

El comercio de los puertos vascos en la primera mitad del siglo XVI a partir de los contratos de fletamento *

The trade of the Basque ports in the first half of the 16th century from the contracts of affreightment

Joaquín GIL SÁEZ – José Damián GONZÁLEZ ARCE – Ricardo HERNÁNDEZ GARCÍA
Universidad de Murcia – Universidad de Murcia – Universidad de Valladolid

Resumen:

El comercio desarrollado a través de los puertos del cantábrico a lo largo de la primera mitad del siglo XVI nos es conocido sólo de manera parcial. Buena parte de los problemas para tener un conocimiento más completo residen en la documentación hasta ahora consultada. El hallazgo de nuevos documentos de carácter judicial en el Archivo General de Simancas referentes a los contratos de fletamento para esta área y este periodo cronológico abren una nueva vía de estudio.

Gracias a esta documentación se puede constatar cuáles eran los principales mercados y productos comerciados, los agentes que desarrollaban el tráfico comercial, y sobre todo, la forma en que se organizaba ese comercio que integraba el norte de Castilla con las principales redes comerciales europeas.

Palabras clave: Comercio; Castilla; Europa; Puertos Vascos.

Abstract:

The trade developed through the ports of Biscay over the first half of XVI century is known to us only in part. Many of the problems to have a more complete documentation reside in so far consulted. The discovery of new judicial documents in the Archivo General de Simancas relating to charter contracts for this area and this chronological period open a new avenue of study.

Thanks to this documentation can be seen which were the main products traded markets and the agents who developed the trade, and especially how this trade was organized northern Castilla integrated with the main European trading networks.

Key words: Trade; Castile; Europe; Basque seaports.

Fecha recepción del original: 15/05/2012
Dirección: Económicas. Valle de Esgueva, 6. 47011, Valladolid

Versión Definitiva: 28/12/2012
rhgarcia@eco.uva.es

* Queremos agradecer a los evaluadores del presente trabajo sus acertadas sugerencias, que han enriquecido esta versión final del mismo. Este artículo se inscribe en el *Programa de la Actividad Investigadora GR107* “Las Empresas de Castilla y León y la economía internacional, siglos XVI-XX” dirigido por Ángel García Sanz, y en el marco de los proyectos HUM 2007-60331/HIST, titulado “Granada y la Corona de Castilla: Hacienda y Fiscalidad (1485-1570)”, cuyo investigador principal es Ángel Galán Sánchez, catedrático de la Universidad de Málaga, y HAR2009-11108, titulado “De la Hacienda Medieval a la Hacienda Moderna: gasto y deuda pública en la Castilla de los siglos XV a XVI (1420-1532)”, cuyo investigador principal es Juan Manuel Carretero Zamora, catedrático de la Universidad Complutense de Madrid.

Introducción

En un artículo publicado en el año 2009, se pusieron de manifiesto los problemas con que tropieza el estudio del tráfico marítimo por el puerto de Bilbao -y por ende del País Vasco- en la temprana Edad Moderna, ámbito que, como sabemos, fue de vital importancia para el comercio castellano con el Atlántico norte. El principal de ellos, la falta de documentación de base tras la desaparición de parte del archivo del Consulado local a finales del siglo XVI, incluidos todos los registros de averías. Esta carencia ha sido suplida por los historiadores recurriendo a fuentes de carácter complementario, lo que ha permitido conocer algo mejor un intercambio mercantil del que hasta ahora sólo se tenían nociones generales. No obstante, todavía dista mucho para completar la reconstrucción del comercio vasco durante dicho siglo, para lo que hay que seguir con la exhumación de nuevas fuentes; caso del hallazgo de un fondo documental del Archivo General de Simancas, que contiene los libros de contabilidad de los mercaderes de la villa de Bilbao, las manifestaciones de bienes de los extranjeros, así como una relación de ciertas averías aportada por el Consulado, todo ello relativo a algunos años de la década de los 40¹.

Previamente, otros investigadores han recurrido a los registros de importación y exportación de los puertos con los que traficaba Bilbao, a los de aduanas o a los contratos de compraventa de los protocolos notariales. Sin embargo, no se ha utilizado una fuente que puede ser tan valiosa como las propias averías desaparecidas y, sin duda, mucho más fiable, los contratos de fletamento. Esta falla tiene una doble explicación, la desaparición de muchos de los libros de protocolos, donde fueron copiados en su día, y la dispersión de los contratos entre diversos escribanos, antes de la aparición de los de marina².

Por fortuna, Simancas proporciona una valiosa información para acercarnos al tráfico mercantil³. En esta ocasión no sólo de Bilbao con Francia, Inglaterra o Flandes, como en el caso antes referido, sino de los principales puertos vascos con toda suerte de destinos. Se trata de un conjunto de 68 contratos de fletamento, o aquéllos donde los dueños de los barcos y los mercaderes acordaban las condiciones para el arrendamiento de las naves, que cubren toda la primera mitad del siglo XVI, en concreto entre 1504 y 1549.

Esta documentación está comprendida en un pleito interpuesto por el prior y cónsules de la Universidad-Consulado de Burgos contra el fiel y diputados de la Universidad-Consulado de Bilbao, y algunos vecinos de esta localidad, ante la Cor-

¹ BILBAO, Luis M^a y LANZA GARCÍA, Ramón, “Entre Castilla y Francia: Comercio y comerciantes en Bilbao a mediados del siglo XVI”, *Revista de Historia Económica*, 27 (2009), pp. 103-139.

² Esta situación es similar a la de los puertos cántabros, de los que, para esas fechas, solamente se conservan protocolos y registros aislados de Castro Urdiales y Laredo (PORRAS ARBOLEDAS, Pedro Andrés, “La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XV-XIX), Primera Parte”, *Cuadernos de Historia del Derecho*, 7 (2000), pp. 13-15).

³ Archivo General de Simancas (AGS), Consejo Real de Castilla (CRC), leg. 204.

te real, atendido en grado de apelación por el juez mayor de Vizcaya, en la Chancillería de Valladolid, que luego pasaría al Consejo Real; a resultas del enfrentamiento que ambas comunidades mercantiles venían manteniendo desde comienzos del siglo XV para hacerse con el control del comercio marítimo con el norte de Europa. La lucha comenzó en Brujas, principal emporio mercantil del norte de Europa, donde las nutridas comunidades de comerciantes, navegantes y hombres de negocios extranjeros formaron consulados que los representasen y velasen por sus intereses. Desconocemos cuándo se constituyó el castellano, que llegó a ser uno de los más importantes, gracias al gran volumen de intercambios entre Castilla y Flandes, pero sí se sabe que la comunidad vasca, abanderada por los armadores vizcaínos, se instaló antes y al comienzo fue más numerosa; aunque la castellana, comandada por los comerciantes burgaleses, pronto rebasó en número y trascendencia a los navieros y mercaderes vascos y se hizo con el control del consulado de la colonia de súbditos del rey de Castilla. La rivalidad entre ambos colectivos por el dominio de tan trascendental institución desató una guerra abierta hacia 1451 en Brujas, que tuvo su continuidad hasta mediados del siglo XVI, tanto en la propia Flandes como en Castilla. Los principales jalones de esta lucha han sido señalados recientemente⁴, y que pasamos a resumir.

Tras la intervención de los reyes Juan II y Enrique IV, hacia 1455 el consulado castellano quedó dividido en su ámbito interno en dos secciones, la nación castellana, con Burgos a la cabeza, que agrupaba a los comerciantes procedente del sur del Ebro, y la nación de Vizcaya, con los bilbaínos a la cabeza, que acogió a los armadores y comerciantes vascos. Cada una tenía sus propios representantes, estatutos y averías, pero en el ámbito exterior y en asuntos comunes actuaban como un solo consulado, para lo que las partes designaron a sus representantes y firmaron una concordia que traía una tregua al conflicto en 1465.

