

ISSN: 0213-2079 — ISSN electrónico: 2386-3889

DOI: <https://doi.org/10.14201/shhmo20204211337>

LAS RELACIONES ECONÓMICAS ENTRE NORMANDÍA Y ANDALUCÍA EN EL SIGLO XVI

Economic relations between Normandy and Andalusia in the 16th century

Francis BRUMONT

(U. de Toulouse-Jean-Jaurès)

francis.brumont@club-internet.fr

Fecha de recepción: 03/04/2020

Fecha de aceptación: 08/05/2020

RESUMEN: Las relaciones comerciales entre Andalucía y Normandía se basaban en el intercambio de materias primas y productos agrícolas españoles contra productos industriales normandos, sobre todo telas, destinados al comercio con América. Estos intercambios se intensificaron a lo largo del siglo XVI, a pesar de las guerras. En los años 1570, el comercio de la sal conoce una fase de crecimiento para abastecer la fachada atlántica francesa y los barcos pesqueros que se dirigían hacia Terranova. Los mercaderes españoles afincados en Ruán jugaron un papel importante en estas relaciones, aunque no primordial, ya que los normandos estaban también muy interesados en este comercio.

Palabras clave: Normandía; Andalucía; siglo XVI; comercio internacional.

ABSTRACT: The commercial relations between Andalusia and Normandy were based on the exchange of raw materials and Spanish agricultural products against Norman industrial products, especially textile, destined for trade with America. These exchanges intensified throughout the 16th century, despite wars. In the 1570s, the salt trade went through a

growth phase to supply the French Atlantic façade and the fishing boats that head towards Newfoundland. The Spanish merchants based in Rouen play an important role in these relations, although not essential, since the Normans are also very interested in this trade.

Keywords: Normandy; Andalusia; Sixteenth century; international trade.

Las relaciones entre las dos coronas, la de Castilla con sus aliados, y la de Francia con los suyos, difícilmente podrían ser peores que las que imperaron en el siglo XVI, sino, quizás, a finales del XV (Mollat, 1952: 215-221): guerras intermitentes entrecortadas por paces o treguas provisionales resultando más de la falta de dinero de los adversarios que de su voluntad de instaurar una paz duradera. Y cuando esta se firmó, en Cateau-Cambrésis en 1559, las guerras civiles en Francia, llamadas de Religión, y la revuelta de Flandes aportaron otro tipo de dificultades con la aparición de grupos actuando por sus propios intereses, como los de La Rochela o los seguidores del Príncipe de Orange, cuyos barcos hacían reinar una gran inseguridad en los mares para los navegantes de ambos países. A pesar de eso, las relaciones económicas no cesaron nunca del todo, porque no podían cesar, dada la gran interdependencia de ambas economías (Mollat, 1952: 215). Materias primas, productos manufacturados, vino, trigo, sal y otros muchos productos se intercambiaban diariamente en los puertos, mientras que mercaderes del uno y otro lado cruzaban las fronteras para instalarse en el país vecino. Y es probable que esta interdependencia no hiciera sino crecer en el siglo que nos interesa por el desarrollo de todas las actividades, debido al aumento general de la población y a la mundialización de los intercambios.

Andalucía y Normandía desempeñaron un papel de primer plano en los cambios que se produjeron en la economía del Renacimiento, la primera por ser el centro visible de la nueva economía-mundo, la segunda por poseer el complejo portuario más importante y activo del país más poblado de Europa occidental y una industria capaz de aprovecharse de las nuevas oportunidades creadas por el desarrollo de los imperios portugués y español. Pero esta industria, sobre todo la textil, no hubiera podido funcionar sin las materias primas (lana, colorantes, alumbre) proporcionadas por España. De ahí el interés de este estudio entre dos zonas muy relacionadas económica y humanamente, por la cantidad de mercaderes que van y vienen entre ambas partes o se instalan en una u otra. Un estudio que haremos desde un punto de vista decididamente normando, porque nos parece inútil llenar páginas con aspectos que se ven mejor desde Sevilla o Cádiz. Primero, haremos una presentación de los puertos normandos, de sus barcos y marineros, antes de dedicarnos al estudio de las modalidades de los viajes entre Normandía y Andalucía. Finalmente, veremos

cuáles eran las principales mercaderías que se mandaban y las que se recibían y quiénes fueron los mercaderes interesados en estos intercambios.

