, se enderezaba a conseguir una vía propia, desde Laredo y Castro, eludiendo los puertos vascos. Empeño que no tomaba en cuenta otro factor sustancial, la capacidad técnica y la experiencia de los mareantes vascongados.

Entre 1389 y el fin de siglo, gracias al sistema imaginado en las treguas de Leulingham, los navegantes hispanos tuvieron la sensación de que se había alcanzado un status muy aceptable: se hablaba ya de suprimir las cartas de marca y represalia, embargo sobre mercancías de los naturales de un reino cuando se producía un acto de violencia, siendo sustituidas por un seguro cautório. Pero la revolución que en 1399 permitió a Enrique de Lancaster ceñir la corona de Inglaterra alteró las cosas. Pues la nueva dinastía había decidido volver a las hostilidades con Francia tratando de recobrar la hegemonía que su reino ejerciera sobre el mar. No fue todavía una guerra formal sino una patente para que arriesgados marinos hicieran la guerra por su cuenta. Entramos en la etapa de famosos corsarios como el inglés Harry Pay, de quien llegó a decirse que había quemado Gijón, o el alemán Klaus, Stortebecker. Los españoles se sitúan entre las principales víctimas de esta piratería. Enrique III recurrió a negociaciones con quien, en el fondo, era su cuñado, recurriendo entre 1402 y 1404 a embajadores. Dos eran los negocios encomendados a estos últimos, Pedro Fernández y Gonzalo Moro, muy vinculados a Vizcaya: la seguridad jurídica de los negociantes instalados en Inglaterra.

Cuando se convenció de que las palabras eran vanas, el monarca castellano dio rienda suelta a sus propios marinos que demostraron no quedarse tampoco cortos en lo que se refería al robo en el

mar. En 1407 falleció Enrique y su viuda Catalina de Lancaster, a fin de cuentas nacida en Inglaterra ordenó un retorno a las negociaciones que tuvieron lugar en Fuenterrabía, emplazamiento lógico si tenemos en cuenta que este sector del comercio contaba con un protagonismo guipuzcoano. Los encuentros desembocaron en una importante decisión: se crearía un tribunal de ocho miembros, mitad ingleses y mitad castellanos que, sin apelación juzgaría todos los casos de violencia, robo o piratería, estableciendo las multas e indemnizaciones correspondientes. Esto tornaba más necesaria que nunca la exigencia de depósitos antes del comienzo de una navegación. El tribunal funcionó durante largo tiempo con excelentes resultados, a pesar de las enormes dificultades que ofrecía esta época.

Vizcaya vivía ahora en medio de dos apoyaturas difíciles de mantener en equilibrio. Flandes, con Juan sin Miedo y más aún tras el asesinato de éste, basculaba hacia Inglaterra. Pero los marinos españoles seguían obteniendo muy buenos ingresos de su calidad de intermediarios de Francia. Había el riesgo de que la Hansa hiciera extensivos los privilegios de que gozaba en Londres, a los nuevos dominios que en Francia Enrique V adquiriría; a fin de cuentas el monarca británico tenía que reconocer que los rendimientos del comercio hanseático eran superiores a los del castellano. Los vizcaínos del interior, expertos ballesteros, no tuvieron inconveniente en entrar al servicio de los armagnacs que mantenían la hostilidad al inglés. Faltaban muy pocos años para que surgiera Juana de Arco y diera el vuelco a la guerra. En 1419 Enrique V tomó posesión de Rouen; se abstuvo de confirmar los privilegios de que en esta ciudad gozaban los comerciantes españoles. Vizcaya y Guipúzcoa dieron la réplica. Una flota de guerra de cuarenta unidades fue enviada a la Rochela y el 30 de diciembre de aquel mismo año destruyó la flota de la Hansa que venía a aprovisionarse de sal.

La guerra con la Hansa duró más de veinte años y estuvo compuesta por una serie de menudas acciones, a cargo de corsarios, que no se ajustaban a ninguna estrategia coherente. Los duques de Borgoña trataron de mediar pero no lo consiguieron y por ello, desde 1421 dispusieron que se estableciera una contribución del 5 por ciento sobre todas las mercancías procedentes de España a fin de constituir un fondo con que indemnizar a los suyos cuando salían perjudicados. Pues cántabros, vizcaínos y guipuzcoanos cometían tantas tropelías como sus rivales. Expulsados de Rouen –no podrían ser testigos del suplicio de Juan de Arco– los españoles reforzaron su presencia en los años en que don Alvaro de Luna asumió el poder, los castellanos ensayaron un giro: lograr un acercamiento a Inglaterra y buscar los buenos oficios del duque de Borgoña para poner fin a las hostilidades con la Hansa que a nadie beneficiaban.

