

7

Revista  
de Estudios  
Marítimos  
del País Vasco

**ITSAS**  
*memoria*

INCLÁN GIL, Eduardo: "Las naves de la costa vasca y su presencia en los puertos marítimos del Golfo de Vizcaya", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 111-125.



# Las naves de la costa vasca y su presencia en los puertos marítimos del Golfo de Vizcaya

**Eduardo Inclán Gil**

Universidad del País Vasco

Recep.: 30.03.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 111-125]

Acep.: 12.06.12

---

## Resumen

*El presente artículo pretende hacer una síntesis de la presencia de las naves vascas dedicadas al comercio en los siglos XII al XV en el área geográfica que va desde las costas de Galicia hasta la costa de Bretaña. La realidad del comercio con los puertos atlánticos es para los marineros, armadores y mercaderes de la costa vasca peninsular de una importancia vital durante todo este periodo. Los inicios siempre fueron tímidos y dando marcha atrás en algunos mercados, pero siempre los marineros de Vizcaya y Guipúzcoa demostraron saber sobreponerse a las dificultades.*

**Palabras clave:** Comercio internacional, comercio medieval, Golfo de Vizcaya, piratería, Bretaña, Costa Vasca, Inglaterra, abastecimiento alimentario, comercio con Indias, Consulado comercial.

## Laburpena

*Artikulu honetan Galiziako kostaldetik Britainiako itsasbazterreraino hedatzen den eremu geografikoan XII. mendetik XV.era bitartean merkataritzan aritu ziren euskal itsasontzien presentziaren laburpen bat egiten da. Garai horretan Atlantikoko portuekin egiten zen merkataritzak hil edo biziko garrantzia zuen euskal kostaldeko marinel, armadore eta merkatarientzat. Hasierak oso apalak izan ziren beti eta zenbait merkatutan atzera egin behar izan zuten, baina Bizkaiko eta Gipuzkoako marinelek zailtasunei aurre egiten bazekitela erakutsi zuten.*

**Gako-hitzak:** Nazioarteko merkataritza, erdi aroko merkataritza, Bizkaiko Golkoa, itsaslapurreta, Britainia, Euskal Kostaldea, Ingalaterra, elikagaien hornidura, Indietako merkataritza, merkataritza kontsulatua.

## Abstract

*This article summarises the presence of Basque merchant ships in the geographical area from the coasts of Galicia to the coast of Brittany between the 12th and 15th centuries. Trade with the Atlantic ports was vital throughout this period for the sailors, ship-owners and merchants of the peninsular coasts of the Basque Country. The beginning was somewhat shy and the project failed on certain markets, but the sailors of Biscay and Guipúzcoa showed themselves capable of overcoming difficulties.*

**Key words:** International trade, mediaeval trade, Bay of Biscay, pirates, Brittany, Basque Coast, England, food supplies, trade with the Indies, commercial consulate.

El presente artículo quiere hacer algunas reflexiones sobre la evolución del comercio marítimo realizado desde los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa con la costa atlántica francesa<sup>1</sup>. Tomaremos como punto de partida cronológico la recuperación del comercio en el ámbito económico de la costa cantábrica del reino de Castilla a partir del siglo XIII. En esa centuria acabó el largo periodo de transformación que sufrieron los intercambios y los mercados desde la desaparición de la seguridad en las rutas atlánticas en la Alta Edad Media<sup>2</sup>. El final de esta intervención se situará en el comienzo de la crisis del comercio realizado en naves de pabellón español que desde mediados del siglo XVI afecta a la navegación con los puertos del Norte de Europa, incluidos los franceses. La multitud de obstáculos, problemas y ataques de navíos foráneos, que van a bloquear las tradicionales rutas septentrionales a las naves de pabellón español, acabaron con muchas de las actividades económicas que daban vitalidad a las sociedades comerciales radicadas en los puertos de la costa vasca.

Estas actividades comerciales, fundamento de la modernidad y del auge económico de las villas de Vizcaya y Guipúzcoa, van a reducirse drásticamente a lo largo de todo el tercio final del siglo XVI, aunque todavía en los primeros años del XVII vamos a seguir viendo a las naves y mercaderes vascos en buenas relaciones de intercambio con los mercaderes provenientes de puertos como Nantes, Rouen o Burdeos. Entre ambos hitos cronológicos, vamos a ver como aparecen los primeros navíos vascos en los puertos del Golfo de Vizcaya y el canal de la Mancha, como van a luchar por el control de determinados productos y rutas, como aparecen los mercaderes, etc. Y todo esto con todo tipo de coyunturas, primero favorables, luego se invertirán las tornas, las distintas crisis harán mella, pero los intercambios continúan. Y siempre al lado, la Corona, como gran valedora de este fenómeno.

## 1. ANTECEDENTES DEL COMERCIO ENTRE LA COSTA VASCA Y LOS PUERTOS ATLÁNTICOS CERCANOS DESDE LOS INICIOS HASTA EL FINAL DE LA PRESENCIA INGLESA EN EL GOLFO DE VIZCAYA

El primer comercio europeo medieval se desarrolló en sus orígenes, no tanto bajo el impulso del comercio local, sino bajo el del comercio de larga distancia con mercancías de gran valor y poco peso y volumen. Pronto también las ciudades mediterráneas, para basar su poderío en el mar, trataron de hacerse con el monopolio de ciertas líneas de tráfico de larga distancia<sup>3</sup>. Este comercio hizo surgir una clase de mercaderes profesionales que fueron el instrumento esencial de la transformación económica de los siglos XI y XII, empezando por las zonas más vinculadas al negocio del intercambio, como eran los ámbitos italiano y flamenco, aunque todavía con pocas relaciones directas a nivel marítimo. El profesor Mollat habló de esta separación inicial entre los focos comerciales más importantes de Europa al afirmar que *"hasta el corazón de la Edad Media, es decir, hasta finales del siglo XIII, las dos zonas marítimas de Europa (es decir la mediterránea y la del Atlántico Norte-Báltico) se dieron a menudo la espalda. Vivieron su propia vida."*<sup>4</sup>.

Si bien todo esto es cierto para explicar la existencia de las grandes compañías comerciales del s. XIII, el resurgir de la flota y del comercio marítimo en el reino de Castilla es un caso un tanto diferente, ya que su cronología es algo más tardía que las áreas italianas o flamencas. El comercio de los súbditos del rey de Castilla se va a desarrollar en el marco de unas rutas comerciales dominadas por naves de muchas otras potencias comerciales, tanto mediterráneas como atlánticas, siendo importante ser competitivo y mantener el control exclusivo de ciertas áreas geográficas para afianzarse como transportista en un primer momento y luego dar el paso a comerciar por cuenta propia. Pero ya al menos desde el siglo XIII los habitantes de la costa vasco-cantábrica están empezando a dedicarse al transporte y al intercambio de mercancías. Los vizcaínos y guipuzcoanos son desde muy temprano los proveedores en el norte de la Península de vinos gascones y aquitanos y llevan a todos los

1. Investigación elaborada en el marco del proyecto financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, Proyectos I+D 2008: *Poder, Sociedad y Fiscalidad en las Merindades de Allende Ebro y La Rioja durante el reinado de la dinastía Trastámara*, HAR2008-05841-C02-02, coordinado con otro proyecto de la Universidad de Valladolid e integrado en la Red Temática Interuniversitaria *Arca Communis*. Página web <http://arcomunis.uma.es>.

2. La inestabilidad económica de los nuevos reinos surgidos del reparto de la herencia carolingia, la instalación de los salteadores vikingos en Normandía y Sicilia y la aparición de los piratas frisios alteraron durante doscientos años la actividad de los comerciantes que no podían asumir esos enormes riesgos.

3. MOLLAT, M.: *Europa y el mar*, Ed. Crítica, Barcelona, 1993, pág. 36.

4. MOLLAT, M.: *op. cit.*, pág. 31.

puertos que visitan el hierro de sus ferrones. También en el siglo XIII aparecen las primeras importaciones de tejidos de lana desde Flandes o Normandía.

Según J. Heers, cuando los italianos llegaron al Mar del Norte con sus naves, el comercio del Golfo de Vizcaya era un asunto de vascos<sup>5</sup>, sin distinguir a los labortanos de los guipuzcoanos y vizcaínos, lo que puede llevar a error. No se trata de la misma gente, ya que los vizcaínos y guipuzcoanos del siglo XIII están integrados en una dinámica económica que les vincula a la economía del reino de Castilla, igual que a sus vecinos de Laredo, Castro Urdiales o Santander. Lo que sí parece claro es la existencia de rivalidades en el golfo de Vizcaya<sup>6</sup>, ya que desde 1293 hay enfrentamientos entre Bayona-San Juan de Luz y las villas castellanas de la costa cantábrica que formarán la "*Hermandad de las Marismas*", creada en 1296<sup>7</sup> y que desde esa fecha actúa como gilda de mercaderes, marineros y puertos cantábricos dentro del entramado institucional castellano<sup>8</sup>.