No obstante, la lucha continuó más adelante en tierras castellanas, cuando Bilbao, que ya era un importante puerto de embarque del Cantábrico, merced a su excelente surgidero y a unas nutridas flota y comunidad de mareantes, comenzó a cobrar trascendencia mercantil, gracias a su creciente comunidad de comerciantes, que empezaba a quitar protagonismo a la burgalesa. Entre 1476 y 1494 se sucedieron los incidentes entre ambos colectivos, comandados por sus respectivas universidades de mercaderes, o gremios mercantiles; la de Burgos, nacida en la primera mitad del siglo XV, y la de Bilbao, aparecida en torno a 1487, a buen seguro para defender a los bilbaínos frente a los burgaleses. Burgos presionó a Bilbao impidiendo la participación en sus flotas de comerciantes de la segunda, o amenazando con realizar los fletes conjuntos y en masa desde otros puertos y con otros barcos; Bil-

⁴ GONZÁLEZ ARCE, José Damián, “La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)”, *Miscelánea Medieval Murciana*, 33 (2009), pp. 77-97; GONZÁLEZ ARCE, José Damián, “La universidad de mercaderes de Burgos y el consulado castellano en Brujas durante el siglo XV”, *En la España Medieval*, 33 (2010), pp. 161-202.

bao controló la venta y exportación de hierro y pretendió organizar el embarque de las flotas desde su embarcadero y aún desde todo el Cantábrico.

En 1494 los burgaleses dieron un paso más, y consiguieron que los Reyes Católicos fundasen el Consulado de Burgos, lo que situaba bajo la jurisdicción de la antigua universidad local y sus figuras rectoras, prior, cónsul y diputados, a todo el comercio castellano, dentro y fuera de las fronteras del reino; a la vez en materia judicial, como en asuntos mercantiles (embarque de flotas, averías, control de los factores en el extranjero...) y de representación del colectivo. Bilbao reaccionó rápidamente y, gracias a la potencia de su flota que servía de base a las armadas reales en tiempos de guerra, consiguió en 1495 de los monarcas que el Consulado no tuviese competencias al norte del Ebro.

Tras varios intentos fallidos de aproximación entre las partes, ambas perjudicadas por esta larga querrela, fueron firmados tres acuerdos (en 1499, 1500 y 1513) que suponían una victoria parcial de Burgos, si bien Bilbao mantuvo su independencia con la fundación de su propio Consulado en 1511. Estas concordias incluían una serie de ordenanzas que regulaban con gran detalle el tráfico marítimo y el embarque de mercancías, con clara ventaja para la primera. Si bien dicha normativa fue formalmente respetada, hacia 1547 los burgaleses comenzaron a protestar por el incumplimiento que, a su parecer, hacían los bilbaínos de los textos legales, lo que motivó el mencionado pleito.

En torno a esa fecha, el Consulado de Burgos comenzó negociaciones con Portugalete para trasladar a su puerto, más capaz que el de Bilbao por su mayor calado para naves de mayor tamaño, los embarques conjuntos de su flota. De modo que en 1547 se firmó un tratado entre ambas localidades que causó los litigios entre bilbaínos y burgaleses. En uno de ellos, originado por el secuestro de 6 naos gruesas con lana que los de Portugalete embargaron para reembarcar en su amarradero la mercancía con destino a Flandes, los de Bilbao acusaron a los de Burgos y Portugalete de haber realizado un monopolio y confederación, prohibidos por ley, cuyo resultado fue el boicot de los comerciantes burgaleses a Bilbao; contra el que reclamaron, alegando que nunca estuvieron obligados a cumplir las ordenanzas del Consulado de Burgos (las concordias arriba referidas). Tras una sentencia favorable a Bilbao en 1551, el pleito pasó al Consejo Real, mientras que la guerra con Francia hizo que se llegase a una nueva concordia, en 1553, que ponía paz entre las partes⁵.

En dicho pleito, los bilbaínos aportaron sesenta y ocho cartas de flete como prueba documental de que las ordenanzas que Burgos esgrimió para el embargo de 1547 no eran cumplidas desde tiempo atrás, sino que habían caído en desuso, de manera que cualquiera podía fletar naves en cualquier parte sin contar con la Universidad de Burgos. Fueron escrituradas por nueve escribanos: dos de Deva (con seis contratos en total), otros dos de Bilbao (con veintiocho) y cinco de San Sebas-

⁵ BASAS FERNÁNDEZ, Manuel, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963, pp. 42-45; GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*, Bilbao, 1913, pp. 3-35.

tián (con treinta y cuatro). Por lo que respecta a su fiabilidad, sin duda es mayor que la de las averías. No olvidemos a este respecto que los contratos de fletamento ostentan frente a las mismas carácter jurídico, de forma que lo recogido en ellos era bastante cercano a la realidad, para que en caso de incumplimiento la parte contraria pudiese resarcirse, mientras que las averías, al ser una tasa del Consulado sobre sus socios, tendieron a ser defraudadas. A estos efectos, se señalaba en la obra de Juan de Hevia Bolaños, *Curia Filipica* (1603), lo siguiente:

*“Si por el fletamento consta de la verificación de lo que le entregó al maestre y del precio de los fletes por instrumento público, por ello trae aparejada ejecución, según una ley de la Recopilación. Y lo mismo es si de ello consta instrumento auténtico, como el registro como el que se hace ante el escribano de ellos, que hace fe, conforme a otra ley...”*⁶.

El principal objetivo de este trabajo, según las características de la fuente utilizada, será el de aportar información sobre los flujos comerciales que tenían como punto de partida los puertos vascos, aunque teniendo en cuenta que la documentación no es exhaustiva para ningún año concreto, sino que nos muestra una visión general de lo acontecido durante la primera mitad del XVI.

Ello permitirá, bajo una sólida base empírica y documental, mejorar nuestro conocimiento sobre este comercio vasco de la primera mitad del siglo XVI, momento para el que escasean las fuentes homogéneas y seriadas.

El artículo se estructura en tres apartados: el primero referente a la descripción de la fuente documental; el segundo indagará sobre quiénes y de qué lugares eran los mercaderes protagonistas de este tráfico comercial; finalmente, se centrará en el análisis de las mercancías que constituían dicho tráfico.

1. La fuente documental

Por lo que respecta a la representatividad de esta documentación, tiene el valor de haber sido aportada por las partes como prueba en el proceso para demostrar lo que consideraba cada una de ellas que era la norma común y ordinaria del tráfico mercantil de los puertos cantábricos en la primera mitad del siglo XVI. La primera, Burgos, que dicho tráfico, en lo relativo a la lana, lo monopolizaba su Consulado, según las ordenanzas antedichas. La segunda, Bilbao, contraria a dicho monopolio, señalaba que la normativa esgrimida por Burgos estaba obsoleta, y que por ello se practicaba desde hacía bastantes años un intercambio libre entre los puertos vascos y Europa. Para defender su tesis con argumentos sólidos escogieron un total de 68 cartas de fletamento⁷, eligiendo aquéllas que venían a demostrar su argumentación,

⁶ HEVIA BOLAÑOS, Juan de, *Curia Filipica*, Imprenta de la Real Compañía, [1603] 1825, p. 503.

⁷ En un trabajo sobre el comercio marítimo entre Cádiz y Ámsterdam en el XVIII los contratos de fletamento son también la principal fuente empleada y, a pesar de lo avanzado de la época y de la

por lo que a partir de ellas podemos conocer qué pensaba el Consulado de Bilbao que había sido la tónica general del comercio por los puertos vascos en los cincuenta primeros años del siglo XVI. Esto es, cuáles eran las mercancías más frecuentemente exportadas e importadas, en qué cantidades, por qué puertos, sus orígenes y destinos más habituales, en qué barcos se transportaban y a quiénes pertenecían, es decir, quiénes fueron los principales protagonistas de dicho tráfico comercial, mercaderes y maestros de navío.

En cualquier caso, ha de quedar claro que, por lo antedicho, los citados 68 contratos de fletamento, base del presente estudio, constituyen una documentación sesgada, escogida a propósito por una de la partes en un proceso judicial, y que por lo tanto sólo refleja una realidad parcial del comercio de los puertos vascos en la primera mitad del siglo XVI. Con ella, el Consulado de Bilbao quería argumentar dos asuntos relacionados entre ellos, que convenían a sus intereses. De un lado, el antes mencionado de que las ordenanzas que regulaban el comercio cantábrico, redactadas por el Consulado de Burgos, que tenía capacidad normativa desde su constitución, a partir de las concordias de 1499-1500 y 1513, renovadas en 1533, suscritas entre las partes, y que consagraban su monopolio sobre el embarque de lana en las flotas conjuntas rumbo a Flandes y Europa del Norte, ya no eran observadas, o al menos no de forma universal y generalizada. De otro, que quienes no respetaban dicha legislación, exportando lana al margen del Consulado de Burgos y sus flotas conjuntas, eran comerciantes y navieros no bilbaínos, sino más bien sobre todo guipuzcoanos, de ahí que las cartas de flete que reflejan dicha trasgresión, en su mayor parte, sean referidas a puertos de esa provincia, sobre todo a San Sebastián. Mientras que, por el contrario, los contratos que tienen por origen el puerto de Bilbao no contienen comercio con lana, sino sobre todo de hierro, que, según las susodichas concordias, correspondía organizar a su propio Consulado.