Hubo, entre 1429 y 1431 algunos acontecimientos importantes que permitieron el afianzamiento de la Hermandad de la Marina en sus relaciones con el exterior. Se establecieron treguas con Inglaterra que dieron paso, esta vez, a verdaderos acuerdos de paz con alianza, incrementándose la presencia de los españoles en aquel reino, donde se aprovisionaban de paños más baratos que los de Flandes, aunque no de tan buena calidad. El duque de Borgoña suprimió el impuesto del 5% establecido en 1421 y el duque de Bretaña, en un acuerdo directo con las autoridades españolas, decidió autorizar el establecimiento de cónsules en Nantes, elevada de este modo a la misma categoría jurídica que la nación española tenía en Brujas. Ante esto la Hansa, que tenía cerradas las puertas al golfo de Vizcaya, comprendió que le era preferible negociar. Desde 1435 hubo tregua. Las negociaciones fueron muy largas pero se llegó a una conclusión, no entre procuradores de los reyes sino entre los protagonistas directos del gran comercio: seis *aldormen* alemanes se reunieron con otros tantos priores y cónsules de los mercaderes españoles y convinieron dos cosas: los vinos comprados en Francia por los hanseáticos serían transportados en buques españoles; en cambio, los barcos de la Hansa obtendrían licencias para acudir a los puertos españoles con provisión de víveres, cargando en ellos las mercancías hispanas de su interés.

El negocio había crecido y las complicaciones también. Pues el transporte de mercancías que vizcaínos y guipuzcoanos asumían, reclamaba un entendimiento con los empresarios que las compraban en su origen y las administraban. Y estos empresarios eran fundamentalmente burgaleses. En la primera mitad del siglo XV el número de éstos instalados en Brujas creció hasta tal punto que desde 1443 se reconocieron allí dos corporaciones, la nación española, formada por marinos y controlada por los vizcaínos que elegían sus priores, y la gilde de los mercaderes burgaleses que contaba con cónsules propios. Esta segunda dependía directamente de Burgos. En 1447 Juan II reconoció a esta gilde independencia respecto a los priores vizcaínos y les otorgó abundantes privilegios. Un burgalés, Iñigo de Arceo, regidor de Burgos aunque instalado en Francia, donde funcionaba como consejero y embajador de Carlos VII, trabajó intensamente para hacer de su ciudad el centro de todo el comercio castellano. Un golpe para Vizcaya en el momento en que los Velasco renovaban sus pretensiones acerca del señorío.

No puede negarse que los éxitos de Arceo, modelo de un primer capitalismo, justificaban su vanagloria. En 1444 estuvo en Rouen para entregar al duque de Bedford el documento mediante el cual, en forma solemne, Juan II se adhería a la tregua de Tours poniendo fin a su participación en la guerra de los Cien Años. Se abrieron negociaciones directas entre Castilla e Inglaterra que condujeron al tratado de paz que se firmó en Tordesillas el 3 de mayo de 1448. Se trataba de hacer borrón y cuenta nueva. Los expertos se encargarían de evaluar los daños sufridos por una y otra parte. Hecho el balance, la parte que lo cerrara con números rojos, recibiría la indemnización correspondiente. Castilla encomendó a Iñigo de Arceo la responsabilidad de esta operación en la parte que a ella correspondía. En adelante serían tribunales mixtos los que se encargarían de resolver cada caso en concreto. Una sutil derivación en las responsabilidades; a fin de cuentas los daños eran cosas de marinos y no de comerciantes; asomaba una minusvaloración de los vizcaínos que pronto veremos reflejada en los documentos.

Cuando los franceses recobraron Rouen y con ella Normandía, Iñigo de Arceo pudo entrar en la ciudad del brazo de sus liberadores, restableciendo en sus privilegios la vieja colonia de mercaderes, dando absoluto predominio a los burgaleses sobre los vascongados, si bien éstos se encargarían del transporte de las mercancías. Fue un éxito, sin duda. El negocio, documentalmente comprobado, consistía en vender higos, lana, hierro, cueros, vino y pasas comprado a cambio grandes cantidades de arenques y de trigo, del que la costa cantábrica era deficitaria. Los barcos quedaban al servicio de los empresarios que los contrataban. Sabemos que en 1458 se desembarcaron en los muelle de Rouen 26.000 balas de lana castellana que se vendieron en 32.800 escudos.