Un aspecto que demuestra indirectamente la aceleración de los cambios en la segunda mitad del siglo XIII en materia marítima y comercial es la renovación institucional y legislativa de la monarquía emprendida por Alfonso X, quien impuso la creación de los primeros impuestos sobre el comercio (las alcabalas y el almojarifazgo). Al abordar la ordenación de la estructura jurisdiccional y fiscal del reino, se decidió que el comercio estaba bien asentado, lo que permitió establecer la viabilidad de un control fiscal<sup>9</sup> y que estas cargas sobre el tránsito de mercancías eran una renta del señorío real, por lo que siempre van a estar muy vinculadas directamente a la Corona, librándose de extraños lazos feudales que complicaban la toma de decisiones. A esto se une la creación de un sistema ferial, la regulación de las exportaciones de las "*cosas vedadas*"<sup>10</sup> y como sucedía siempre en las leyes medievales, las primeras concesiones de exención de los nuevos impuestos sobre el comercio, concedidas a algunas localidades, incluidas aquellas de la costa vasca<sup>11</sup>. Dentro de la labor legislativa realizada por Alfonso X se adaptaron nuevas leyes al corpus legal castellano, como los "*rôles de Oléron*", parte de la tradición legal utilizada para regular la navegación del Mediterráneo (a través de la Partida V) y algunas otras disposiciones legales (en el Fuero Real y Partidas II y III) que afectan a temas variados sobre navegación, pesca y comercio. Este proceso de renovación va a dotar a las villas marineras del reino de Castilla de un corpus moderno de leyes, refrendadas por la monarquía, que va a permitir la existencia de una jurisdicción propia en estos temas, adaptando usos legales específicos para regular temas como los contratos de fletamiento incumplidos, la responsabilidad cuando son necesarias reparaciones, y el modo de actuación en caso de hundimiento o pérdida de la nave<sup>12</sup>.

Pero para pasar de un comercio dentro de la ruta de cabotaje del Atlántico a un comercio más complejo de larga distancia, los vascos más decididos van a apostar a lo largo del siglo XIV y XV por la innovación en sus modos de gestión, influidos por los modelos que pueden ver en los puertos del Mediterráneo, Sevilla, Inglaterra y Flandes. Un primer paso será instalarse como transportistas y mercaderes en esos lugares, por medio de la concesión de privilegios para el fomento de los intercambios. Y para conseguir estos privilegios comerciales es importante permanecer de forma más continuada en el tiempo en un puerto comercial, creando lazos duraderos, ganando una buena

5. HEERS, J.: "Le commerce des basques en Méditerranée au XV siècle", en *Bulletin Hispanique*, tomo LVII, nº 3, 1955, pp. 292-324.

6. En este aspecto, la historiografía se divide. J. A. Azpiazu minimiza estos enfrentamientos y afirma que los súbditos castellanos y los bayoneses tuvieron relaciones de amistad, dado que la mayor parte de las compañías comerciales de San Sebastián de finales del s. XIII y principios del s. XIV estuviesen dirigidas por familias de comerciantes bayoneses, lo que haría que el enfrentamiento entre ambas plazas no fuese excesivo. Suárez reconoce los lazos comerciales con Bayona pero afirma la existencia de enfrentamientos entre navíos de ambos lugares en el siglo XIV en el golfo de Vizcaya y zonas aledañas. Primero en los enfrentamientos que desembocaron en la batalla de Winchelsea (1350) y después dentro de los enfrentamientos solapados por las alianzas que se sucedieron durante la guerra de los Cien Años. Estas fricciones desembocarían en el ataque que realizó el rey castellano Enrique II contra Bayona en 1374, en el marco de la nueva alianza castellana con Francia, con el objetivo de destruir el poder de Bayona, pretensión muy apoyada por los puertos guipuzcoanos, aunque con pocos resultados prácticos. Véanse AZPIAZU ELORZA, J. A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, Fundación Cultural Caja de Guipúzcoa, San Sebastián, 1990, tomo I y SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, CSIC, Madrid, 1958.

7. MORALES BELDA, F.: *La Hermandad de las Marismas*, Ed. Ariel, Barcelona, 1973. Incluye la transcripción del texto completo del acta de fundación de la Hermandad en el apéndice documental, fechada el 4 de mayo de 1296.

8. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*, 2ª edición, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1977, Introducción y MORALES BELDA, F.: *op. cit.*

9. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Ed. Cajacirculo, Burgos, 2003, pp. 23-24.

10. La lista de cosas vedadas, o sea, productos estratégicos prohibidos era la tradicional desde época de los Reyes Católicos: grano, pólvora, cobre, bronce, cera, metales preciosos, moneda acuñada, mineral de hierro, madera y productos para la construcción naval. Esta lista fue ampliada en 1591, ante los problemas del comercio marítimo en esos años, incluyéndose productos como el plomo, el lino, el cáñamo, el hierro en bloques y en barras.

11. LADERO QUESADA, M.A.: *Las ferias de Castilla. Siglos XII a XV*, Comité Español de Ciencias Históricas, Madrid, 1994, pág. 81.

12. Muy influida por las "leyes rodias" de uso en el Mediterráneo Oriental. Ver ARIZAGA BOLUMBURU, B.: "Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media" y PORRAS ARBOLEDA, P. A.: "El derecho marítimo en el Cantábrico en la Baja Edad Media", en *Seminario de Estudios Medievales de Nájera*, Ayuntamiento de Nájera, 2005.

reputación y participando en los actos sociales de esas localidades, donde hay que mostrarse como un colectivo estable y de cierto éxito. Ante las dificultades que presenta este nuevo reto, van a reforzar los mecanismos de solidaridad entre ellos cuando están lejos, formando grupos organizados dotados de un estatuto jurídico diferente al que tenían en sus puertos de origen. Estos grupos acabarán constituyéndose en los mejores casos en cofradías o colonias de comerciantes y marineros vascos desde finales del siglo XIV<sup>13</sup>.

El precedente que poseían era la constitución de cofradías de marineros en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, fenómeno vinculado a la pesca y una prueba de la vitalidad de las actividades del mar en las villas de la costa desde finales del s. XII<sup>14</sup> y que sirvió de primer modelo organizativo para las colonias en puertos lejanos<sup>15</sup>. Estas nuevas cofradías se crearon desde finales del siglo XIV en algunos de los puertos esenciales de la redistribución de mercancías donde los vascos formaban un número suficiente para ser reconocidos como colectivo diferente al de los castellanos, siendo dos los ejemplos más sobresalientes, en Brujas (la "*Nation de Biscaye*") y en Nantes (la "*Contractation*").

El paso hacia la consolidación internacional del comercio de los puertos vascos se produce a lo largo del siglo XIV, a pesar de la coyuntura del comercio europeo. En el ámbito de la ruta atlántica, durante el primer tercio del s. XIV, las contrariedades políticas y económicas de la coyuntura económica (comienzo de los primeros síntomas de la crisis bajomedieval) van a fraccionar la antigua "*Hermandad de las Marismas*". Pero esta crisis, que va a afectar a toda Europa desde 1350, también afecta al comercio hecho por los naturales del reino de Castilla. Así, aunque la crisis del comercio haya sido poco estudiada por la pobreza de las fuentes, podemos detectar en la Península algunos síntomas de la contracción económica. Y sin perjuicio de la existencia o no de la contracción<sup>16</sup>, parece ser que la recuperación en el reino de Castilla empieza antes que en otras regiones europeas, ya que se ve un aumento del número de contratos comerciales desde 1390 y para 1420-30 ya aparece el comercio como recuperado<sup>17</sup>. La temprana recuperación de la economía castellana produce que, desde 1420-30, se detecte una recuperación del comercio, tanto el interno<sup>18</sup> como con los puertos atlánticos y que el reino de Castilla se presente como una nueva potencia protagonista en muchos ámbitos, incluido el comercio desde el estrecho de Gibraltar hasta el Golfo de Vizcaya<sup>19</sup>.

Todo este análisis rompe con las ideas tradicionales de que los mercaderes del reino de Castilla fueran meros subordinados de los grandes comerciantes italianos. Una cosa es el mercado de fletes del siglo XV y otra las actividades comerciales. Los vascos podían ser pequeños comerciantes de cabotaje a la vez que alquilaban sus barcos para transportes de mercancías de grandes mercaderes financieros de Génova, Florencia o Brujas. Los transportistas mercaderes vasco-cantábricos de las rutas internacionales pronto comprendieron que era necesario estar presente en las grandes plazas comerciales que marcaban la coyuntura en los mecanismos de la oferta y la demanda. Estando presentes, se convirtieron en actores dentro del gran juego económico del comercio internacional medieval<sup>20</sup>.

13. MOLLAT, M.: *op. cit.*, pág. 87 y CASADO ALONSO, H. (ed): "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa. Siglos XV y XVI", en *Castilla y Europa: Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación de Burgos, 1995, pp. 15-57.

14. GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: "Finanzas y fiscalidad de la villa de Lequeitio (1325-1516)", en *Anuario de Estudios Medievales*, nº 22 (1992), pp. 711-737.

15. Las cofradías aparecen como organizadoras de la actividad pesquera y marítima, a la vez de ente de solidaridad dentro del colectivo de "*hombres de la mar*" para convertirse en el punto de encuentro y decisión de los temas de este colectivo. Una cofradía debe organizar el modo de acceso a los privilegios que son comunes para todos los miembros de la colonia y evitar que el número de marineros o naves disponibles en cada puerto sobrepase las necesidades de la actividad de cada plaza. También debe controlar los destinos, fechas y reparto de la tarea disponible, centralizando la información para evitar saturar los mercados y la bajada del precio final de un destino concreto o del precio de cada producto en esa localidad. Como sociedad religiosa y asistencial, su tarea debe ser el dar sustento a los marineros enfermos, cuidar de los bienes destinados a los familiares de los hombres de la mar que han fallecido fuera y proveer del dinero necesario para el cuidado espiritual de las almas de los miembros difuntos. Véase para este tema: GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: "Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascas (siglos XIV al XVI)", en *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Editions du CTHS, París, 1995, pp. 357-375 y ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1991.