No obstante, dada la escasez de fuentes que hemos señalado al comienzo del trabajo, la importancia del tema de investigación y su trascendencia para la economía castellana de las primeras décadas del siglo XVI, apenas estudiado para esta época, precisamente por la parquedad documental, y que sean los primeros contratos de fletamento dados a conocer para toda la cornisa cantábrica referidos a estas

importancia de los puertos analizados, de Cádiz a Ámsterdam solamente se han encontrado 16 de ellos en los archivos de protocolos; mientras que en los archivos holandeses han aparecido 139, que cubrían la ruta inversa (CRESPO SOLANA, Ana, *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, 2000, p. 91). Sobre los aspectos jurídicos del comercio medieval y moderno, SERNA VALLEJO, Margarita, “La regulación jurídica-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)”, *Notitia vasconiae: revista de derecho histórico de Vasconia*, 2 (2003); y LAPEYRE, Henry, *Una familia de mercaderes, los Ruiz. Contribución al estudio del comercio entre Francia y España en tiempos de Felipe II*, Valladolid, 2008; sobre los consulados mercantiles, SMITH, R. S., *Historia de los consulados de Mar (1250-1700)*, Barcelona, 1987; OGLIVIE, Sheila, *Institutions an European Trade: Merchants Guilds, 1000-1800*, Cambridge, 2011; y FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano, “Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao en los años ochenta y noventa”, en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Lisboa, 1998.

fechas, hacen imprescindible su análisis. Recuérdese que prácticamente ningún archivo de protocolos, donde deberían haberse conservado estos documentos notariales de las localidades ribereñas del Cantábrico, guarda fondos anteriores a 1550, y, cuando los hay, son muy poco abundantes y significativos. Por ello, resulta excepcional poder manejar nada menos que 68 de estos contratos que, en cualquier caso, reflejan una realidad incuestionable, aunque pueda ser sesgada, de la práctica comercial y naval del período; cuando otras fuentes de información, cuando las hay, que no son muchas, son bastante menos fiables, pues se trata de documentación fiscal, contable y de tasas de averías, que, a diferencia de los fletamentos, que debían reflejar escrupulosamente la realidad de los embarques, pues de ello dependían los intereses de ambas partes, mercader y naviero, siempre podían tratarla de forma más laxa y hasta falsearla.

La estructura diplomática de las citadas cartas de flete es la siguiente: constan de la fecha de suscripción, el escribano real o del número y los datos de los contratantes, nombres del mercader contratante, o fletante, y del maestre de la nave, o fletador, así como la vecindad de ambos. También se recogen, a veces, las características del navío contratado, nombre, clase, tonelaje, tripulación (marineros, grumetes y pajes), armamento y piezas de artillería. En ellas constaba igualmente el destino del cargamento, especificándose puerto y país, el puerto de salida de la misma y el de carga, en caso de que no fuese el mismo, ya que podían darse varias situaciones para que esto no coincidiese: en primer lugar hay que tener en cuenta que las flotas conjuntas partían de un mismo fondeadero, pero los barcos previamente eran cargados en otros antes de acudir al de salida; otras veces las mercancías podían ser cargadas en barcas en surgideros de menor calado, como Bilbao o San Sebastián, para embarcarlas posteriormente en naves de mayor tonelaje que no podían atracar en los primeros y esperaban en muelles de mayor calado, como Portugaleta o Pasajes; en otras ocasiones era fijada la ruta a seguir, así como las escalas.

Asimismo, incluían, como es lógico, cuál era la carga, su cantidad, los símbolos o marcas con que iban rotuladas las sacas que la contenían⁸, el plazo de salida desde la llegada al puerto de embarque, el pago del flete por unidad embarcada en la moneda del país de arribada, o en otra, así como el plazo de tiempo en que se haría efectivo el mismo tras la llegada y las averías a abonar⁹. A veces constaba también el lugar donde debía viajar la carga y los consignatarios de la misma, agen-

⁸ ALVARDO PLANAS, Javier, *Heráldica y usos tradicionales de las corporaciones de oficio: Las marcas de canteros*, Madrid, 2009; PRIOTTI, Jean Philippe, *Los Echávarri, mercaderes bilbaínos del siglo de oro: ascenso social y económico de una familia*, Bilbao, 1996, p. 149; GUIARD Y LARRAURI, *op. cit.*, pp. 73, 77; GUIARD, Teófilo y RODRÍGUEZ, Ángel, *Compendio e índices de la historia de Bilbao*, Bilbao, 1978, p. 30.

⁹ Valga como ejemplo el desglose de las averías que se especifican en la carta de fletamento escriturada en Bilbao en 2-9-1547 (AGS, CRC, leg. 204) entre Juan Pérez de Arriola propietario del galeón Santa Lucía y el mercader Antonio de Olabe, para llevar quinientas sacas de lana a Flandes: *para limosnas y misas por el buen viaje, 1 ducado; al que le sacó de la barra, 1 ducado; 71 rs. a los hombres de la barra; 7 ducados de a 6 sueldos y 3 dineros por las costas de desplazamiento del mercader.*

tes o factores a los que se debía hacer entrega de ésta. Algunos contratos contienen las condiciones a aplicar a la mercancía de retorno, en qué consistía y su cantidad, los puertos de embarque y destino, los fletes a abonar por la misma y los consignatarios a quienes debía ser entregada. En definitiva, como se puede apreciar, se trata de un importante caudal de información sobre el comercio marítimo vasco de la primera mitad del siglo XVI, momento como se sabe, de verdadero auge de esta actividad, que comenzó a entrar en declive un par de décadas después, hacia 1570, toda vez que la pujanza de la ciudad de Burgos ya no fue la misma desde mediados de siglo¹⁰.

Como acabamos de exponer, es del todo excepcional el hallazgo de estos contratos de fletamento de los puertos vascos de la primera mitad del siglo XVI, sobre todo los más tempranos de sus dos primeras décadas, teniendo en cuenta que los documentos notariales de las provincias de Vizcaya y, en menor medida, Guipúzcoa han desaparecido casi en su integridad. De manera que las pocas cartas de flete encontradas en su día por Guiard y Larrauri se hallaban en el Archivo del Consulado de Bilbao y eran relativas a la segunda mitad del siglo¹¹. Parecidas a las cartas vascas son las muy escasas cántabras conservadas para el siglo XVI y comienzos del siguiente¹², así como las numerosas sevillanas del comercio con América¹³, o las malagueñas¹⁴; información similar se contiene en las gaditanas del XVIII, relativas al comercio con Ámsterdam¹⁵. Se trata de una estructura diplomática que ya está presente en los numerosos contratos conservados para la Sevilla del siglo XV¹⁶, tal y como se comprueba en los que han sido publicados¹⁷. No es éste lugar para entrar en los pormenores de este tipo de fuente ni para comparar los contratos de las diferentes regiones y períodos, que, por otra parte son bastante parecidos entre sí.

El lapso cronológico que abarca la documentación estudiada se inserta en una coyuntura claramente expansiva para la economía europea y la actividad comercial, cada vez más escorada hacia el eje atlántico, es decir, relegando el hasta ese mo-

¹⁰ GONZÁLEZ PRIETO, Francisco José, *La ciudad menguada: población y economía en Burgos, s. XVI y XVII*, Universidad de Cantabria, 2005, pp. 297-302.

¹¹ GUIARD Y LARRAURI, *op. cit.*, pp. 68-84.

¹² PORRAS ARBOLEDAS, Pedro Andrés, “La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XV-XIX). Segunda parte”, *Cuadernos de Historia del Derecho*, 8 (2001), pp. 141-154.

¹³ MARTÍNEZ GIJÓN, José, “La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 10 (1983), pp. 119-156.

¹⁴ MACHANT RIVERA, Alicia, “Apuntes de diplomática notarial II: El contrato de fletamento en los protocolos notariales malagueños del siglo XVI”, *Isla de Arriarán*, 25 (2005), pp. 113-123.

¹⁵ CRESPO SOLANA, *op. cit.*, pp. 90 y ss.

¹⁶ AZNAR VALLEJO, Eduardo, “Barcos y barqueros de Sevilla”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 21, 1994, pp. 1-12; y AZNAR VALLEJO, Eduardo, “Andalucía y el Atlántico Norte a fines de la Edad Media”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 30 (2003), pp. 103-120.