El comercio marítimo normando ha sido objeto de numerosos estudios desde el de Ernest de Fréville, publicado en 1857, hasta la tesis de Michel Mollat en 1952; a finales del siglo XIX y principios del XX, se publicaron varios volúmenes de documentos, algunos de los cuales tocan el periodo que estudiamos aquí (Gosselin, 1876; Barrey, 1917). Estas obras no dejan de tener interés hoy, pero la mayoría deja de lado los viajes hacia España, sin duda porque les parecen poco gloriosos y poco dignos de los grandes marineros que eran los normandos y, en cambio, ponen de relieve los viajes *au long cours*, o sea, de altura, hacia África, Brasil o las Antillas, sin hablar de una expedición única hacia Sumatra. Philippe Barrey, en su estudio sobre Le Havre, solo menciona las expediciones hacia Marruecos, Guinea, Brasil y Antillas (Barrey, 1917). No así Michel Mollat, que dedica unas treinta páginas a los intercambios de Normandía con la Península, pero no pasa de mediados del siglo XVI (Mollat, 1952: 215-245).

Después de este magnífico trabajo, referencia imprescindible setenta años después de su publicación, hay que señalar varios estudios dedicados al comercio con España, los de Christiane Demeulenaere-Douyère, autora de una tesis de la École des Chartes sobre los extranjeros en Ruán en el siglo XVI, especialmente dedicados a los mercaderes castellanos, y los más recientes de Jacques Bottin. En suma, los viajes ordinarios no han interesado a los historiadores y tampoco a la Monarquía: cuando en 1556, a principios de la tregua de Vaucelles, se impone un derecho a los barcos que van a emprender viaje para financiar su protección por la armada real, no se menciona a los que van hacia la Península, solo a los que van a buscar sal en las costas de Bretaña y cerca de La Rochela, y «à la Terre-Neufve, le Brezil, la Guynée et autres lieux»¹. Se supone que España y Portugal están en los «demás lugares», como si no tuvieran interés para la Corona.

Por mi parte, quiero aportar una visión de estos intercambios a partir de la documentación más ordinaria y repetitiva, o sea rutinaria, que se encuentra en los protocolos de los escribanos de Ruán y Le Havre, habiendo sido quemados por los ingleses a finales del siglo XVII los del tercer puerto de importancia, Dieppe. La serie de Ruán empieza a principios de los años 1520 y la de Le Havre solo a partir de 1570; ambas series han sido vaciadas hasta el año 1578². Esto significa que el marco cronológico escogido no corresponde a una lógica histórica, ya que depende de la documentación existente y explotada hasta la fecha: abarca un medio

1. De Fréville (1857), vol. II, doc. n° CXVI (8-III-1556).

2. Archives Départementales de la Seine-Maritime [ADSM], 2E1/375 a 2E1/524, 2E1/860 a 912 (Ruán) y 2E70/ 2 a 2E70/30 (Le Havre). Faltan los años 1528-1530, 1533-1534, 1550, 1563-1564 y 1567 y hay muy pocos datos para 1551, 1558, y 1560.

siglo escaso, de 1525, año en el cual se mencionan los primeros viajes a Andalucía (Mollat, 1952: 236), (pero después hay que esperar a 1531 para encontrar otros)³, a 1578. El punto de partida corresponde, según Michel Mollat, al momento del despegue («essor») del comercio normando que él sitúa hacia esta fecha (Mollat, 1552: 226). En cuanto al punto final, provisional, ya que refleja solo el estado de mis investigaciones, no corresponde a nada del punto de vista histórico: el verdadero hito se produce en 1589, cuando al subir al trono un rey hugonote, Enrique IV, las guerras civiles se intensifican y generalizan, perturbando fuertemente los circuitos económicos y acabando con un periodo de 10 o 12 años de paz relativa. Ya lo había señalado Philippe Barrey, al constatar que el número de viajes transatlánticos desde Le Havre pasan de una media de 14 al año entre 1571 y 1588 a menos de 5 entre 1589 y 1610 (Barrey, 1917: 70); para Marruecos, el descenso es todavía más brutal: de un total de un centenar de viajes entre 1571 a 1588 a una docena después, hasta tal punto que Philippe Barrey puede hablar de *supresión* a propósito de este destino, lo que puede hacer suponer que en este caso hubo otras causas (Barrey, 1917: 31).