16. Debate historiográfico que en los últimos años está llenando de nuevo las discusiones entre los medievalistas de la economía y los que se dedican al estudio de regiones o mercados concretos.

17. Hay una crisis en los mercados extranjeros, agravada por la crisis agraria y de producción artesanal, y en esta situación, las guerras que asolaron Europa no ayudaron a la normalización económica (en el caso castellano, la guerra con Aragón y la guerra civil entre Pedro I y Enrique de Trastámara), aunque la recuperación se base en las mejores condiciones de partida. Para todo el tema de la crisis en Castilla, ver CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio*, *op. cit.*, pp. 26-27.

18. LADERO QUESADA, M.A.: *op. cit.* En la página 84 afirma que desde 1406 a 1430 es cuando nos encontramos con un mayor número de concesiones de ferias y mercados dentro del reino de Castilla de toda la Edad Media.

19. Así, una prueba de este proceso puede ser la expansión de las naves vascas en las rutas del Mediterráneo Occidental. Esta cronología de la recuperación sólo se observa en las áreas más dinámicas de la economía medieval europea, como son Portugal, Italia y Países Bajos.

20. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio*, *op. cit.*, pág. 73.

En este aspecto es muy importante la labor dinamizadora que los mercaderes de Burgos realizaron en la actividad portuaria de los puertos de Vizcaya. Desde el segundo tercio del siglo XV, el tráfico lanero que Burgos mantiene con los artesanos flamencos va a ser transportado por las naves de Bilbao, Portugalete, Laredo y Castro Urdiales. Además, el eje de la lana con los puertos guipuzcoanos va a continuar asegurado a través de los mercaderes de Vitoria y Navarra, aunque en cantidades algo menores, debido al éxito fulgurante que van a tener los burgaleses a la hora de ir centralizando el comercio lanero frente a otros competidores a lo largo de todo este siglo XV. Esto va a ser el estímulo que haga crecer con fuerza el número de naves de mediano tamaño (hasta 200 toneladas de carga) disponible en los puertos antes mencionados, que se acabarán configurando como los más importantes de la costa a nivel de intercambios y de abastecedores-redistribuidores de los productos más demandados por las villas y ciudades de Castilla.

Un ejemplo de este dinamismo de los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa es que desde mediados del s. XIV las flotas que dominan el intercambio Mediterráneo-Atlántico de forma regular son por este orden de importancia los portugueses, los andaluces, los vascos y los bretones, aunque los dos últimos grupos llegan a disponer de una fuerte flota a fines de siglo<sup>21</sup>. Las naves vascas, conocedoras de las aguas del golfo de Vizcaya y con marineros muy curtidos en la pesca tradicional y el comercio de cabotaje, proveen a estos puertos (bien los de origen o donde aquellos en los que están bien instalados) de un servicio importante, como es un transporte marítimo fiable. Este servicio será imprescindible para los mercaderes de todo el reino (sobre todo los burgaleses) cuando en los años siguientes quieran transportar lana castellana o hierro a los puertos del Mediterráneo Occidental y Andalucía por el sur y a Inglaterra, Bretaña, Francia y Flandes por la ruta norte, todo ello sin abandonar sus intercambios habituales en Lisboa, puertos de Galicia y Asturias y los puertos de la costa del Golfo de Vizcaya.

Un problema que dificulta el análisis de las actividades de los vascos es el hecho de que gran parte del comercio de los siglos XIV y XV está en manos de marineros o armadores que buscan abandonar su profesión tras unos pocos años de actividad. Esto llevó a estos mercaderes a ser poco sistemáticos y a asumir enormes riesgos empresariales. El mercader vasco de estas centurias es un comerciante muy vinculado a los fletes y el mercado de los transportes de mercancías ajenas y por tanto su base empresarial está basada en hacer los transportes o las rutas que otros (como los italianos o flamencos) no quieren hacer, bien sea por la rudeza, la peligrosidad o las necesidades técnicas que exigen<sup>22</sup>. Los que no poseen un barco, se deben conformar con trabajar como pilotos o marineros en otras naves, bien para paisanos o para naves de orígenes lejanos. Los vascos por su propia debilidad organizativa trabajan de forma distinta a los marineros-comerciantes del área mediterránea. El ejemplo más clásico de esta actividad era realizar el viaje por su propia iniciativa, en parte con mercancía propia y en parte con fletes que acepta de mercaderes extranjeros. Es el piloto o el propietario de la nave el que debe buscar un flete, pero con un contrato que le permita ser libre a la hora de establecer su itinerario. En ocasiones, hasta recibe del propietario de la carga un préstamo en metálico, como adelanto del pago del flete. Esta práctica es bastante compleja, ya que exige un alto nivel de confianza entre las partes y es más propia del periodo de afianzamiento de los pilotos vascos en las plazas comerciales extranjeras que se inicia a finales del s. XIV o comienzos del XV. Además, la presencia de préstamos es síntoma de una debilidad crónica que presentan las sociedades comerciales de la costa vasca, como consecuencia del déficit crónico de numerario y la falta de capacidad de financiación que sufren todo el siglo XV. Esto les lleva a la inacción puntual por falta de dinero en metálico al llegar a un puerto y no poder reabastecer la nave o repararla, por lo que las condiciones de los fletes son más duras, debido a que el propietario del flete conoce la necesidad de numerario, y dado que se arriesga al entregar carga y dinero al piloto vasco, el precio a pagar por el transporte se verá reducido con respecto a la tarifa normal para esa ruta. Por todas estas debilidades, sólo la parte más poderosa de los comerciantes de Vizcaya y Guipúzcoa están libres de estos problemas en el siglo XV, normalmente las que tienen el respaldo de una gran familia con relaciones de poder en su lugar de origen.

Con respecto a los casos particulares, la relación con el puerto de Nantes es bastante antigua. Bretaña es uno de los lugares que tuvo una mayor relación con la costa vasca desde el resurgimiento

21. MOLLAT DE JOURDAN, M.: *op.cit.*, pág. 79.

22. HEERS, J.: "Le commerce des basques...", *op. cit.*, pp. 302-303.



de la navegación en el golfo de Vizcaya en el s. XII. La navegación de cabotaje obligó desde esas fechas a las naves vascas que recorrían la costa a pasar por las aguas bretonas de camino al norte y las naves de Vizcaya y Guipúzcoa pronto fueron bien reconocidas en puertos como Nantes, Morlaix o Roscoff. Y entre esos vínculos, un caso especial es la relación entre Nantes y Bilbao. Según T. Guiard, son los nanteses los primeros que se instalan en puertos como Bilbao en el s. XIV y J. Finot<sup>23</sup> los encuentra frecuentando los puertos castellanos con sus mercancías desde mediados del siglo XII (al calor de las naves que transportan peregrinos a Compostela), pero para H. Casado<sup>24</sup> hay mercaderes del reino de Castilla en el puerto de Nantes desde el siglo XIII. Pronto el intercambio va a ser constante y recíproco entre la costa cantábrica y el estuario del Loira, ya que el primer nombre conocido de un comerciante vasco es Miguel de Fuenterrabía, que a principios del s. XIV ya comercia en Nantes.

Para el s. XV este comercio va a ser de gran importancia para las dos partes y este vínculo se formalizará cuando se forme una colonia de súbditos del monarca castellano. Esta colonia se forma al recibir de Juan IV de Bretaña una serie de derechos a partir del convenio comercial entre el duque y las villas vizcaínas de Bermeo, Bilbao, Plencia y Portugalete. Pero el acuerdo fundamental que consolidará las relaciones entre los puertos vascos y Nantes es el acuerdo entre Juan V de Bretaña y Juan II de Castilla. Este acuerdo, firmado en 1430, confirmado en 1435, es muy similar al que habían recibido los súbditos castellanos del duque de Borgoña en 1428, con el fin de favorecer los intercambios con los extranjeros que arribaban a los puertos bretones. Los extranjeros van a depender del canciller de Bretaña y de su tribunal, fijado en Nantes, siendo este personaje el encargado de velar por las relaciones entre Castilla y Bretaña y de mediar en caso de protestas entre comerciantes locales y extranjeros, habituales por la competencia y los bajos impuestos que los últimos pagan en la ciudad bretona.

En cuanto a los productos objeto de tráfico comercial, además de la lana, va a ir aumentando el comercio de vinos, a la vez en su doble vertiente. Los comerciantes peninsulares compran vino en Nantes, pero no el vino de la región, sino el proveniente de Touraine, Anjou, Saintonge y otras, usando como intermediaria la cercana feria de Ancenis, la mayor del valle del Loira. Este vino se exportaba a Flandes o a la Península. Pero a la vez, los comerciantes hispanos van a vender en la ciudad bretona vino de Madeira, que es tal el monopolio en este mercado que es conocido allí como "*vin de Espagne*". Otros productos habituales en el comercio con Nantes del siglo XV eran los habituales de los mercaderes vascos y castellanos: el hierro, el pescado y el grano. El hierro era un producto dominado por los mercaderes de los puertos vascos, al menos desde mediados del siglo XIV en los puertos bretones. A Nantes llegaba el hierro semielaborado y allí era acabado por los artesanos locales organizados en la "*Corporation des casseurs d'acier*"<sup>25</sup>. El pescado era otro producto fundamental en todos los intercambios con el mercado nantés de la época. Allí se compraba y se vendía pescado de todas clases, siendo fácil la compra, venta o redistribución del "*pescado marchante*" por los comerciantes según la demanda o la excedencia del mercado hispano. Sin embargo, destaca en este mercado uno en especial de gran reputación: la lamprea de Nantes, que desde el siglo XIII era conocida por gran parte de las elites europeas y que algunos ricos vizcaínos solían importar en Cuaresma ya a fines del siglo XV.