Estaban lejos los tiempos en que la Hermandad de la Marina marcaba la línea de las decisiones. La expulsión de los ingleses de Francia benefició indudablemente a los burgaleses que contaban con su regidor que, ahora, ocupaba un cargo importante en la Corte de Carlos VII. Es cierto que ni franceses ni burgaleses podían prescindir del transporte vasco, pero intentaban reducir su papel al de meros transportistas. Portavoz de los intereses de su rey, el "boursier" Arceo propuso, en el momento de la caída de don Alvaro de Luna y la llegada al trono de Enrique IV una rectificación en la política que se estaba siguiendo en el amplio espacio marítimo desde Cantabria al mar del norte. Es significativo que, en estos años, Castro Urdiales hiciera un intento para integrarse en el señorío de Vizcaya, mientras arreciaban en el interior las tremendas peleas entre clanes de la pequeña nobleza. Pues Francia quería que los marinos hispanos renunciaran a los privilegios que les garantizaban un cierto monopolio y que se abriese a la Hansa un libre acceso a los puertos peninsulares.

Años vitales que nos explican bien la mala opinión que en Vizcaya y con menos firmeza en Guipúzcoa se tuvo de Enrique IV y de sus consejeros. En Brujas, vizcaínos y burgaleses se enfrentaron. Los comerciantes se quejaban del monopolio e iniciativa de que los primeros disfrutaban; ellos reclamaban una libertad de contrato para los transportes que les permitiera bajar los precios. Los scabini de la ciudad se negaron a intervenir en el asunto: era algo que debía resolver el rey de Castilla pues se trataba de una querrela entre sus súbditos. Mientras el pleito llegaba al Consejo Real, Burgos intentaba una maniobra de diversión (agosto 1453) tendente a derivar hacia Santander los envíos de lana, pagando cantidades mínimas a los transportistas. Competencia desleal, sin la menor duda. Por eso los consejeros de Enrique IV se decidieron a resolver el pleito de competencias. La sentencia de 29 de agosto de 1455 dividía la comunidad de Brujas en dos mitades: vizcaína, con dos priores, castellana, con cuatro cónsules. Todo ventaja para Burgos. Item más, en 1467, cuando la guerra civil había vuelto a Castilla, la nación volvió a unirse con seis jueces, pero siendo otorgada la mayoría a los burgaleses.

En aquella contienda, Iñigo de Arceo se mantuvo al lado de Enrique IV y del marqués de Villena. La victoria de sus contrarios produjo el eclipse del gran capitalista burgalés, cuyos bienes serán confiscados. Pero produjo otro hecho no menos importante. El señorío de Vizcaya, junto con el Principado de Asturias, fue el primero en declararse a favor de Isabel y de su marido Fernando. Entre los primeros gestos asumidos por este príncipe, figuran dos: encargar a Juan Ramírez de Lucena que en favor de los guipuzcoanos, viajara a Inglaterra y Borgoña, estableciendo vínculos comerciales con privilegios tan grandes que a veces los naturales de dichos países protestaron; prometió que cuando fuera rey, uno de sus primeros actos consistiría en acudir a Guernica para jurar los fueros al pie del árbol. En otras palabras se trataba de garantizar la estructura del señorío y su papel. Indiquemos también que será Fernando, tras la muerte de Isabel, quien cree el consulado de Bilbao equiparando a esta ciudad con Burgos.

Como sucede con otros muchos asuntos el reinado de los Reyes Católicos aparece como una especie de término de llegada, no exento de conflictos. Pues para ellos no se trataba de elegir entre

dos alternativas, una en detrimento de la otra, sino de promocionar ambas. Aunque dieron primacía al golfo de Vizcaya no olvidaban el Mediterráneo. Barcos vizcaínos acudieron en 1480 al socorro de Otranto tomada por los turcos. Nunca olvidaron que conservar y ampliar la ruta de Flandes era un objetivo primordial. Lograron que desaparecieran definitivamente las cartas de marca y que, en todo el amplio espacio atlántico los súbditos de todos los aliados, portugueses, españoles borgoñeses e ingleses, gozasen de la misma protección jurídica y quedasen sujetos a iguales impuestos. Puede decirse que, hacia 1492 habían conseguido la creación de un amplio mercado común que, en ciertos aspectos superaba ya el ámbito mediterráneo. Habiendo recuperado los diezmos de la mar, que Enrique IV enajenara, su interés en el crecimiento de Vizcaya era directo. Desde 1487 se obligó a los patrones de galeras armadas en Guipúzcoa a prestar juramento de no causar daño a los súbditos de los aliados, responsabilizándose de ellos.