Los protocolos no presentan ninguna originalidad, sino que encontramos en ellos las actas clásicas de la historia marítima, menos las pólizas de cargazones, que hubieran proporcionado datos más precisos sobre las mercancías enviadas desde Normandía, pero este es un punto bastante bien conocido. Las series no son del todo completas, a veces falta un año entero, y más veces faltan protocolos, sobre todo entre 1520 y 1540, pero a partir de esta fecha son mucho más numerosos, normalmente cuatro o cinco cada año, todos disponibles en el sitio Web del archivo del departamento de Seine-Maritime⁴. Eso significa que difícilmente podremos tener una idea del número de barcos involucrados en estos intercambios, por no tener fuente alternativa como podrían ser los registros de salidas y entradas en los puertos. Por otra parte, como veremos en seguida, el número de puertos es tal que pretender controlar el movimiento de cada uno es ilusorio, aun limitándonos a la Alta Normandía.

I. VIAJES

Antes de empezar el estudio de los intercambios entre Andalucía y Normandía, cabe hacer una descripción rápida del complejo portuario de la Alta Normandía y de su organización interna, un conjunto que se parece bastante a lo que existe en la Andalucía atlántica.

3. ADSM, 2E1/380, n° 24, 55 y 170. Como la consulta se hace en Internet, doy el número de la vista (y no el número de folio).

4. www.archivesdepartementales76.net.

Puertos de Alta Normandía (Tranchant, 2017: 133-170)

Este conjunto se compone del bajo valle del Sena, asequible a los barcos de alta mar hasta 120 kilómetros de la costa, de los puertos de la desembocadura y de los de la costa, en su parte norte, dirección a Flandes⁵. Ruán es, al menos en la primera mitad del siglo XVI, el puerto más importante del conjunto⁶; entre sus muelles y el mar hay una docena o una quincena de puertos, entre los cuales cinco o seis mandaban regularmente barcos al Atlántico y eran un vivero inagotable de marineros y de maestros (Mollat, 1952: 361-368). Dos puertos controlan la entrada y salida del río, uno muy antiguo, al sur, Honfleur, que a pesar de los bancos de arena que amenazan sus entradas, siguen teniendo una importancia notable, y el otro, Le Havre, edificado para ser puerto de guerra y que se convirtió, ya desde su erección en 1517, en uno de los puertos más activos de la costa del canal de la Mancha (Mollat, 1952: 368-373). En la costa del Pays de Caux, Dieppe es un puerto de primera importancia, bastante independiente de Ruán al tener relaciones directas con París y su cuenca; Fécamp y Saint-Valéry en Caux son puertos muy activos sobre todo en el cabotaje y la pesca de altura, hasta Terranova. Poco a poco, Le Havre empieza a dominar este conjunto si nos referimos al número de barcos que salen de sus muelles, gracias a su facilidad de acceso, mientras que la navegación en el río se pone cada vez más difícil para los barcos de alta mar, al incrementarse mucho el coste del mantenimiento de los pasos más estrechos y peligrosos, al menos al parecer de los burgueses de Ruán, que habían reclamado la creación del nuevo abra (Mollat, 1952: 367-368). Más que una rivalidad entre los dos puertos que algunos historiadores locales habían puesto de manifiesto, se trata de una cooperación o de un reparto de los papeles entre los mercaderes de Ruán que financian las expediciones y los marineros de Le Havre, muchos de los cuales seguían viviendo en los puertos del Sena o en Fécamp, cuando otros se instalaban en la nueva villa, Villefrançoise de Grâce (o simplemente, ville de Grâce), que los documentos distinguen, en esta época, del puerto, o Havre de Grâce. Pero, Le Havre no tenía mercaderes, al menos al principio, sino factores de los de Ruán, como el tal Gracie Paix (García Páez), único español que residía en el nuevo puerto, factor y representante de sus compatriotas de la capital normanda. Al principio, al menos hasta 1550, Le Havre, como también lo era Honfleur, es un mero antepuerto de Ruán; en los años 1560 esto cambiaría con la instalación de mercaderes procedentes tanto de Fécamp como de los puertos del Sena, aunque sin poder dejar de colaborar con los de Ruán, como se ve muy claramente en el caso de la pesca a Terranova (Brumont, 2018: 53-58).