Otros puertos que se van a ir consolidando como lugar de escala de aprovisionamiento y de comercio para las naves de Vizcaya y Guipúzcoa son Rouen y los otros puertos normandos como Honfleur<sup>26</sup>, Harfleur, Le Havre y Dieppe. En Normandía constatamos la presencia de súbditos castellanos desde el siglo XIII, pero las guerras y el desorden que provocó la invasión inglesa van a retrasar hasta mediados del siglo XV la consolidación esta zona como una región redistribuidora de mercancías y centro textil pañero de alcance internacional, capaz de atraer a los comerciantes extranjeros. Debido a la existencia de un fuerte sector manufacturero y de importantes ciudades en su "*Hinterland*", para los marineros y comerciantes que realizan la ruta de Flandes, Rouen y los puertos cercanos será una zona muy interesante, ya que se sitúa en la ruta más frecuentada. Pronto la ciudad de

23. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne", en *Bulletin Hispanique*, t. XIV, pp. 119-126, pp. 383-407 y t. XV pp. 68-92, pp. 188-206.

24. CASADO ALONSO, H.: "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa. Siglos XV y XVI", en *Castilla y Europa: Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación de Burgos, 1995, pp. 15-57.

25. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes...", *op. cit.*, pp. 193-95.

26. COLLIER, R.: *Histoire du commerce de Marseille*, Ed. Plon, Paris, Vol. III, pág. 150. Recoge el caso de un comerciante de Marsella que en 1482 alquila una nave vizcaína, llamada *San Cristóbal* para transportar 200 toneles de vino desde Marsella a Honfleur.

Rouen va a convertirse en un centro importador y redistribuidor de lana y otras materias primas para los talleres de Normandía, Picardía e incluso, París<sup>27</sup>. Desde allí se van a importar hacia la costa vasca lienzos de lino y paños de lana en grandes cantidades y bajo precio. Pero fue sobre todo el final de los desórdenes de la Guerra de los Cien Años (que en área de Normandía se produce hacia 1441) y la alianza de Castilla con los vencedores lo que propició una rápida instalación y el auge en el intercambio entre la costa vasco-cantábrica y los puertos de Normandía. Un ejemplo: Heers<sup>28</sup> recoge la llegada a Dieppe de 11 naves de pabellón castellano entre 1450 y 1451, en competencia con las naves bretonas.

También La Rochelle va a tener una colonia de marineros y mercaderes provenientes de la costa vasca. La transmisión de los privilegios comerciales de la colonia instalada en Harfleur a esta plaza atlántica entre 1424 y 1435 supuso un gran impulso a la continuidad en los intercambios<sup>29</sup>, aunque esta plaza parece jugar un menor papel, estando siempre en un segundo nivel con respecto a Nantes o Rouen. En esta plaza, se comercia tradicionalmente con vino francés y hierro vasco, bien atestiguado desde 1399<sup>30</sup>, aunque parece que esta especialización de los rocheleses en el mercado redistribuidor de vinos hizo muy fluida la relación comercial en el siglo XV<sup>31</sup>.

Las relaciones comerciales con los puertos de Aquitania en general y Burdeos en particular fueron de las primeras en desarrollarse por las naves de la costa vasca. La tenencia inglesa de esta región favoreció a lo largo de la primera mitad del s. XIV los contactos y los intercambios. Ejemplo de ello son el acuerdo de 1325 mediante el cual Eduardo II reconoció la libertad de comercio y navegación en la desembocadura del Garona y el puerto de Burdeos<sup>32</sup> y el acuerdo comercial de 1353<sup>33</sup> entre representantes de Bayona y Biarritz de una parte y los representantes de puertos de Vizcaya y Guipúzcoa para hacer paz y concordia, estableciendo la protección del comercio desde Fuenterrabía hasta Galicia con los puertos de Aquitania<sup>34</sup>. Sobre los productos, debido a que Burdeos es la puerta atlántica de una extensa y rica región interior, los intercambios van a ser muy variados: vino de la zona, pastel tintóreo, pescado de muchos tipos, etc. Es en esta ruta donde más se van a sentir los vaivenes en las relaciones diplomáticas, ya que la cercanía espacial provoca el bloqueo temprano de esta ruta en ambos sentidos.

## 2. LOS PROTAGONISTAS DEL MUNDO DEL MAR Y DEL COMERCIO EN GUIPÚZCOA Y VIZCAYA: ADAPTACIÓN Y CAMBIOS ANTE LOS CONFLICTOS POLÍTICOS DE LOS SIGLOS XV Y XVI (1455-1572)

El intervencionismo de la monarquía castellana en la realidad del comercio de los puertos del Señorío de Vizcaya y Provincia de Guipúzcoa, se hace más evidente desde el reinado de Juan II. Sin embargo, el año que propongo para la cesura en la evolución del comercio vasco con el norte de Europa en general y con los puertos franceses en particular, es el de 1455. En ese año convergen dos cambios fundamentales para los intercambios durante la siguiente centuria: en Brujas se produce la separación<sup>35</sup> de las naciones de Vizcaya y de España con la anuencia de Enrique IV, con el propósito de evitar los conflictos internos y favorecer la exportación hacia Flandes. Y además ese mismo año se firma una alianza entre el reino de Castilla y el de Francia<sup>36</sup>, de carácter básicamente económico, mediante el cual se busca la vuelta a la normalidad del comercio entre ambos reinos tras los años de trastornos que supusieron las diferentes fases de la Guerra de los Cien Años.

27. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio*, op. cit., pág. 111.

28. HEERS, J.: "Le commerce des basques...", op. cit., pág. 297 y MOLLAT DE JOURDAN, M.: *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age. Étude d'histoire économique et sociale*, Ed. Plon, Paris, 1952.

29. SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya ... op. cit.*

30. Ordenamiento sobre el comercio de la villa y sus naves dado por el concejo de Bilbao, en GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao ... op. cit.*, Introducción, pág. 82.

31. TROCME, E. (ed): *Le commerce rochelais de la fin du XVème siècle au début du XVIIème*, Paris, 1967, pág. 74.

32. VIÑAS MEY, C.: "De la Edad Media a la Moderna: El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la historia política española", en *Hispania*, tomo I (1940), pp. 76-77.

33. Este acuerdo está al amparo del acuerdo general de 1351, por el cual el monarca inglés concedía libertad de comercio en las tierras de Francia y la libre importación de vino a Inglaterra, refrendado en el acuerdo de Londres entre Pedro I y Eduardo III.

34. FERNÁNDEZ DURO, C.: *La marina de Castilla: desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Ed. Progreso, Madrid, 1891, pág. 108.

35. Auto de Enrique IV del 29 de agosto de 1455.

36. La alianza fue firmada el 10 de julio en Córdoba, representando a Luis XI el arzobispo de Tours y el senescal de Rouergue.



Pero el proceso de pacificación iniciado y la puesta en marcha de una serie de cambios y políticas claras a favor de la navegación y el comercio, no alcanzarán sus objetivos de forma estable hasta la entronización de Isabel como reina en 1474. El reinado de los Reyes Católicos marca un nuevo impulso, que nos llevará a una progresiva pacificación interior y exterior. Esta calma hará posible el triunfo de la tendencia a las novedades sociales y políticas, incluyendo el cambio en las prioridades de la política económica en general, y de los temas del comercio marítimo desde la costa cantábrica en particular. Y, por supuesto, las villas marineras de Vizcaya y Guipúzcoa apoyarán con entusiasmo la política de los nuevos monarcas, llegando a una convergencia de intereses muy provechosa y larga en el tiempo.

Los reyes deseaban la formación de una potente escuadra con naves de guerra de gran capacidad en el Cantábrico, capaz de atacar las costas de Francia, si bien la realidad de las finanzas del reino les obligaban a ser humildes en este terreno. Mientras, los poderosos comerciantes de Burgos y el interior de Castilla querían solamente disponer de una flota comercial eficiente, formada por muchas naves de pequeño o mediano tamaño, que no atrajeran a los ataques de los piratas y corsarios extranjeros. Los dueños de naves de la costa vasca supieron aprovechar estas diferencias entre los grupos dominantes del comercio castellano y los nuevos monarcas para consolidar su nueva presencia en la Corte, como otro grupo con intereses en el comercio y la navegación, apoyando al monarca. De este modo, se produjo en ese grupo un cambio de prioridades, dejando atrás su tradicional insignificancia política a cambio de una decidida actuación al servicio de las empresas que les propusiera la Monarquía Católica<sup>37</sup>. Este proceso produjo que los mercaderes que venían dominando los puertos vascos se instalen junto al poder, en el momento previo a la gran expansión imperial de España en Europa y América.

Por su parte, los grandes mercaderes de lana, en su mayoría burgaleses, van a conseguir que se establezcan desde la monarquía los medios necesarios para garantizar la seguridad de estas rutas atlánticas y en el funcionamiento de todo el entramado institucional que afectaba al comercio con el norte de Europa. La creación del Consulado de Burgos en 1494 forma parte de esta política, aunque este cambio vaya a provocar rencillas entre los distintos grupos de mercaderes del reino de Castilla debido a la jurisdicción con que cuenta el tribunal de esta institución.