Es indudable la enorme capacidad náutica que Vizcaya llegó a adquirir. Disponía ya de muelles para el atraque y en un pleito celebrado en Brujas entre vizcaínos y burgaleses, se menciona que quinientos buques de aquella naturaleza participaban en el comercio de Flandes. La ingeniería naval creció. En 1493 seiscientas toneladas de carga. Los reyes declararon a todos los mareantes vizcaínos bajo su especial salvaguardia y protección. Cada barco que pasara de seiscientos toneles recibía cien maravedís al año por cada uno de la sobrecarga. A propuesta de la ciudad de San Sebastián se prohibieron las exportaciones de mineral de hierro a fin de beneficiar a las factorías españolas; éstas estaban autorizadas sin embargo a vender lingotes de este metal.

Hay razones económicas que nos explican que, durante la mayor parte de su reinado los Reyes Católicos prestasen especial atención a Burgos, como estaban haciendo también con Valencia y Sevilla, pues ahora los ingresos de la Corona se apoyaban muy decisivamente en el comercio. De una manera especial, Isabel prestó apoyo a los burgaleses. Una ordenanza firmada por ella en 1476 obligaba a los capitanes guipuzcoanos que tomaban carga de lana a someterse a las disposiciones adoptadas por los mercaderes. El precio de los roles de este producto fue fijado por las Cortes de Toledo de 1480 en que los guipuzcoanos no tenían representación y los burgaleses desempeñaban papel muy importante. El apoyo que la "nación española" prestó a Maximiliano, esposo de María de Borgoña y conde de Flandes en la rebelión que contra él se produjo, quedó reflejado en los importantes privilegios que en 1493 el rey de Romanos, padre de Felipe el Hermoso, les otorgó. Con ellos los vizcaínos cobraban nuevamente primacía. Fue entonces (1494) cuando los Reyes decidieron crear el Consulado de Burgos devolviendo a esta ciudad la primacía.

La carta de creación del Consulado de Burgos (21 de julio de 1494) nos permite llegar al tramo final de estas estructuras de navegación y comercio que se iniciaran en los últimos años del siglo XIII. La ruta de la lana, merced a la política exterior de Fernando e Isabel, con sólidos apoyos en Borgoña, Inglaterra y Portugal, manteniendo las relaciones económicas con Francia, se había convertido en un vector esencial. A vizcaínos y guipuzcoanos correspondía la tarea de ejecutar el transporte pero los grandes mercaderes no querían que esto se convirtiera en un monopolio ya que inevitablemente afectaría a los precios. Hasta 1494 dichos precios eran objeto de una negociación efectuada entre un procurador burgalés que contaba con la consulta previa y asesoramiento de las otras ciudades laneras y otro vizcaíno o guipuzcoano, según los casos. Ahora el Consulado reconocía a los laneros plena libertad para fijar las condiciones y establecer la modalidad incluyendo precios. Lógicamente los vizcaínos protestaron ante el Consejo Real: la disposición afectaba a su modo de vida. Una reunión convocada por el Consejo en Briviesca (11 de agosto de 1495) a la que acudieron seis representantes de cada una de las partes, terminó sin acuerdo. Fue intentada una experiencia de libertad: que los mareantes pudiesen aceptar o rechazar las condiciones de los mercaderes y que estos, por su parte, pudieran acudir a quien quisiesen. Es preciso tener en cuenta que esa libertad económica, de oferta y demanda, no parecía en el siglo XV acorde con la justicia. Se llegó a una especie de acuerdo en 1499: los bilbaínos tendrían en adelante el monopolio del comercio del hierro y un tercio del de la lana.

La solución llegaría tan sólo en el año 1511 cuando Fernando que gobernaba el reino en nombre de su hija Juana otorgó a Bilbao un Consulado. Es decir, la ciudad clave de Vizcaya se erigía en cabeza de ese mundo marítimo, fijaba los reglamentos a que debían sujetarse las flotas y, en consecuencia, también los precios en la manera pertinente. La incorporación de España a los dominios de la Casa de Austria introduciría diferencias muy radicales. De ellas no corresponde tratar aquí.