5. Ver Mapa al final de este artículo.

6. Y hasta presume de ser el mayor del reino; al menos así lo dice el poema llamado «Sonnet de la ville de Rouen» citado por Philip Benedict: *en trafic, mon port tout autre port surpasse*, poema de 1578, cuando esa afirmación ya no era cierta (Benedict, 1981, 1).

Este complejo portuario es el mayor del Reino: eso se debe, no solo a la tradición marinera de los antiguos vikingos, antepasados de los normandos, como se complacían en decirle los antiguos historiadores, sino a un conjunto de factores favorables, como la proximidad de zonas de gran actividad, tanto fuera (Inglaterra, Países Bajos), como dentro del país, siendo Ruán, Le Havre y Dieppe los puertos, no solo de París y de su cuenca, sino del medio valle del Loira (Orléans, Tours), de Champaña, de Borgoña, de Lyon y, más allá, de Marsella y del Mediterráneo, a través de las ferias de Lyon (Mollat, 1952: 286-304 y mapa p. 603)⁷. Un hinterland muy poblado y rico que generaba una fuerte demanda de productos tanto de lujo como de primera necesidad, cuya distribución era muy fácil gracias a la densa red de ríos navegables que unen la Mancha a todas estas comarcas, presentando un ejemplo paradigmático de la colaboración entre transporte marítimo y transporte fluvial, típico de «las mares estrechas» en expresión de Jacques Bernard (1978). Estos complejos portuarios suelen tener a su cabeza una ciudad donde viven mercaderes y autoridades administrativas, lo más a menudo colocada en el interior, a orillas de un río navegable, como pueden ser Londres, Nantes, o Burdeos, y evidentemente Sevilla.

La semejanza entre los dos zonas que estudiamos hoy salta a la vista: el puerto más importante sito a más de cien kilómetros del mar (Sevilla, Ruán), un puerto a la desembocadura para los barcos grandes (Sanlúcar, Le Havre) y varios puertos a orillas del mar, algunos de ellos muy activos como son Cádiz, Dieppe, Santa María del Puerto o Fécamp (Otte, 1995: 103-108). La diferencia reside en la ausencia de puertos de importancia a lo largo del curso del Guadalquivir, solo hay simples embarcaderos (Iglesias Rodríguez, 2015: 70), la menor importancia del hinterland, la mayor pujanza de las instituciones y menor libertad de navegación, y la rivalidad y competencia entre los dos puertos más importantes, Cádiz y Sevilla, y no cooperación como en el caso de Ruán y Le Havre (Crespo Solana, 2016).

Antes de 1550: un verdadero cabotaje en ambos lados del estrecho

La fuente que manejamos, los protocolos notariales, no nos permite hacer una cuantificación de la intensidad de las relaciones entre Andalucía y Normandía: basta decir que son muy antiguas y que se intensifican a lo largo del siglo XV, sobre todo en su segunda mitad, bien directamente, en tiempos de paz, bien con la ayuda de los bretones, neutrales en los conflictos que pueden surgir (Mollat, 1952: 108-115). De ahí las primeras instalaciones de burgaleses en Ruán, alrededor de 1470, con Diego de Gumiel, que procede de Brujas, y los Sevilla y Saldaña (Mollat, 1952: 114; Demeulenaere-Douyère, 1981b: 65-66, Brunelle, 1989: 204). Pero, lo que podemos hacer es estudiar el itinerario de los barcos con sus distintas y sucesivas

7. Mapa reproducido al final de este artículo.

escalas, porque la fisonomía de estos viajes conoce un cambio notable alrededor de 1550, un antes y un después de la guerra, de lo que se suele llamar la última guerra de Italia (1552-1559), cuando pasamos de un verdadero cabotaje entre los puertos situados entre Portugal y Valencia, y a veces más lejos, a viajes directos que recalcan solo en uno o dos lugares sin cruzar el estrecho, donde ya no se arriesgan más, o no tienen necesidad de ir.