Un ejemplo de esta colaboración es la alianza entre los mercaderes de la ruta de Flandes y los Reyes Católicos, mejorando la tradicional política de necesario apaciguamiento del reinado de Enrique IV. Como prueba de esta evolución, quiero destacar que las primeras tensiones entre los súbditos del rey de Castilla instalados en Flandes habían surgido a mediados del s. XV, cuando la convivencia parece romperse y se hace necesaria la separación de la colonia, pasando por el tamiz de la Corona de Castilla, que siempre trata de apaciguar estas disputas. Otra prueba es el proceso de estabilización del marco legal que se produce en estos años, con la redacción del Fuero Viejo de Vizcaya y la creación de la figura de los corregidores en las poblaciones más importantes, que se une a la renovación del funcionamiento del gobierno de las villas vascas que se produce paulatinamente en este periodo.

Las relaciones comerciales con los puertos franceses y bretones van a sufrir los altibajos de las relaciones políticas entre las Coronas de Castilla y de Francia. La gran experiencia acumulada y el creciente dinamismo de los puertos de la costa vasca harán de Bretaña un lugar de oportunidades comerciales sin igual. En 1463 un texto estima que llegan a Nantes 16 cargas de lana a la semana, lo que supone unas 5500 cargas al año, siendo el valor de cada carga de 100 libras bretonas<sup>38</sup>. Este intercambio provocó la instalación permanente en Nantes de 2 mercaderes con los que trabajan los bilbaínos en 1487. Por el lado contrario, esta nueva política más intervencionista de la Corona de Castilla en materia económica y geoestratégica es los diferentes altibajos que sufrió el comercio con Francia y Bretaña durante los reinados de Carlos VIII y Luis XII. Durante la guerra de sucesión bretona de 1487-88 y los conflictos previos a la incorporación a Francia (1490), los comerciantes extranjeros abandonaron Nantes por falta de seguridad, pasando los españoles provisionalmente a tratar el comercio con Bretaña desde La Rochelle. Esto duró hasta el final de guerra, cuando Carlos VIII, nuevo duque de Bretaña, restableció los privilegios de los españoles en Nantes y volvieron los comerciantes extranjeros a su lugar<sup>39</sup>.

37. Destacar la gran cantidad de barcos de puertos vascos que aparecen en los llamamientos de los monarcas para cualquier empresa en cualquier territorio de los Reyes Católicos, tanto atlánticos como mediterráneos. También es notable la política de ayudas que se van a conceder desde la Corona para la construcción de naves de gran tonelaje, que sigue hasta el reinado de Felipe II.

38. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes ...", *op. cit.*, pp. 119-126, pp. 383-407 y t. XV pp. 68-92, pp. 188-206.

39. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes...", *op. cit.*

Sin embargo, el cambio de las alianzas va a suponer que algunos años más tarde, durante el mismo reinado de Carlos VIII encontremos algunas revocaciones de privilegios concedidos a las colonias de súbditos de Castilla durante el periodo de alianza militar del comienzos del s. XV, igualándolos con los de otras procedencias (destaca el caso de Rouen y puertos normandos). Estas desavenencias hicieron imposible una vuelta al estado anterior, ya que seguirá habiendo represalias y ataques piratas para resarcirse de lo perdido en los años anteriores. Tenemos el caso de 1502, donde la reina Isabel ordenó el embargo de todas las naves francesas que estuvieran en Castilla, como represalia del embargo de naves de Bilbao y Burgos en el puerto de Nantes<sup>40</sup>.

En cuanto a las relaciones con la importante plaza comercial de Burdeos, centro económico de Aquitania, las relaciones de intercambio van a volver a reaparecer de forma normalizada tras la incorporación de estos territorios a la corona de Francia en 1453. Pronto va a ser uno de los puertos de mayor intercambio para los mercaderes del Reino de Castilla, ya que el comercio de una amplia zona del centro de Francia tiene su centro de redistribución internacional en Burdeos y sus antepuertos. Un ejemplo de esta actividad es que en 1485 tres comerciantes castellanos (Diego de Castro, Fernando de Carrión y Pedro de Miranda) fletan en el puerto de Burdeos varias naves vascas con destino a Londres: La "Santa María", nave de Bilbao de 80 toneladas de carga, la "Santa María" de Zumaya, de 150 toneladas, la "Santa María" de San Sebastián, también de 80 toneladas de carga y la "Santa María" de Fuenterrabía, de 200 toneladas de carga<sup>41</sup>. En 1486 se concede licencia al mercader Antonio de Olaizola para transportar 80 toneles de vino desde Aquitania a Inglaterra a bordo de la nave "*Sancti Spiritus*"<sup>42</sup>.

En cuanto a las novedades en la organización del comercio marítimo, con el afianzamiento del intercambio que se produce desde mediados del s. XV, los mercaderes del reino de Castilla van a ir adoptando paulatinamente el sistema toscano de compañías comerciales, donde los socios copropietarios (muchas veces relacionados por lazos familiares<sup>43</sup>) se implican en la gestión directa de los negocios, siendo algo más tardío, por lo menos para los mercaderes vasco-cántabros, el uso de factores a sueldo repartidos por las plazas habituales donde está presente la compañía, ya que con anterioridad parece que se usa más el lazo familiar o el de paisanaje para la representación en los puertos lejanos. Pero parece que el final del siglo XV ve el nacimiento de esta figura del factor<sup>44</sup>, ya que la presencia de una sociedad comercial en todos los puertos con los que se trafica empieza a ser muy dificultosa. Esta innovación organizativa responde a las necesidades de los negocios, con el propósito doble de mejorar la eficiencia de los recursos (financieros y humanos) y los beneficios. Para controlar a estos socios o empleados, se van a poner en marcha instituciones de control de las actividades comerciales (en principio, por parte de los "*cónsules de castellanos*" residentes en puertos extranjeros), supervisando las cuentas y enviándolas a la casa matriz para su aceptación, todo ello dentro de un marco de coherencia legal que mantenga la reputación de los comerciantes y factores honrados. Para que este sistema funcione, se van a ir creando redes de informadores y eficaces sistemas de correos que envíen de forma rápida y segura las instrucciones a los representantes en lugares lejanos y viceversa<sup>45</sup>. Con todo esto en marcha, es más fácil que surjan oportunidades de negocios o inversiones nuevas que diversifiquen el riesgo del capital.

La primera mitad del siglo XVI ve suceder tres procesos de forma paralela que van a afectar en gran medida el ámbito del comercio y la navegación de las naves de Vizcaya y en menor medida de Guipúzcoa. El primer proceso es el ya mencionado de la creación de sociedades mercantiles más potentes y de mayor longevidad, con linajes comerciales muy potentes en plazas como Bilbao, Portugaleta o San Sebastián. El segundo proceso viene de la centuria anterior y es el apogeo del comercio lanero con las plazas del Norte de Europa, donde se viene realizando una regularización de

40. Carta de Isabel de Castilla, fechada en Toledo el 4-VIII-1502 en AG Simancas, RGS, año 1502, l. VIII, s. f.

41. *Calendar of Lettres*, Vol. 1, p. I, nº 1 del 25-IX-1485, recogido en GARCÍA DE CORTAZAR, J.A. *et alii*: *Vizcaya en la Edad Media*, Ed. Haramburu, San Sebastián, 1985, pág. 250. La medida es fruto del levantamiento de la prohibición del comercio de vinos a los extranjeros, por lo que se concede esta licencia para evitar embargos en los puertos de desembarque.

42. *Calendar of Lettres*, Vol. 1, p. I, nº 3 del 20-I-1486, recogido en GARCÍA DE CORTAZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao, 1966, pp. 258-259.

43. Estas sociedades familiares están bien atestiguadas por la documentación. Heers recoge algunos casos de la primera mitad del siglo XV, como el caso de la nave "Santa María" que está gestionada por Martín Ochoa, vecino de Portugaleta y su hijo Pedro Ochoa; o el caso de los hermanos Martín Pérez y Juan de Zamudio, vecinos de Bilbao, que se encargan de gestionar la nave "Santa María".

44. La función principal de los factores era la de adquirir mercancías provenientes de la ciudad donde están instalados y su "*hinterland*" para enviar a su lugar de origen y por otro lado, vender los productos recibidos al mejor precio posible en el mercado de su lugar de instalación.

45. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio...*, *op. cit.*, pág. 48.

muchos aspectos prácticos que afectan a cuestiones como la navegación, fletes y cargas de lana para Flandes y puertos franceses para que no hubiese obstáculos ni problemas organizativos con el fin de que se satisficieran todas las necesidades de los implicados en este comercio, sin olvidar que de este modo se gestionaría mejor el comercio de otros productos propios como el hierro o redistribuidos desde lugares lejanos como los que provienen del Mediterráneo y el Sur peninsular. Hay que destacar aquí el papel central en la dinamización de los procesos económicos y comerciales que ejercieron los comerciantes de Burgos en las plazas marineras de Vizcaya. El tercer proceso es la consolidación del comercio de ruta atlántica de larga distancia, bien con las Antillas o con la llamada "Tierra Firme". En este comercio con Indias es donde se van a producir las grandes oportunidades y beneficios rápidos, convirtiendo a las plazas comerciales de Portugal y Castilla en las más dinámicas del momento. Y esto va a debilitar la presencia de naves de los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa en los mercados de fletes de los puertos del Norte de Europa, incluidos los fletes desde o hacia los puertos franceses.