¹⁷ BONO, José y UNGUETI-BONO, Carmen, *Los protocolos sevillanos de la época del descubrimiento. Introducción, catálogo de los protocolos del siglo XV y colección documental*, Sevilla, 1986, pp. 226-230 y 422-426.

mento dominante ámbito mediterráneo. Este viraje será todavía más acusado cuando a finales del siglo XV el descubrimiento del continente americano, y con él toda una nueva senda de flujos comerciales, vuelque definitivamente el peso del comercio europeo hacia este espacio. Evidentemente, para enlazar dicho comercio con el europeo, había que contar con el concurso del área cantábrica, amén de ser bisagra entre América y Europa, por ser el principal foco exportador de hierro (barras, herramientas, etc.) para la incipiente población castellana en los territorios a colonizar en territorio americano.

Para el caso de Castilla la situación fue aún más radical. Gracias al fortalecimiento de las grandes ferias comerciales que, originarias del siglo XV, mantienen y amplían su radio de influencia a lo largo de la primera mitad del XVI. Medina del Campo, Medina de Rioseco, Villalón y en menor medida la villa de Valladolid, se consolidarán durante este periodo como uno de los principales centros del comercio europeo y mundial. Su carácter de núcleos redistribuidores de buena parte de los productos intercambiados en el mercado internacional, harán que muchas localidades costeras del área cantábrica cobren auge e importancia sirviendo de enlace entre los mercados europeos y estos otros interiores.

De entre todos ellos, amén del puerto de Santander y su vinculación con la exportación de lana burgalesa, destacarán sobremanera los puertos vascos ligados fundamentalmente a la exportación de un producto originario de esas tierras: el hierro¹⁸. Al mismo tiempo, y aprovechando estas inercias generadas por las redes mercantiles ligadas al comercio del hierro y el acero, se desarrollarán otras vías de intercambio hasta ese momento menos explotadas, pero que de forma paulatina se irán fortaleciendo a lo largo del siglo XVI. En efecto, la primacía del embarcadero de Santander en cuanto a la exportación de lana será poco a poco cuestionada por otros puertos, en este caso, y como luego se podrá ver con detalle, por los surgideros guipuzcoanos; por otro lado, estos flujos comerciales, de ida y vuelta, permitirán y fomentarán la llegada de productos europeos a los mercados castellanos¹⁹. Así, a los pesados y lujosos paños tradicionales de origen flamenco, se suman las nuevas telas de lana más ligeras fabricadas en Inglaterra y Flandes, así como los lienzos franceses y holandeses, etc.; pero también, y no lo olvidemos (estamos en un periodo aún muy lejano para hablar de integración del mercado nacional), la presencia de artículos de primera necesidad, productos de abasto cotidiano y de los que era deficitario el territorio vasco, sobre todo su cornisa marítima, caso del cereal²⁰.

¹⁸ PRIOTTI, Jean Philippe, “El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 193-206.

¹⁹ PRIOTTI, *op. cit.*, p. 195.

²⁰ ALBERDI LONBIDE, Xabier, “La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos o víveres en los siglos XVI-XVII, base del sistema económico de Gipuzkoa durante la Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 227-228; y ARIZAGA, Beatriz y BOCHACA, Michel, “El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de

Los protagonistas de esta frenética actividad fueron una pléyade de comerciantes de todas las naciones de Europa, tanto del norte como del sur, movidos por el gran nivel de intercambios que se desarrollará en esta zona. Lo que nos da idea del alto grado de desarrollo comercial alcanzado en la misma, sin que debamos olvidar que los principales actores seguirán siendo los comerciantes castellanos, en este caso, lógicamente vascos.

Otro hecho a tener en cuenta durante buena parte de esta etapa es que la actividad comercial se va a desarrollar en un marco de gran inestabilidad ocasionada por los continuos enfrentamientos bélicos que distorsionarán -vía corso- las pacíficas relaciones económicas entre los diferentes territorios europeos. Será, sobre todo, la primera mitad del siglo XVI la que muestre mayor inestabilidad, fundamentalmente propiciada por las diferentes guerras entabladas por los reinos de Castilla y Francia. A pesar de ello, y aun cuando estas tensiones dejaron huella en la documentación manejada -como luego veremos-, el tráfico comercial siguió incrementándose durante todo este tiempo²¹.

Visto, someramente, el contexto en el que se inserta la documentación manejada, pasemos a detallar algunos de los principales aspectos apuntados líneas atrás: los agentes que desarrollan la actividad comercial (fletantes, fletadores y mercaderes) y los productos que circulan por estas rutas comerciales.

2. Los hombres

Antes de analizar con detalle quiénes eran los mercaderes que llevaban a cabo esta actividad a comienzos del siglo XVI a través de los puertos vascos, hay que aclarar algunas cuestiones de índole práctico para el estudio de la documentación. La estructura de las cartas de flete a este respecto suele ser siempre la misma, si bien hay variaciones en función de lo detalladas o no que sean a la hora de aportar datos complementarios. De esta forma, sucede que al analizar quiénes eran los actores que intervenían en esta actividad comercial hay cartas en las que sólo aparecen dos personajes -fletador y fletante-, otras en las que además de éstos se recogen uno o varios factores relacionados por tanto con el fletador, finalmente otras en las que la relación de sujetos es mucho más extensa, incrementándose en este caso la parcela de los mercaderes.

Vizcaya a finales de la Edad Media”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 45-46.

²¹ BARKHAM HUXLEY, Michael, “El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), p. 158; AZPIAZU, José Antonio, “Guerra y supervivencia. Un episodio del corso guipuzcoano de mediados del siglo XVI”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5 (2006), pp. 280-281; y GUEVARA, José Ramón, “El corso en el País Vasco del XVI”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5 (2006), pp. 245-246 y 256-258.

Las diferencias sustanciales de matiz vienen derivadas por dos aspectos: quién establece el contrato de fletamento, y quién es propietario de la carga (bien de toda, bien de parte). Atendamos antes de nada a la definición que del fletamento aparece en la obra jurídico/mercantil de Juan de Hevia Bolaños:

*“Fletamento es el contrato que se hace entre el dueño o maestro de la nave y el que lleva sus cosas en ella para llevarlas de una parte a otra, y por ello pagarle el precio de flete que concertaren, ..., y así es un contrato de alquiler en que el dueño o maestro de la nave la alquila al cargador para en ella llevar sus cosas por el precio que por ello le da”*²².

De este modo, tenemos definida la acción de fletar un barco, así como los sujetos fundamentales para que ésta se dé: fletante y fletador. El otro dato fundamental de cara a ordenar las acciones de cada uno de los intervinientes en esta acción es el de analizar a los propietarios de la carga transportada. Volvamos de nuevo a la *Curia Filípica* para ver lo que dice al respecto:

*“El que fleta la nave para llevar en ella sus cosas y persona -el fletador-, la puede fletar para lo mismo a otro, si no es que en el fletamento otra cosa en contrario fuere convenido”*²³.

Es decir, que una vez establecida la carta de fletamento, el fletador podía transportar en el barco cualquier mercancía, fuese o no fuese de su propiedad. La única premisa que había de cumplirse era que expresamente en el contrato no se especificase cosa en contra, o lo que es lo mismo, que se impidiese la carga de otros mercaderes. Atendiendo a este aspecto, en aquellos contratos en los que aparece desglosada la carga del barco entre sus legítimos propietarios, se puede observar que la cláusula se llevaba a cabo, ya que aun cuando parte de la carga fuese del fletador -o de otra persona, ya que podía actuar como factor de éste-, el resto de la misma está claramente establecido a quién pertenecía. Por lo tanto, a tenor de estos datos, aquellos documentos en los que se señalan los diferentes propietarios de las mercancías, atenderían a dos situaciones: la primera, probablemente la que se ajustase a la realidad, que el fletador alquilase la parte del barco que no llegaba a cubrir con su cargamento a otros mercaderes (subarrendamiento); la segunda, que formasen parte de una misma compañía aun cuando la titularidad de la carga fuese individual.

Por último, hay que indicar también la presencia de cartas de fletamento en las que aparece otro grupo de personas, los consignatarios, es decir, aquéllas a las que iba destinado el cargamento o una partida de mercaderías del buque. Actuando

²² HEVIA BOLAÑOS, *op. cit.*, p. 498.

²³ HEVIA BOLAÑOS, *op. cit.*, p. 499.

éstos, de esta manera, como agentes de los propietarios de las mismas en los lugares de recepción.