La documentación es más bien escasa en los años 1520 marcados además por una guerra feroz que culmina con la prisión de Francisco I en 1525; a partir de 1530, el número de protocolos disponibles aumenta notablemente, de manera que en 20 años (hasta 1551) tenemos mención de unos 75 viajes entre Normandía y Andalucía, más de la mitad de los cuales tuvieron lugar en el tramo pacífico que va de 1546 a 1551. En los mismos dos decenios contamos 42 viajes a Brasil, sobre todo en estos siete últimos años (33) y, solo en un año (1549), 75 expediciones a Terranova. O sea que el sur de España no es un destino prioritario para los marineros y cargadores normandos. Además, cuando decimos viajes a Andalucía, mejor sería decir viajes que hacen algunas o varias escalas en uno de los puertos andaluces, ya que hay muy pocos viajes directos de ida y vuelta.

El número de escalas es superior a 200, para estos 75 viajes, una media de tres, pues, sin contar el puerto de retorno, en algunos casos, sobre todo en los años 1530, llegamos a siete u ocho, y hasta diez en un caso. Claro está que es lo que está previsto a la salida del barco, en el contrato de flete, pero, en el viaje mismo, los factores de los fletadores, que viajan en el barco, o los corresponsales de los mercaderes que viven en el lugar de llegada, pueden cambiar la ruta según las oportunidades del mercado. Eso significa también que estos viajes son muy largos. En las escalas más importantes, donde se descarga totalmente el barco y se vuelve a cargarlo, se quedan dos meses o más, hasta setenta días.

Entre estos puertos, hay uno en el cual se paran casi todas las embarcaciones, y es Cádiz: sesenta y seis escalas previstas y aún algunas más porque, a veces, paran para descargar al llegar y, a la vuelta, vuelven a parar para alcanzar la carga definitiva. Los demás puertos están muy lejos de esta cifra, como aparece en el cuadro siguiente:

Cuadro 1. Número de escalas en los viajes de Normandía a Andalucía (1531-1551)

Lisboa	Lepe	Berbería	Sanlúcar	Cádiz
15	17	21	13	66
Málaga	Alicante	Mazarrón	Madeira	Canarias
15	11	12	9	13

En segunda posición encontramos a Lepe, donde la parada se hace a la vuelta para completar la cargazón con frutas (higos); Lisboa, primera escala a la ida, y, más allá del estrecho, Málaga, Mazarrón y Alicante. No faltan escapadas a la costa de Berbería (Arcila, Safí, Mazagan) y, cómo no, viajes que se terminan en Madeira y Canarias. La gran sorpresa es la ausencia de Sevilla: solo dos viajes mencionan este destino y 13 Sanlúcar de Barrameda; tampoco aparecen El Puerto de Santa María (una vez), ni Puerto Real. En cada puerto se descargan mercancías y se cargan otras para vender en el siguiente o para completar la cargazón. Eso supone una organización compleja y la presencia de factores de los fletadores en el barco y de corresponsales en las diversas plazas. Los únicos viajes directos se hacen en el período de paz y son viajes de ida y vuelta a Cádiz.

Visto desde Normandía, pues, lo que importa es Cádiz, es el lugar donde los barcos quedan fondeados durante varias semanas, sin ir a abastecerse en los puertos de la Bahía; los viajes que pasan el estrecho son muy minoritarios, menos de veinte, y no van más allá de Alicante, menos los que van a Marsella e Italia, que a la vuelta pueden parar en Mazarrón o en Cádiz.

De 1550 a 1570 ¿escasean los viajes o engaña la documentación?

Desde el mes de agosto de 1551, cuando los mercaderes de Ruán Alonso de Castro y Alonso de Valdivielso mandan a Cádiz al *Nicolás*, de 100 toneladas, cuyo maestre es Adriaan Claes, de Amberes, hasta el mes de abril de 1559, cuando sale de Le Havre, la *Esperanza*, de 150 toneladas, rumbo a Cádiz y Canarias, solo tenemos mención de un viaje de Normandía a Andalucía, en octubre de 1556⁸. En el mismo período, contamos asimismo muy pocos viajes hacia Brasil (6), pero gran número de salidas hacia Terranova a pescar bacalao (y cazar ballenas): 227 en los tres años en los cuales la documentación es más completa (1555, 1557 y 1559) (Brumont, 2018: 41). Unas cifras, estas últimas, muy infravaloradas, porque no sabemos nada de puertos muy importantes como Dieppe. En los años de guerra más dura, Normandía pudo mandar a Terranova más de un centenar de barcos cada año, y casi ninguno hacia otros destinos lejanos.