Es cierto que detrás del auge comercial de la economía castellana en el siglo XVI aparecen los financieros italianos y burgaleses, pero es también cierto que los vascos van a saber ocupar su lugar, dado que pueden aportar sus naves y tripulaciones experimentadas y hasta una pequeña experiencia propia en gestión comercial, lo que les hace merecedores de una mayor garantía en este nuevo panorama de inversiones. Su actividad comercial se había venido centrando en las plazas importantes del comercio europeo, siempre con un predominio del área atlántica. Desde finales del s. XIII, el espacio marítimo de intercambio que supone el Golfo de Vizcaya les había permitido poner en práctica nuevas técnicas propias y adaptar a sus necesidades las técnicas aprendidas en lugares como Génova, Sevilla, Valencia o Barcelona.

El siglo sin embargo, va a comenzar con el conflicto generado por el control de las estructuras del intercambio de rango internacional. El nuevo tribunal del Consulado de Burgos va a intentar imponer su jurisdicción sobre todos los pleitos que afectan a la actividad de marineros, comerciantes y acarreadores del reino de Castilla. Las tensiones por la supremacía van a agriar la realidad cotidiana de mutua necesidad de trabajar juntos que tienen los vascos, cántabros y burgaleses, por lo que se impone la necesidad de una solución rápida. La concesión del Consulado del Mar y Casa de Contratación a Bilbao en 1511 es el triunfo de la visión de los vascos en esta cuestión, resuelta por la Corona, que decide mantener la separación de jurisdicciones como era la costumbre.

No obstante, la realidad es tozuda y aún a pesar de la separación de jurisdicciones, continuarán las desavenencias entre Burgos y Bilbao. Por ejemplo, ya en 1511, los miembros del Consulado de Burgos obtuvieron una sanción real para las nuevas ordenanzas del Consulado, que establecían la obligación, para los puertos del Cantábrico, de tener barcos de más de 200 toneles para que se fletasen desde Burgos. La respuesta fulminante del recién creado Consulado de Bilbao y de los marineros fue una oposición total a la medida, ya que declararon que naves tan grandes no cabían en los puertos de la costa cantábrica (a excepción de Laredo y Pasajes) y que los barcos pequeños eran mejores tanto para fondear en los puertos nacionales y extranjeros, destacando los casos problemáticos puertos de La Rochelle, Burdeos, Nantes y algunos otros de Flandes e Inglaterra.

En el capítulo de las relaciones con los puertos franceses, quiero mencionar la especial situación que Nantes va a jugar en este siglo. Ante el éxito de esta ruta, los comerciantes asociados en el consulado bilbaíno van a intentar absorber la mayor parte del comercio de la ruta entre Nantes y España. Para ello, van a iniciar un proceso de acercamiento institucional. Un primer paso va a ser que desde 1528 existe una cofradía común para bilbaínos y nanteses, llamada vulgarmente "*la Contractation*" instalada en Nantes en el convento de San Francisco. Estos dos grupos desde 1530 van a unir sus intereses bajo la fórmula de igualdad en la contratación de mercancías, es decir, que un comerciante de Bilbao en Nantes era, a todos los efectos legales y de organización comercial, igual tratado en todos los ámbitos que uno nativo de la ciudad bretona, incluyendo la exención de impuestos de entrada y salida de mercancías. Y al contrario, en la Casa de Contratación de Bilbao, los nanteses son considerados como sujetos merecedores de igual trato y privilegios ante la autoridad que los naturales de la villa del Nervión<sup>46</sup>. Esto era un raro privilegio, muy beneficioso para ambas partes, aunque en el momento del acuerdo era claramente favorable a los vizcaínos, ya que todavía eran escasos los comerciantes de Nantes que se desplazaban con regularidad hasta la villa

46. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao...*, op. cit. y CASADO ALONSO, H. (ed): "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa. Siglos XV y XVI", en *Castilla y Europa: Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación de Burgos, 1995, pp. 15-57.

vasca para sus negocios y por el contrario, había muchos bilbaínos traficando en Nantes para hacer valer sus derechos. En resumen, suponía una alianza tácita que tendrá una buena salud y gran longevidad<sup>47</sup>.

En materia diplomática, los sucesivos acuerdos entre las Coronas francesa y española de 1543 y 1552 van a regular las relaciones comerciales entre los puertos dedicados al comercio de ambas monarquías. Se va a permitir una relación especial en el tráfico comercial, que permita a este intercambio estar al margen de la coyuntura político-militar, autorizando en todo tiempo y a pesar de las circunstancias el intercambio de mercancías sensibles, como cereales, vinos, animales, y todo tipo de materiales para la construcción o mantenimiento de navíos. Este comercio debía hacerse desde los puertos de Bermeo, Castro Urdiales, Deva o San Sebastián, en navíos pequeños y sin artillería<sup>48</sup>. Otra posibilidad para mantener el comercio en cualquier tiempo y circunstancia es la concesión de salvoconductos para permitir el viaje de algunas naves en tiempos de guerra y curso autorizado sobre todo para permitir el abastecimiento de los productos de primera necesidad (cereales o vino) y estratégicos para la construcción o mantenimiento naval. Los salvoconductos no siempre permitían un feliz término de un viaje comercial, ya que no siempre eran respetados, pero atraían a cierto número de naves a realizar el viaje desde o hacia Francia y cuando se concedía a los franceses, añadían el permiso de salida de moneda acuñada por el valor de la mercancía aportada<sup>49</sup>. Un ejemplo contrario es el de Joanes de Oyanguren, morador de San Sebastián, maestre de la nao "Santa María", quien en 1554 recibe una licencia del capitán general de Guipúzcoa debido a la "*mucha neçesidad que en ella hay de trigo*". Se permite abastecerse en La Rochelle, Burdeos o Bretaña y se conceden tres meses para volver con la mercancía<sup>50</sup>.

Acerca de los productos básicos en el comercio con la costa francesa, tenemos que hablar de varios. Destaca un producto que ofrece el mercado bretón en el siglo XVI: las gruesas telas de lienzo de lino que sirven como base para las velas de los navíos. Esta tela, que se fabricaba en pequeños puertos bretones de la región de Olonne, se hizo tan demandada en el siglo XVI para los galeones de la ruta americana que en este siglo triunfará como la mejor para esta función y se difundirá a toda la industria naval del momento, dando la región nombre a la tela (lona)<sup>51</sup>. También las telas de lino fino de Bretaña fueron muy demandadas en la Península desde mediados de siglo, aunque sobre todo para consumo de las regiones del valle del Duero y la Castilla interior, llegando a ser en los años entre 1550 y 1560 una gran parte de las importaciones realizadas por los mercaderes españoles para su venta en las ferias de Medina del Campo<sup>52</sup>. Otro producto nuevo para el comercio con Francia son los libros, normalmente a través de Nantes. Hay que recordar que desde 1480 el comercio de libros estaba libre de impuestos por concesión de la reina Isabel. En París y Lyon se publicaban libros para el mercado español, que se vendían bien por correspondencia, bien por la mediación de los comerciantes españoles establecidos o visitantes de las ciudades comerciales de Francia. Los envíos por correspondencia se enviaban a los clientes, a libreros españoles para su distribución y venta o a las sucursales abiertas en las principales ciudades españolas por editores franceses (en Medina del Campo, Salamanca, Zaragoza). El mercado era tal que la venta de libros estaba siempre asegurada. Los libros se dirigían a los factores instalados en Nantes para centralizar los envíos y llegaban a Bilbao en los navíos habituales de esa ruta, que completaban su carga con estos envíos de libros. Los clientes habituales en Bilbao eran tres libreros de la villa: Andrés de la Sierra, Bartolomé de Catalinaga y Martín de Anuncibay<sup>53</sup>. Relacionados con este tráfico pronto va a estar el comercio de papel (los "*tiartes*") y de naipes importados desde Francia, vía Nantes. Otro aspecto es la exportación de los demandados caballos españoles a Francia, generalmente a Bretaña y Vendée. Este artículo, a pesar de estar en la lista de "*cosas vedadas*", debía ser objeto de un comercio muy interesante para esas regiones. Pero

47. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes..." *op. cit.*

48. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao...*, *op. cit.*, tomo I, pp. 114-115.

49. Como ejemplo, entre 1553-54 tenemos varios permisos de saca de moneda a mercaderes franceses: Juan Cruzat, mercader francés (340 ducados); Menao Carrera, mercader francés (364 ducados) y otro mercader obtuvo permiso por valor de 190 ducados. Otros franceses que comerciaron con la costa vasca en esos dos años fueron Juan de Carricat, factor de François Mallet; Jean Juys mercader francés y Esteban de Lerinburu, mercader vecino de Hendaya, recogidos por AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Historias de corsarios vascos*, Ed. Tartalo, San Sebastián, 2004, pp. 111-112.

50. AHP Oñate, III, 320, f. 25, recogido por AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Historias de corsarios vascos*, *op. cit.*, pág. 112.

51. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio...*, *op. cit.*, pp. 103-104.

52. CASADO ALONSO, H.: "Medina del Campo fairs and the integration of Castile into 15th and 16th century European Economy", en *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee. Secc. XIII-XVIII, XXXII Settimana di Studi, Istituto de Storia economica "Francesco Datini"*, Prato, 2000, pp. 512-514.

53. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes..." *op. cit.*

además continúan los viajes a Bretaña con naves cargadas en España con lana, barras de acero, madera y aceite de Andalucía para abastecer a Nantes y los puertos normandos de Rouen y Le Havre e incluso La Rochelle<sup>54</sup>.

Un buen ejemplo del desarrollo y la complejidad alcanzada por este comercio con el Norte de Europa en esta primera mitad del siglo XVI es el caso del secuestro de tres naves francesas cargadas con lienzos y otras telas, que viajaban desde Francia a Portugalete. Estas naves en 1537 fueron asaltadas por la nave *Santa María*, cuyo capitán era Andrés de la Mata, vecino de San Sebastián, quien compartía la propiedad de la nave a medias con Antón de Luscando. Una vez asaltadas las tres naves, se llevaron al puerto de San Sebastián. Dos de dichas naves francesas venían cargadas con mercancías propiedad de Isabel de Lerma, Juan de Lerma y Lesmes de Astudillo, todos mercaderes vecinos de Burgos para su venta en la feria de Medina del Campo. Como el tiempo era crucial para sus intereses, además de incoar pleito contra de la Mata y Luscando porque las naves francesas viajaban protegidas por un salvoconducto de Carlos I para la reparación de lo robado, los burgaleses utilizaron los servicios de Francisco de Lasao, armador vecino de San Sebastián, para conseguir mediante un acuerdo privado la rápida devolución de los lienzos y fardes a cambio de 550 ducados (206.250 mrs). En el desarrollo del pleito de Chancillería se habla de este acuerdo, ya que una vez cerrado, al momento de la entrega se vio que faltaban 11 fardes de tela, lo que hizo inviable el acuerdo pacífico y en el pleito fue saliendo toda esta relación de los guipuzcoanos con los burgaleses<sup>55</sup>.

Otro ejemplo de mediados de siglo que nos sirve para comprobar la variedad de tareas que realizaba un mercader vasco es el testimonio que se nos ha conservado de una nave "La Trinidad", cuyo capitán es Martín Hernando, vecino de Bermeo, aunque está instalado con su familia en San Sebastián. En 1555, Miguel de Urbina, cordonero de seda, vecino de Bilbao, le compró a Hernando la cuarta parte de la nave por 86 ducados (32250 mrs). Esta nave, en poco más de año y medio, realiza los viajes siguientes: Viaje de Castro Urdiales a Plymouth (Inglaterra) cargado de vino, cobrando 120 ducados de flete; después un viaje desde Plymouth a Santander trayendo a 120 soldados, cobrando de flete 300 ducados; otro viaje a Flandes al servicio del rey para llevar el "tesoro" (el transporte del dinero de la Corona para pagar los sueldos de los soldados), por lo cual cobró 750 ducados; el viaje de vuelta desde Flandes a España trasladando pasajeros, por lo que cobró un flete de 300 ducados; otro viaje a Flandes como piloto de la flota lanera del Consulado, donde llevó 150 sacas de lana, por lo que cobró 225 ducados, más su sueldo de piloto de la Real Hacienda por los siete meses que duró el viaje de ida y vuelta, por lo que cobró otros 420 ducados. Total: 1815 ducados (680.625 mrs) de ingresos por operaciones en año y medio. Y en julio de 1556 está preparando el barco para ir a Sevilla y desde allí a las Indias<sup>56</sup>.

Otra consecuencia del auge del intercambio de los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa es el aumento de la presencia de mercaderes y marinos extranjeros en los puertos del litoral vasco, sobre todo en los puertos de importación de mercancías y de redistribución, que usan sus naves y sus redes comerciales nuevas, hechas a partir de comisionistas naturales del lugar<sup>57</sup>. Destacarán los ingleses, franceses, portugueses y algo menos, flamencos<sup>58</sup>. Sin embargo, ante el renovado interés que presenta la costa cantábrica de Castilla para los comerciantes foráneos, se va a crear una serie de nuevos negocios radicados en los puertos importantes del momento, como Bilbao, Portugalete, Lequeitio, San Sebastián, Fuenterrabía o Deva. Aparecen las ventas de aparejos náuticos al por mayor y una actividad muy rentable y sin riesgos: ser huésped o lonjero. El trabajo consiste en recibir y almacenar mercancías ajenas para custodiarlas o bien, hacerlas llegar a su propietario a cambio de una jugosa cantidad. Llegado el caso, si el mercader así lo permite, el huésped también tiene que vender esas mercancías en su lonja o tienda al efecto, llevándose una comisión por la venta. Una función añadida puede ser el cobro de deudas y giros de cantidades a plazas comerciales lejanas. Esta es una actividad refugio con mucho desarrollo en estos años de crecimiento, que será muy interesante cuando cambie la coyuntura comercial y económica del litoral vasco.

Un tema siempre a estudiar en la dinámica comercial es el de los ataques piratas o corsarios, tanto los ejercidos por los vascos como por los extranjeros sobre naves de Vizcaya y Guipúzcoa. Para los

54. CLAVERÍA ARZA, C.: *Los vascos en el mar*, Ed. Aramburu, Pamplona, 1966, pág. 72.

55. El pleito se desarrolló entre 1537 y 1542, en ARChV, P. Civiles, Quevedo, Fenecidos, Caja 666, nº 1.

56. ARChV, Sala de Vizcaya, Caja 359, nº 2 y 3.

57. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio...*, op. cit., pp. 173-174 y AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, San Sebastián, 1990, tomo I.

58. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao...*, op. cit., tomo I, pp. 180-181.



casos de ataques piratas realizados por naves de la costa vasca tenemos un caso muy enrevesado es de 1553, en plena guerra contra Francia. Una urca flamenca, que venía de Brest, fue atacada a la entrada del puerto de *Penzance* (Inglaterra) por la nao de Martín de Abitera, capitán de nao, vecino de Lequeitio. Abitera tenía licencia para actuar como corsario del rey de España contra naves y bienes de franceses y confiscó la carga, amparándose en que los *esterlines* que hablaban francés, eran aliados de los franceses en esa guerra y que un grupo de *estelines* había hecho previamente una matanza de unos marineros de Ondarroa para robarles la azabra y la carga<sup>59</sup>. El problema surgió cuando se descubrió que el dueño de la carga<sup>60</sup> de la urca era Martín de Azpurua, vecino de Marquina y su socio Juan de Legarreta, vecino de Vitoria. El corregidor de Vizcaya sentenció a Martín de Abitera a la suspensión del cargo y oficio de capitán por tres años y destierro del Señorío de Vizcaya también por tres años; además deberán pagar 10.000 mrs como compensación por la carga robada y las costas del proceso<sup>61</sup>.

Otro caso es la actividad corsaria que una flota de naves vascas formada por 6 azabras, con 28 marinos a bordo, protagonizó durante la guerra contra Francia de 1552-1554. Asoló la costa atlántica francesa e impidió la navegación en el estuario del Garona. La flota estaba al mando de Juan de Gatica, capitán y armador, vecino de Lequeitio. Durante su actividad, entre otras se tomaron 4 naos francesas cargadas de sal (tráfico de sal de Saintonge). Entre los participantes encontramos a vecinos de Lequeitio, Deva y Musquiz<sup>62</sup>.

En 1552 el estallido de la guerra con Francia obligó a un acuerdo entre todos los protagonistas de la navegación en el Atlántico para preparar una armada con destino a Flandes. Esta nueva necesidad de la flota de la costa cantábrica, obligó al regente Felipe, en el caso de Vizcaya, a aceptar las principales demandas del Consulado bilbaíno, situación que se plasmó en las nuevas ordenanzas del consulado de Bilbao de 1554, aprobadas en 1560 por el ya monarca Felipe II. Estas nuevas ordenanzas intentaban reservar el tráfico internacional al puerto de la Villa, prohibiéndolo a los demás puertos de la ría del Nervión; de este modo, se buscaba reforzar el poder del Consulado frente a las injerencias de Burgos. Los problemas de competencia comercial con la villa de Portugalete no se resolvieron hasta 1573, cuando se obligó a hacer cumplir las ordenanzas de 1554, aunque para entonces algunos mercaderes y factores ya habían trasladado sus operaciones a puertos menos rigoristas en la aplicación de restricciones al tráfico de entrada y salida como Deva, Fuenterrabía o San Sebastián.

Los problemas en la realidad comercial en la segunda mitad del siglo XVI van a provocar que el sistema de factores y agentes sufra un gran aumento de los costes de funcionamiento y de los riesgos de la actividad comercial. Va a aparecer un nuevo modelo de gestión de las delegaciones en las plazas extranjeras. Este consiste en la participación de socios temporales y comisionistas delegados. Este sistema es más flexible y se adapta mejor a la coyuntura mercantil de cada momento y reduce los costes fijos. Así, también se va a producir una apertura del comercio de larga distancia a nuevas clases sociales con menor capacidad financiera, lo que se ha llamado la *democratización del comercio*. Ejemplo de esto es el empuje que van a tener en los años finales del siglo XVI los medianos comerciantes vizcaínos, guipuzcoanos, navarros, riojanos o de otras zonas. El profesor Basas, al estudiar el comercio de Burgos que pasa por el puerto de Bilbao, nos habla de una serie de vecinos de Bilbao que comenzaron su carrera como encomenderos o como huéspedes de importantes sociedades comerciales burgalesas y que con el tiempo, se transformaron en mercaderes por su cuenta. Son personas que muchas veces se dedican a varias actividades a la vez, pueden ser encomenderos para unos burgaleses y también ser comerciantes por su cuenta o pueden hacer gestiones como huéspedes de bretones. Basas recoge testimonios de vizcaínos vinculados a esta actividad<sup>63</sup>, como Pedro de Agurto, Diego de Arbolancha, Bartolomé del Barco, Lope de Alday, Pedro y Juan Benero, Juan de Bustinza, Bartolomé de Catalinaga, Martín Güemes o Diego de Vitoria, entre otros. Y si bien algunos forman parte de los linajes tradicionales en el comercio del Señorío, otros son recién llegados a esta actividad.