Vistos someramente los diferentes actores que van a intervenir en el tráfico mercantil, analicemos con detenimiento la información que sobre cada grupo nos ofrecen las cartas de flete analizadas en este trabajo y aportadas en el pleito en cuestión.

En primer lugar nos detendremos en el estudio de la figura de los fletantes, es decir, el *“naviero que cede a otra persona -fletador- la utilización de todo o parte de un buque para la carga de mercancías, obligándose, a cambio de un precio -flete-, a transportar la carga de un puerto a otro”*²⁴. De los sesenta y ocho contratos manejados, en la mayoría, un total de sesenta y tres, aportan el dato de la vecindad del fletante. El predominio, como no podía ser de otra manera, era de fletantes súbditos oriundos de la Corona de Castilla (cincuenta y nueve), mientras que tan sólo un seis por ciento eran extranjeros. En este sentido, la legislación señalaba de forma clara e inequívoca que siempre y cuando se pudiese, el barco debería ser de un natural del reino:

*“Asimismo en fletar y cargar las naves, así de naturales del reino que estuvieren aprestadas son preferidas a las de los extranjeros de él que al tiempo del cargar estuvieren en el puerto donde se hiciere la carga (...) Y procede aunque sea en tierra de señorío (...) Y aunque los tales extranjeros tengan carta de naturaleza (...) De que se sigue, que de esta manera en el fletar y cargar la nave el cargador natural se prefiere al extranjero, como consta de unas leyes recopiladas”*²⁵.

De este modo, la mínima presencia de armadores foráneos no debe de sorprender. Los cuatro documentados, corresponden tres a súbditos franceses y a uno de la Corona de Portugal²⁶.

Por lo que respecta a los fletantes oriundos de la Corona de Castilla, el predominio es abrumador de guipuzcoanos (casi un cuarenta por cien) y vizcaínos (un cuarenta y un por cien), si bien la nómina de poblaciones es muy extensa como muestra el cuadro 1²⁷.

²⁴ URÍA, Rodrigo, *Derecho Mercantil*, 1995, p. 1.136 y ARIZAGA Y BOCHACA, *op. cit.*, p. 50.

²⁵ HEVIA BOLAÑOS, *op. cit.*, p. 499.

²⁶ A estos efectos, BARKHAM HUXLEY, *op. cit.*, p. 149

²⁷ Ver mapa en apéndice 1.

Cuadro 1
Vecindad de los fletantes (1504-1549)

Provincia	Localidad	Número de fletantes
Álava	Vitoria	1
Asturias	Candas	1
Guipúzcoa	Deva	2
Guipúzcoa	Fuenterrabía	2
Guipúzcoa	Motrico	1
Guipúzcoa	Orio	2
Guipúzcoa	Pasajes	4
Guipúzcoa	Rentería	3
Guipúzcoa	San Sebastián	11
La Coruña	La Coruña	1
Lugo	Ribadeo	1
Pontevedra	Cangas	1
Santander	Castro Urdiales	2
Santander	Santa María del Cesto	1
Vizcaya	Bilbao	3
Vizcaya	Baracaldo	1
Vizcaya	Deusto	6
Vizcaya	Lequeitio	1
Vizcaya	Ondarroa	2
Vizcaya	Portugalete	7
Vizcaya	San Julián de Musquiz	1

Fuente: AGS, CRC, 204

Aun cuando estos datos pudiesen apuntar hacia una relativa dispersión del comercio marítimo en el territorio vasco, lo cierto es que si este dato lo comparamos con el del lugar en el que se encontraba fondeado el barco fletado, la imagen es mucho más nítida, ya que los cincuenta y un casos que conocemos se distribuyen en tan sólo seis puertos: Ondarroa (1), Bilbao (5), Deva (6), Portugalete (8), Pasajes (11) y San Sebastián (20). Como era de esperar, el número de localidades se concentra atendiendo a la agrupación en núcleos de mayor tamaño (Bilbao y San Sebastián) y por ende mayor tráfico comercial, y en el resto de casos, por ser grandes puertos con fáciles y rápidos accesos a los núcleos urbanos más poblados.

Si en vez de analizar la figura de los fletantes nos detenemos en la de los fletadores²⁸, la imagen nos muestra una mayor dispersión territorial, ya que aunque el predominio sigue siendo abrumadoramente mayor para los naturales del reino, los extranjeros alcanzan el doce por ciento, con una clara mayoría de fletadores ingleses e irlandeses. Por lo que respecta a los naturales del reino, su distribución geográ-

²⁸ Ver mapa en apéndice 2.

fica nos indica que los mercaderes vascos controlan este tráfico comercial con base en los embarcaderos de la costa vascongada; así, los vizcaínos casi alcanzan el treinta por cien, mientras que la primacía la ostentan los guipuzcoanos con un cuarenta y cinco por cien del total debido a los motivos más arriba expuestos. Por otro lado, es interesante observar la presencia de comerciantes de otras regiones que, si bien no son importantes en número, sí lo son por lo que van a representar para el tráfico de diferentes productos como luego tendremos ocasión de ver, caso de los riojanos, navarros, alaveses y andaluces.

Cuadro 2
Vecindad de los fletadores (1504-1549)

Provincia	Localidad	Número de fletadores
Álava	Vitoria	3
Cádiz	Sanlúcar de Barrameda	1
Guipúzcoa	Deva	1
Guipúzcoa	Fuenterrabía	2
Guipúzcoa	Mondragón	1
Guipúzcoa	San Sebastián	28
La Rioja	Logroño	3
Navarra	Pamplona	2
Navarra	Tudela	1
Vizcaya	Bermeo	1
Vizcaya	Bilbao	18
Vizcaya	Elorrio	1
Vizcaya	Lekeitio	1

Fuente: La misma del cuadro 1

El tercer grupo que definíamos con personalidad propia era el de los mercaderes, aquellos que no suscribían directamente el contrato de fletamento. Además de los fletadores, que en todos los casos analizados eran propietarios de toda o parte de la carga del barco, en algunas ocasiones están desglosados todos los propietarios de las mercancías. Aparecen en once cartas de flete, siendo en total ochenta y cinco los mercaderes implicados, si bien los documentos tan sólo aclaran la vecindad de doce de éstos. Su procedencia es en todos los casos, menos uno, de fuera del País Vasco, de lugares como Zaragoza, Pamplona y Logroño²⁹. Su comercio, a tenor de los datos consignados, estaba estrechamente vinculado al tráfico lanero, pues de las

²⁹ DESPORTES BIELSA, Pablo, “Aragón en el comercio con Flandes (siglo XVI)”, *Revista de historia Jerónimo Zurita*, 74 (1999), pp. 180-199. Sobre los hombres de negocios en esta época, FAGEL, Raymond, “Los Juan Martínez de Recalde, de Bilbao: de mercaderes a héroe naval (1504-1588)”, *Investigaciones Históricas: Época moderna y contemporánea*, 23 (2003), pp. 11-32.

once cartas, diez se centran en la comercialización de esta materia prima en Europa, como luego se verá, fundamentalmente Flandes.

3. Los productos: tipos, rutas y barcos

Sin lugar a dudas, las cartas de fletamento aportan mucha más cantidad de información acerca de cuáles eran los productos que se traficaban por los puertos vascos, así como las rutas, tanto de ida como de vuelta que seguían los barcos que desarrollaban este comercio. Su análisis permitirá igualmente ampliar algunas de las conclusiones o evidencias que hemos señalado al hablar de los mercaderes.

Antes de comentar los artículos consignados en las cartas de flete, hay que recordar dos cosas: la primera que la documentación comentada no es sistemática, es decir, no es un registro fehaciente de todos los productos que se transportaron; la segunda, que el origen de la documentación era como aporte probatorio en un juicio, con lo que las cartas estaban seleccionadas para demostrar lo que esta parte en litigio quería dejar claro, es decir, que Bilbao y su Consulado no se inmiscuían en el tráfico lanero, pero sí en el resto, como era costumbre desde tiempo inmemorial.

Del total de sesenta y ocho contratos, conocemos la mercancía de sesenta y seis, siendo norma común el traslado de un solo producto -especialización-, frente a aquellos otros barcos que señalan que llevan más de uno como carga, ya que éstos apenas superan el veinte por cien de los embarques.

Como se puede apreciar en los datos del cuadro 3, las mercancías más demandadas en este tráfico comercial desde los puertos vascos hacia el exterior eran el hierro y la lana, mientras que el resto de artículos lo eran casi de forma marginal, y en muchas de las ocasiones, como complemento a ese comercio lanero y de hierro. De hecho, este último producto es el que más veces aparece compartiendo viaje con otras mercancías, probablemente por su componente de carga de equilibrio, lo que le hacía perfectamente compatible como contrapeso en la carga de los buques de otros artículos³⁰.