Esto plantea varios interrogantes: ¿no disponía Normandía de la capacidad suficiente (en barcos, marineros, dinero) para mandar más barcos? Esto no me parece cierto, porque veremos que algunos años más tarde el número de viajes se dispara sin que podamos observar cambios de importancia, y eso en plena guerra civil (Guerras de Religión). ¿O nos engaña la documentación? Claro está que faltan casi por completo algunos años (1552, 1554, 1556, 1558), en los cuales quizás se

8. ADSM, 2E1/443, n° 442 (7-VIII-1551), 2E1/417, n° 84 (24-X-1556) y 2E1/428, n° 50 (13-IV-1559).

mandaron algunos barcos; pero en los demás años es muy abundante y no sale ninguno. Además, pude comprobar, al vaciar unos registros que no había podido ver con anterioridad, que esta nueva documentación no hacía sino confirmar lo que aparecía en los protocolos ya analizados. El año 1556, el de la tregua de Vaucelles, hubiera podido traer datos muy esclarecedores acerca de las causas de la escasez de barcos hacia Andalucía, pero es precisamente cuando Ruán padeció un ataque de peste que, sin duda, desorganizó los circuitos económicos.

Es probable que la guerra entre Francia y sus vecinos sea la causa más directa del abandono de la ruta andaluza, pero cabe preguntarnos entonces cómo cada uno de los adversarios se las arreglaba para abastecerse de lo que necesitaba. En los primeros años (1552-1553), la *Compañía del Salvoconducto* pudo mandar a España pastel y telas, pero ¿qué pasó después? (Brumont, 2011: 57-58). Pudo haber algo de contrabando, por Navarra y el País Vasco (Brumont, 2010) o por las posesiones portuguesas como parece indicar la mención de estos dos viajes directos a Ceuta en 1555, de los cuales uno, al menos, está costado por un mercader español, Sansón de Arbioto⁹.

Después de la firma de la paz, que reactiva muchas de las relaciones entre ambos reinos, el número de viajes parece no aumentar mucho: unos 35 viajes documentados, con unas características comunes: viajes directos, o en dos o tres puertos, siendo uno de ellos siempre Cádiz, muy pocos viajes más allá del estrecho, y además sin ir más lejos de Málaga. En los mismos años, los viajes a Terranova se mantienen al mismo nivel o quizás a un nivel un poco más alto que el decenio anterior, con un centenar de viajes al año. Pero parece cierto que en nuestra documentación muchos viajes a Andalucía no aparecen y lo podemos comprobar: en algún caso, por una razón u otra, muchas veces porque los piratas o corsarios han tomado un barco, conocemos su ruta y a veces su cargazón cuando este navío no aparecía en los documentos corrientes (fletamentos, préstamos). He aquí el caso más llamativo: en febrero de 1572, Pero García y Olivier de Rieulx declaran ante el escribano las mercancías que han cargado entre julio y diciembre de 1571 en Le Havre, en 14 navíos, para mandarlas a Sevilla; pues, resulta que solo 4 de ellos aparecen en los protocolos de dicho año, cuando, en este periodo, disponemos de los de Le Havre y de Ruán¹⁰. No podemos, con este ejemplo único, hacer una rectificación matemática y multiplicar el número de viajes documentados por 3,5. Y no sería correcto porque para los años 1560 solo podemos contar con los protocolos de Ruán. Además, entre los barcos que conocemos porque han sido cogidos por piratas, muchos, ya a principios del decenio, proceden de Dieppe, cuando en 1540-50, veíamos muy pocos: eso puede significar que habían sido fletados en este puerto, como muchos otros que hicieron su ida y vuelta sin incidentes.