59. Recuerda Peru Zuridealzua la matanza de 45 personas de Ondarroa en la isla de Hujas durante esa guerra. La carga fue robada y la azabra hundida.

60. La carga robada fue: Gran cantidad de moneda en metálico, arcabuces, ballestas, 6 piezas de artillería gruesa, 20 mosquetes, 6 barriles de pólvora, y comida y bebida para la navegación.

61. La sentencia está fechada el 23 de julio de 1562. ARChV, Sala de Vizcaya, Legajo 826, nº 2.

62. ARChV, Sala de Vizcaya, Legajo 557, nº 7.

63. BASAS FERNÁNDEZ, M.: "Linajes vascongados en la Universidad de mercaderes de Burgos", en *BIFG*, Año 1964, pp. 111-128.



Un signo claro del cambio de coyuntura en el comercio con los franceses es que desde la década de los 60 los maestros de navío y marineros bretones van a tropezar con las restricciones que habitualmente imponen los tenientes de saca, funcionarios que revisan los barcos antes de salir a puertos extranjeros, con el fin de controlar las mercancías que se exportan (las que no están en la lista de "cosas vedadas") y evitar la fuga de metales y de moneda, siguiendo los dictados de la doctrina mercantilista. Un caso que lo demuestra es el sucedido cuando algunos marineros bretones acabaron en la cárcel de Bilbao, acusados de contrabando, en 1578. Enseguida se presenta una protesta formal por parte del alcalde de Nantes ante los regidores bilbaínos a causa de los malos tratos recibidos por los bretones en los puertos del Nervión.

Esta situación se unía a la crisis general del comercio en Francia, pues las turbulencias de la política desde Enrique III a Luis XIII, hicieron perderse las ocasiones de comercio, que fue quedando en manos de extranjeros (holandeses, portugueses y españoles) todo el final del siglo XVI, lo que afectó muy negativamente al floreciente mercado de fletes bretón y a su capacidad de competir en el transporte de mercancías que entraban y salían por el estuario del Loira. En 1573, a pesar de todo, las fuentes señalan que continúa el comercio con las plazas de Nantes y Rouen, que explica el interés por mantener los contactos<sup>64</sup>.

El papel de Rouen como puerto de intermediación con el área de París y con los puertos holandeses tras la sublevación de los años 70 va a ser fundamentales en los años finales del siglo XVI, con el objetivo de conseguir en el estuario del Sena lo que ya no se podía conseguir directamente en los puertos de Holanda y Zelanda. Dado los desórdenes que afectaron a la navegación de las naves españolas hacia los Países Bajos, una parte de las lanas, las que se dirigían a las manufacturas del Artois (Lille, Douai, Armentières, etc.) se comenzaron a descargar en Rouen y llevadas hasta su destino por acarreadores terrestres<sup>65</sup>. Además, gracias a este nuevo comercio y la protección de los monarcas franceses, Rouen se convirtió en una plaza financiera muy importante en esos años de 1560 a 1620, donde poder conseguir cobrar letras y obtener nuevos préstamos para comerciantes con falta de liquidez en esos años de cambios en el comercio internacional<sup>66</sup>.

El periodo conflictivo que se abre estará caracterizado por largos enfrentamientos políticos y va a traer tensiones y pérdidas en los grandes mercados europeos, lo que va a provocar cambios que marcarán la degradación y luego declive, del comercio de los españoles con Europa. Algunas fechas significativas de la crisis del poder político, que se va a trasladar a los asuntos del comercio y las finanzas son: 1572, la rebelión de los Países Bajos frente a la Monarquía de Felipe II; 1588 la pérdida de la flota tras la derrota de la Invencible, que marcaron la evolución del poderío naval y la reducción de la presencia de naves y mercaderes de la Monarquía Católica en el Norte de Europa. Como escribió A. González Enciso: "A través del estudio de la coyuntura (económica), nos vamos a encontrar con el poderoso influjo de los acontecimientos políticos; es la incidencia de los sucesos de los Países Bajos lo que explica la caída de los puertos que tenían menos relaciones con Francia, el mantenimiento de los que comerciaban más con el vecino país y el giro hacia el comercio italiano"<sup>67</sup>.

Esta desorganización de la "ruta del Norte", incluida la pérdida de contacto directo con los puertos flamencos e ingleses desde 1580, va a ser el arranque de un nuevo periodo en el cual las naves peninsulares van a sufrir enormes dificultades para asegurar la vía marítima, sufriendo enconados ataques de piratas y corsarios de las potencias protestantes y de Francia. El objetivo se observa claramente: entre todos buscan eliminar a un competidor en el comercio del Golfo de Vizcaya y Canal de la Mancha para debilitar la potencia militar y geoestratégica de la Monarquía Católica en Europa. En esta nueva etapa, las naves de los vizcaínos y guipuzcoanos van a sufrir un cierto repliegue, cortando sus contactos directos con Inglaterra, respetando la política de grandes flotas para sus viajes a Flandes y sobre todo, constituirá una novedad el uso de los puertos de la costa atlántica francesa como lugares donde abastecerse de esos productos del Norte<sup>68</sup>. Serán Rouen, Nantes, Saint Mâlo o La Rochelle los centros redistribuidores para España, Portugal y sus colonias de los lienzos, telas, fustanes, lonas, maderas, vino, entre otros productos. La flota comercial de Vizcaya y Guipúzcoa va a

64. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao...*, op. cit., tomo I (1511-1699), pág. 117.

65. FINOT, J.: *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, Ed. Picard, Paris, 1894.

66. MOLLAT DE JOURDAN, M.: *Histoire de Rouen*, Ed. Privat, Toulouse, 1979.

67. Agustín González Enciso en LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Universidad de Valladolid, 1981, Prólogo, pág. 8.

68. GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Ed. Naval, Madrid, 1988.

---

reducir su presencia en el Norte, refugiándose en su consolidada relación con ciertas plazas para mantener al menos una parte de sus intercambios. Los que ahora no tengan buenos contactos se tendrán que pasar al comercio con el Sur: Lisboa y Sevilla y las Indias.

### 3. CONCLUSIONES

La realidad del comercio con los puertos atlánticos franceses es para los marineros, armadores y mercaderes de la costa vasca peninsular de una importancia vital durante el periodo 1300-1580. Aunque la relación será siempre tortuosa, debido a la mutua competencia y las diferentes coyunturas diplomáticas entre ambas Coronas, sin embargo no va a cesar el mutuo intercambio y la navegación de naves en ambas direcciones.

Si bien la ruta del Norte tiene una especial tradición para las naves del litoral de Vizcaya y Guipúzcoa, quiero defender en este foro que se aprecia claramente una cesura en el comportamiento de los vascos en sus relaciones marítimas y comerciales hacia los años centrales del siglo XV, que yo quiero focalizar en 1455. Es en este momento cuando se produce a mí entender el paso desde una cierta improvisación y la asunción de riesgos elevados, tanto en el mercado de fletes como en el ámbito de las operaciones comerciales a un periodo de mayor madurez empresarial. Y el papel que estos emprendedores van a adoptar junto a la Corona es una muestra clara de esta evolución.

El siglo XVI va a ser a la vez el periodo durante el cual el comercio y la navegación desde y hacia la costa vasca llegue a su cenit hacia los años centrales de la centuria y a la vez una severa crisis que hace que buena parte del dinamismo y la capacidad económica de las villas vascas se reduzca drásticamente. Si bien el éxito fue fruto de años de trabajo y preparación, la súbita crisis fue demoledora por inesperada. Sin embargo, las buenas perspectivas del comercio con las nuevas tierras en proceso de colonización en América y la siempre presente necesidad de abastecer de productos de primera necesidad a las pobres (en recursos alimenticios) villas de Guipúzcoa y Vizcaya salvo del desastre total a los comerciantes de plazas como Bilbao o San Sebastián, que a pesar de ir contra la coyuntura, consiguieron transformar sus sociedades y modos de trabajo para seguir estando presentes en el comercio de rango internacional. Y todo ello, a pesar de una Monarquía que seguía sin tener las ideas claras en la política económica a seguir para salir del marasmo en que se había instalado. Sus erráticas propuestas y medidas, las necesidades financieras que obligaban a hacer excepciones o cambios fundamentales en las bases económicas para satisfacer a los dueños de los medios financieros que sostenían el entramado imperial, pusieron difíciles las condiciones para un desarrollo, al menos correcto, del sistema comercial del reino.

Los mercaderes y marineros vascos pagaron el precio de esta crisis, pero subsistieron, al menos en los puertos franceses de Nantes, Rouen y Burdeos al menos hasta los años 30 del siglo XVII. Y este proceso seguirá hasta que se instale en toda Europa una nueva crisis comercial<sup>69</sup>, pero eso ya es otro periodo con diferentes bases económicas y políticas que se escapan de esta intervención.

---

69. POSTAN, M. y RICH, E. (editores): *Historia Económica de Europa*, Universidad de Cambridge, Revista de Derecho Privado, Madrid, 1967, Vol. III y IV.