Cuadro 3
Tipos de productos embarcados

Producto	Número de fletes	En solitario	Con otros productos
Hierro/Acero	32	21	11
Lana	26	22	4
Vino	8	4	4
Madera	4	2	2
Fruta	3	1	2
Pastel	3	2	1

³⁰ URIARTE AYO, Rafael, "El hierro vasco y los mercados europeos y colonial durante el Antiguo Régimen", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), p. 314.

Producto	Número de fletes	En solitario	Con otros productos
Resina	2	0	2
Pescado salado	1	0	1
Alumbre	1	1	0
Paños	1	1	0
Estameñas	1	0	1

Fuente: La misma del cuadro 1

En efecto el hierro, y a veces el acero, aunque en menor número de ocasiones, procedente de las numerosas ferrerías diseminadas por el área vizcaíno-guipuzcoano, se configura como el artículo estrella de la economía de exportación del País Vasco³¹. El tráfico de este bien intermedio se realiza bajo todo tipo de formas. A veces sólo se dice que el género embarcado es "hierro"; hemos de entender que no en forma de mineral, sino ya fundido y en bruto, contenido en toneles, como se indica en ocasiones. Otras veces la mercancía transportada era metal semielaborado y forjado con formas predeterminadas para fines concretos; como flejes, flejes de *astería*, flejes de picos, arcos, hojas en barriles, hojas en líos, cabos o hierro *vergajón*. A tenor de los datos recogidos en las cartas de fletamento, los puertos en los que se embarcó esta materia prima se corresponden de forma clara con los de la provincia de Guipúzcoa (San Sebastián, Deva y Pasajes), mientras que los de Vizcaya se muestran como minoría (Portugaleta, Ondarroa, Bilbao y Lequeitio)³². Los estudios hasta ahora realizados sobre la producción metalúrgica vasca de este periodo indican que las principales ferrerías y por lo tanto los principales focos de exportación, se ubicaban en la zona vizcaína, por lo que habrá que pensar que esta distorsión que indicamos favorable a las ferrerías guipuzcoanas se deba al sesgo de la documentación manejada. De todas formas, las únicas referencias que aportan los fletes acerca del origen del hierro lo vinculan directamente con las herrerías diseminadas a lo largo del Urumea.

Otro dato de interés acerca del comercio del hierro es el de analizar los lugares hacia los que se embarca desde los puertos vascos. Los documentos indican claramente un predominio del comercio inglés, ya que un sesenta por cien de los

³¹ PRIOTTI, *op. cit.*, p. 197; CASADO ALONSO, Hilario, "El comercio del hierro vasco a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), p. 165; BILBAO, Luis María, "La industria siderometalúrgica tradicional en el País Vasco (1450-1720)", *Hacienda Española*, 108-109 (1987); BILBAO, Luis María, "El comercio marítimo de la villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI", *Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*, 12 (2003); BILBAO, Luis María, "El ascenso mercantil del País Vasco en los siglos XIII al XVII", *Cuadernos de Alzate. Revista vasca de cultura e ideas*, 31 (2004); PRIOTTI, Jean Philippe, *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*, Bilbao, 2005; GONZÁLEZ ARCE, José Damián, "El puerto de San Sebastián y su cofradía de mareantes de Santa Catalina", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 21 (2011)

³² CASADO ALONSO, Hilario, *op. cit.*, p. 169; y PRIOTTI, Jean Philippe, *op. cit.*, pp. 195-196.

fletes de hierro van hacia este territorio³³, mientras que la otra gran área de envío del metal vasco se configurará en el sur peninsular, bien sea a territorio portugués -Lisboa-, bien a Andalucía -Sevilla y Sanlúcar de Barrameda-, ya que ambos destinos alcanzan el veinticinco por cien del total de fletes del mismo³⁴. Como ya han señalado otros autores, de forma paulatina el comercio de hierro desde los puertos vascos hacia territorio americano -vía sevillana y lisboeta- fue en aumento a la par que lo hacían las necesidades de la creciente población europea en América³⁵.

El otro artículo que de forma mayoritaria copa los contratos de fletamento es la lana. Su envío hacia el mercado europeo se canaliza directamente hacia los puertos flamencos de Ramua y La Esclusa -Sluis-, si bien el centro consumidor y redistribuidor de esta materia prima, como apuntan en los propios contratos, estaba ubicado en la cercana ciudad de Brujas³⁶. Para esta lana merina castellana, aun cuando salía en mayor cantidad a lo largo de la primera mitad del siglo XVI por el puerto de Santander, poco a poco se fue consolidando como punto de embarque el de los fondeaderos vascos³⁷. No en balde, recordemos, éste fue el elemento fundamental que motivó el citado pleito. Probablemente por ello la práctica totalidad de los contratos de flete cuyo artículo transportado era la lana se establecen desde puertos guipuzcoanos. Tal vez en este dato resida la no aparición de mercaderes laneros del interior de Castilla (Burgos, Soria, Ávila, Medina del Campo y sobre todo Segovia), y sí de exportadores de la zona navarra, riojana y aragonesa, regiones éstas más alejadas del ámbito directo de influencia del Consulado de Burgos³⁸.

Del resto de productos embarcados, el siguiente en importancia es el vino, en la mayoría de las ocasiones enviado a puertos ingleses y compartiendo sitio en las bodegas de los barcos con el hierro; la fruta (naranjas, limones y pasas) aparece en tres ocasiones con destino a Flandes y Londres, si bien en las tres el contrato se

³³ Comercio éste consolidado y asentado desde al menos el siglo XIII, CHILDS, "Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c. 1200-c. 1500", *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), p. 64. Igualmente, es conocida la demanda de hierro vasco para la industria naval inglesa. URIARTE AYO, Rafael, *op. cit.*, p. 314.

³⁴ GARCÍA FUENTES, Lutgardo, *Sevilla, los vascos y América*, Bilbao, 1991; AZPIAZU, José, "Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna", *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), p. 208.

³⁵ AZPIAZU, José, *op. cit.*, pp. 208-213.

³⁶ DESPORTES BIELSA, Pablo, *op. cit.*, p. 190 y ORELLA UNZÚE, José Luis, "Comerciantes vascos en Normandía, Flandes y La Hansa: 1452-1526", *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), p. 88. Salvo dos embarques con destino a Ruan y otro al puerto de La Rochela, el resto de forma invariable son siempre para Ramua o La Esclusa, de forma indistinta en muchas ocasiones.

³⁷ MAZA SOLANO, Tomás, "El comercio de lanas por el puerto de Santander con Flandes y Francia en los años 1545 a 1551", en *Aportación al estudio de la historia económica de La Montaña*, Santander, 1957; PRIOTTI, Jean Philippe, *op. cit.*, p. 197; y URIARTE AYO, Rafael, *op. cit.*, p. 314.

³⁸ PHILLIPS, Carla y PHILLIPS, William, *Spain's Golden Fleece: Wool Production and the Wool Trade from the Middle Ages to the Nineteenth Century*, Baltimore, 1997; DESPORTES BIELSA, Pablo, *op. cit.*, p. 188.

cierra en el País Vasco aun cuando el embarcadero de carga se sitúa muy lejos, así, en Valencia, Colindres y El Puerto de Santa María; el pastel, con tres fletes siempre compartidos, dos dirigidos hacia Inglaterra y uno a Francia; el alumbre, propiedad de los mercaderes burgaleses De La Torre, cargado en Mazarrón y enviado a Ruan y Flandes; y entre las restantes mercancías, de forma simbólica aparece el pescado salado -bacalao-, la madera, la resina, e incluso la pañería castellana, en este caso estameñas castellanas enviadas a Flandes y paños de Castilla y de Durango remitidos al puerto de La Coruña³⁹.

En definitiva, una importante variedad de productos que, salvo el hierro y la lana, sólo actuaban de meros acompañantes de estos dos. Atendiendo a este sesgo del comercio vasco -hierro y lana-, los embarcaderos de carga de estos productos van a estar dominados por los guipuzcoanos (cincuenta y uno por cien), seguidos a cierta distancia por los vizcaínos (veintinueve por cien), y ya a mucha distancia los gaditanos y santanderinos (cada uno con un cuatro por cien). El predominio nacional es casi absoluto, ya que sólo uno de los embarques se estipula que se haga fuera de territorio castellano, en concreto en el puerto francés de La Rochela.

Aun cuando ya se ha señalado algo al respecto, las principales rutas que van a trazar los barcos cargados en los fondeaderos vascos serán las que los lleven hasta territorio flamenco e inglés. Teniendo en cuenta que a veces se señala en el contrato de fletamento que la nave ha de hacer escala en diferentes surgideros (y que en ellos se puede vender la mercancía), conocemos un total de ochenta y tres menciones a puertos que se distribuyen de la siguiente manera.

Cuadro 4
Lugares de destino de las mercancías embarcadas en los puertos vascos

País	Número de fletes	% de fletes	Puertos
Flandes	29	34,9	La Esclusa y Ramua
Inglaterra	29	34,9	Londres, Santa Catalina, La Pola, Bristol, Lim, Exeter y Antona
España	8	9,6	Ayamonte, Bilbao, La Coruña, Sanlúcar de Barrameda, Málaga, Alicante y Palma
Francia	7	8,3	Nantes, Ruan, San Julián y La Rochela
Portugal	4	4,8	Lisboa
Italia	2	2,4	Mesina, Nápoles y Palermo
Irlanda	1	1,2	Galway

Fuente: La misma del cuadro 1

³⁹ HERNÁNDEZ GARCÍA, Ricardo, *La industria textil lanera castellana. Una herencia malbaratada, 1750-1850*, Oviedo, 2010, pp. 11-14.

Hay que tener presente que no en todas las ocasiones se aporta este dato, ya que a veces lo dejan en un genérico “Flandes” o “Inglaterra”, privándonos de este modo del destino preciso. Más allá de este contratiempo, los apuntes recopilados en el cuadro 4 vienen a corroborar lo señalado acerca de las mercancías, de ahí que predominen los puertos flamencos -lana- y los ingleses -hierro-, mientras que del resto tal vez destaque el elevado número de fondeaderos castellanos, si bien responden a varios contratos de flete en los que se señala de forma expresa las escalas que había de hacer la embarcación⁴⁰.

Otro aspecto muy importante que hay que destacar a la hora de analizar esta documentación -del que sorprende la escasa información-, es el de los retornos, o lo que es lo mismo, si los barcos tras descargar las mercancías fletadas volvían cargados con productos de territorio europeo.

Del total de contratos de fletamento analizados, aparece de forma expresa información sobre los retornos en un total de once, si bien en otros tantos señalan las cartas la posibilidad de que se realizasen, aunque no se concreta ni la carga ni los puertos en los que se había de embarcar y desembarcar dichas mercancías.

Antes de analizar con detalle los datos del cuadro 5, hay que aclarar un aspecto respecto a los lugares de inicio de la ruta. Para determinar este punto, tomamos como inicio de la misma el fondeadero en el que se señala que se va a hacer la carga de las mercancías. No obstante, la partida de la travesía podía no comenzar en ese puerto de embarque, ya que de ordinario las naves procuraban no surcar el mar en solitario, y para ello se unían en flotas juntando varios barcos -que podían o no llevar artículos comerciales del mismo mercader- que compartían destino o al menos buena parte del trayecto⁴¹. De este modo, entendemos que éste era también un factor a favor de la concentración de los embarques en determinados surgideros, con el propósito de facilitar la formación de flotas sin el recurso a navegar de puerto en puerto hasta encontrar viajes de conveniencia.

Cuadro 5
Cartas de fletamento con retornos hacia los puertos vascos

Ruta ida	Carga ida	Viaje vuelta	Carga vuelta	Lugar carga
Deva-Nantes	Acero	Nantes-Ondarroa	Cereal	Nantes
S. Sebastián-Palermo	Hierro	Palermo-La Rochela	Alumbre	Civitavecchia
S. Sebastián-Sanlúcar	Hierro	Sanlúcar-Ramua	Fruta	Sanlúcar
S. Sebastián-Londres	Hierro	Londres-S. Sebastián	Cereal	Ramua
S. Sebastián-Lim	Hierro	Lim-S. Sebastián	Cereal/Habas	Lim

⁴⁰ PRIOTTI, Jean Philippe, *op. cit.*, p. 204.

⁴¹ TENA GARCÍA, Soledad, “Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), p. 138.

Ruta ida	Carga ida	Viaje vuelta	Carga vuelta	Lugar carga
Pasajes-Bristol	Hierro	Bristol-Pasajes	Cuero/Plomo	Bristol
Pasajes-Lim	Hierro	Lim-Pasajes	Trigo/Habas	Lim
Pasajes-Bristol	Hierro/Vino	Bristol-Pasajes	Cereal/Cerveza	Bristol
S. Sebastián-La Esclusa	Lana	La Esclusa-S. Sebastián	Trigo	Inglaterra
Bilbao-Ramua	Lana	Flandes-Bilbao/Laredo	Paños	Flandes
Laredo-Inglaterra	Madera	Inglaterra-Bilbao	-	Amberes

Fuente: La misma del cuadro 1

Como se ve en el cuadro 5, prácticamente todos los retornos proceden de barcos cargados en el viaje de ida con hierro, si bien aun cuando la mayor parte de ese cargamento vimos como iba a parar a territorio inglés, ahora en el regreso se observa que un número destacado de éstos procede de puertos franceses y españoles⁴². Destaca también otro hecho que se observa en algunos de estos retornos, y es lo que se podría denominar como una especie de *triangular trade* en el comercio naval europeo, ya que aun cuando el viaje de retorno comenzaría en el puerto al que habían llegado las mercancías de ida, la carga de las de vuelta se hacía en otro distinto, a veces considerablemente alejado. De esta forma, se establecía ese comercio triangular entre los fondeaderos vascos de los que salía hierro transportado hacia los puertos ingleses, se desembarcaba en éstos y posteriormente se desplazaba el navío a territorio flamenco, para cargar nuevos productos y llevarlos de vuelta a los puertos vascos; es probable que entre Inglaterra y Flandes, la nave no viajase de vacío sino que llevase alguna nueva mercancía por cuenta del maestro, sin contar con el fletador, de manera que este extremo no se recoge en los contratos de fletamento; que en ocasiones prohíben expresamente esta práctica⁴³. Es evidente que tal vez la información aportada por este número reducido de fletes es sesgada, pero no es descabellado pensar en este tipo de relaciones a tres bandas para coordinar e integrar el comercio europeo a comienzos del siglo XVI⁴⁴.

Por lo que respecta a los productos comercializados, ya se ha señalado que el hierro es el principal artículo enviado a Europa, y de ésta por lo que se ve en los retornos, lo que llegaba era básicamente cereal (trigo, cebada o centeno) del que era deficitaria la cornisa cantábrica y en concreto el territorio costero vasco⁴⁵; cerveza, embarcada en los puertos ingleses; y otra serie de bienes menos representados, algunos de ellos relacionados con la industria textil lanera, como paños de Flandes y

⁴² AZPIAZU, José Antonio, *op. cit.*, pp. 213-214.

⁴³ Sobre esta actividad en barcos pesquero-mercantes en la Edad Media, GONZÁLEZ ARCE, José Damián, “Análisis comparativo de las cofradías de pescadores de Castilla (siglos XIII-XV)”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 38 (2011), pp. 193-194.

⁴⁴ PRIOTTI, Jean Philippe, *op. cit.*, p. 198.

⁴⁵ ALBERDI LONBIDE, Xabier, *op. cit.*, pp. 238-239.

alumbre de Civitavecchia, que configuraban esa balanza deficitaria para el comercio hispano en la que se enviaba materia prima -lana merina- y se compraban de tejidos de calidad para ser consumidos en territorio castellano⁴⁶.

Un último apartado que también permiten apreciar las cartas de fletamento es el referente a los tipos de embarcaciones utilizadas en las travesías, así como su tripulación. Del análisis de los barcos, y teniendo en cuenta que a veces se hace una mención genérica reduciéndolo todo a “naos”, el reparto para los cincuenta y nueve casos que conocemos es muy similar, apareciendo las carabelas en veintiún ocasiones, las naos en veinte y los galeones en dieciocho⁴⁷. La capacidad de carga de estos navíos, aun cuando la conocemos en una cantidad reducida (una docena de ocasiones), es más bien pequeña, pues no se superan los doscientos cuarenta toneles⁴⁸, cifra baja, máxime si tenemos en cuenta que en la mayoría de los casos para los que conocemos este dato nos estamos refiriendo a galeones, es decir, buques con una capacidad de carga superior a esta anotada. Esto nos induce a pensar que este comercio al margen del ortodoxo, el regulado por el Consulado de Burgos, se llevaba a cabo con naves de segunda fila, barcos pequeños, ya que los navíos de gran calado serían los que dirigiesen el tráfico comercial embarcado a instancias de los dictados de Burgos. Otro dato que nos configura el reducido tamaño de estas embarcaciones es el referente a la tripulación enrolada. Conocemos este dato para un total de veinticuatro casos, siendo en veinte de ellos inferior a los treinta y dos tripulantes⁴⁹. Si a esto le añadimos el hecho de que la mayoría de esos buques contaban con armamento, y que tan sólo en uno de los casos se señala expresamente que otros hombres -doce- se encargarán de manejar esas armas, podemos decir que la tripulación señalada al principio era toda la que iba, bien para funciones propias de la navegación, bien para otras.

En efecto este capítulo del armamento es otro dato importante a la hora de valorar estas relaciones comerciales, ya que la tensión en el Cantábrico fue constante a lo largo de este periodo estudiado⁵⁰. De hecho, en dieciséis de los contratos aparece expresamente la cláusula de que el barco había de ir armado -incluso se detallan las piezas de artillería que debían ir montadas- ante “*el temor a los armadores escoeses*”. No hay que olvidar tampoco el peligro que representaba el corso francés, que

⁴⁶ PRIOTTI, Jean Philippe, *op. cit.*, p. 204.

⁴⁷ CASADO ALONSO, Hilario, *op. cit.*, p. 169; y ORELLA UNZÚE, José Luis, *op. cit.*, pp. 84-85.

⁴⁸ Colocando la carga tanto en la bodega (más protegida y por lo tanto la de más valor), como en la cubierta (expuesta a más contingencias). Esto, que tal vez era norma común, dejó de estar permitido por una Ordenanza del año 1572 que señalaba que: “*Hanse de cargar las mercaderías y cosas en la nave en los lugares de ella permitidos, y no en los prohibidos, ..., y así se ha de cargar con la carga que cupiere debajo de cubierta, de suerte que no vaya sobrecargada y quede libre la cubierta sin llevar sobre ella nada, sino agua, bastimentos y cajas de pasajeros, y las armas de la nave*” (HEVIA BOLAÑOS, *op. cit.*, p. 500).

⁴⁹ Acerca del reducido número de tripulantes necesarios para manejar estas naves, TENA GARCÍA, Soledad, *op. cit.*, p. 138.

⁵⁰ BARKHAM HUXLEY, Michael, *op. cit.*, p. 158.

de forma continua y recíproca hostigó a las embarcaciones castellanas del Cantábrico⁵¹. Todo esto generaba una tensión que obligaba a los navíos a llevar armamento. Así, para aquellos años en los que localizamos algún buque armado, el porcentaje que representa es siempre superior al cincuenta por cien, lo que viene a decir que era norma común.

Cuadro 6
Porcentaje de barcos con armamento en cada año

Año	Barcos con armamento	% de barcos con armamento en ese año
1504	1	100
1525	2	66
1543	2	66
1544	1	50
1545	3	100
1546	1	100
1547	2	66
1548	2	66
1549	2	50

Fuente: La misma del cuadro 1

Conclusiones

De nuevo las fuentes judiciales aportan información acerca de la historia de la economía y de las instituciones. En este caso, parte de la documentación aportada como prueba en un juicio entre los Consulados de Burgos y Bilbao ofrecen la información recogida en sesenta y ocho cartas de fletamento escrituradas en diferentes localidades de la cornisa cantábrica, especialmente los puertos vascos, entre los años 1504 y 1549. Esta documentación permite adentrarse en las relaciones económicas entre estas zonas y los diferentes puertos europeos con los que comerciaban.

Si bien no se pueden sacar conclusiones tajantes habida cuenta de que no hay información exhaustiva ni seriada, lo que sí se puede deducir son pautas de comportamiento de los actores que desarrollaban el tráfico mercantil, apreciar cuáles eran los productos comerciados, así como observar las rutas y trayectos más habituales.

De este modo se ha podido apreciar el gran peso que tenían los comerciantes del País Vasco en este tráfico comercial, si bien también aparecen súbditos de otras zonas de la Corona de Castilla e incluso algunos otros de fuera del reino. El control por tanto recaía en los comerciantes locales, si bien estos podían actuar en muchas ocasiones como intermediarios frente a otros mercaderes de otras zonas. En todo

⁵¹ AZPIAZU, José Antonio, *op. cit.*; y GUEVARA, José Ramón, *op. cit.*

caso, participaban de la actividad comercial, no se conformaban con ser meros transportistas.

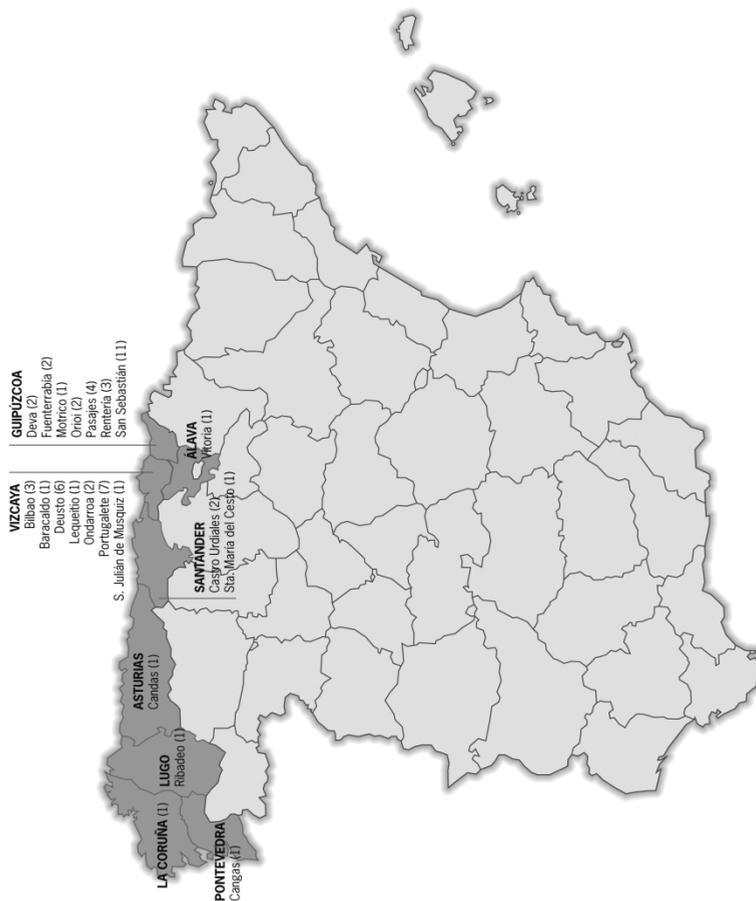
En cuanto a los productos que circulaban por estos puertos, cabe señalar el predominio abrumador de dos: el hierro y la lana. El primero, procedente de las herrerías de la zona, tenía salida preferente por los puertos guipuzcoanos, con destino principal a las Islas Británicas. No obstante, no hay que perder de vista la importancia creciente que irá adquiriendo otra zona como receptora de este hierro, la del sur español y portugués -Sevilla y Lisboa-, como puntos de partida para llevar este hierro al cada vez más poblado territorio americano.

El segundo producto, la lana, embarcada fundamentalmente por mercaderes navarros, riojanos y aragoneses, ya que los burgaleses y de zonas próximas lo hacían por Santander, tenían su salida igualmente por los puertos guipuzcoanos, siendo su destino casi exclusivo el de Flandes, es decir, la ciudad de Brujas.

Es importante en este sentido enfatizar la existencia de un comercio triangular europeo basado en la exportación de hierro hacia las Islas Británicas, para una vez allí desembarcarlo y con las bodegas vacías dirigirse hacia Flandes donde se cargaban de cereales, tejidos de lana u otros productos manufacturados para traerlos de vuelta a los puertos vascos. Esta es sin lugar a dudas una de las principales aportaciones del trabajo, ya que constata esta actividad desde por lo menos los comienzos del siglo XVI.

APÉNDICE 1

CUADRO 1
Vecindad de los flentantes (1504-1549)



Fuente: AGS, CRC, 204

APÉNDICE 2

CUADRO 2
Vecindad de los fletadores (1504-1549)



Fuente: AGS, CRC, 204

APÉNDICE 3

MAPA 3
Lugares de destino de las mercancías embarcadas en los puertos vascos



Fuente: AGS, CRC, 204