9. ADSM, 2E1/411, n° 340 y 343 (31-I-1555).

10. ADSM, 2E1/481, n° 482 y 485 (7-II-1572).

Pero lo más dañoso es, sin duda alguna, la pérdida de los protocolos de Le Havre; como ya dijimos, este puerto desempeñó a lo largo de los años un papel cada vez más importante en la carga y descarga de los barcos, hasta el punto de que, a principios de los años 1570, solo algunos pequeños barcos, la mayoría cargados de sal, arriban a Ruán, recalando los demás en Le Havre. Al mismo tiempo, los mercaderes de Le Havre adquieren una participación mayor en el fletamento y financiación de los viajes; lo lógico, pues, es que se hagan las escrituras en este puerto y no en Ruán, como solían hacerse en la primera mitad del siglo. Y es lo que ocurre en el decenio siguiente: en los años mejor documentados, como 1573, 1574 o 1575, al menos el 60% de las escrituras relativas a un viaje marítimo se hacen en Le Havre. Incluso si esta proporción es menor en los años 1560, eso puede significar que la mitad o más de los viajes escriturados escapa a nuestro conocimiento.

Así, entre los escriturados en Le Havre y los de Dieppe, desconocemos para este decenio un gran número de viajes a Andalucía y creo que hay que matizar fuertemente nuestra primera impresión. Para los años siguientes, no obstante, pisamos terreno más firme.

Años 1570: se dispara el número de viajes

A partir de 1570, se produce un cambio radical, que se manifiesta por la multiplicación del número de los viajes y la diversificación de sus destinos. Puede ser que la disponibilidad, a partir de octubre de 1570, de los protocolos de Le Havre exagere esta evolución, pero me parece clara. Primero, aumenta drásticamente el número de documentos relativos a viajes marítimos: entre 1522 y 1550, 30 años pues, contamos con 450 actas; entre 1551 y 1569, 20 años, unas 2300, (debido sobre todo al auge de la pesca a Terranova), unos 100 al año, digamos 150 para tomar en cuenta los años con documentación nula.

A pesar de la dudosa representatividad de estas cifras, la diferencia es clara, y sin duda significativa, con los años 1570.

Cuadro II: Número de viajes documentados (Ruán y Le Havre, 1570-1578)

	1570	1571	1572	1573	1574	1575	1576	1577	1578	Total
Documentos*	85	77	534	510	554	422	244	181	175	2782
Viajes	70	51	233	276	346	292	183	138	163	1752
Andalucía	11	11	46	34	74	117	57	46	24	420
Terranova**	-	-	-	-	8	39	14	16	9	86

*: documentos en los cuales se menciona un viaje marítimo.

** : Navíos pesqueros que toman su sal en la Bahía antes de ir a Terranova.

Los años 1570 y 1571 siguen la pauta marcada por el decenio precedente, pero, a partir de 1572, asistimos a una explosión de todos los parámetros, que refleja una mejora significativa de nuestro conocimiento del comercio marítimo normando. No es que podamos esperar conocer el número de viajes realizados, porque muchos dejan poca huella en la documentación notarial y son los viajes de proximidad: viajes a Inglaterra, Países Bajos, Bretaña y Aquitania, de los cuales solo sospechamos que son muy numerosos. Los mejores documentados son los que van a por sal al sur de Bretaña o cerca de La Rochela (sal de Brouage) y forman convoyes de decenas de pequeños bajeles de 30 a 50 toneladas. Y cuando vemos cuántos llegan de Inglaterra (que tienen que declarar las mercancías que llevan), podemos pensar que son centenares los que hacen esta corta travesía en el sentido contrario. O sea, que estos viajes de cabotaje son sin duda más numerosos que los reseñados aquí.

Tenemos una mejor idea relativa de los viajes de altura porque maestros y fletadores tenían interés en hacer correctamente los papeles en un periodo en el que es manifiesta la inseguridad de los mares. Andalucía se coloca entre ambos tipos de viajes, aunque, con la hostilidad de ingleses, holandeses y hugonotes, es también preferible para estos viajes relativamente cortos hacer las cosas de conformidad con el derecho marítimo, ya que tenemos documentados decenas de ellos que se terminan, muy a pesar suyo, en La Rochela, Flesinga o en algún puerto de la costa inglesa. Parece cierto a pesar de estas incertidumbres que el número de viajes aumenta, y sobre todo los que tienen a Andalucía como destino. En un año normal, podemos pensar que unos 50 barcos salían de Le Havre para la Bahía de Cádiz, un poco más en 1574. Este año y el siguiente tienen unas peculiaridades que examinaremos más abajo y que explica el aumento de los viajes con este destino.

En estos años, Andalucía se convierte claramente en el primer destino de los barcos normandos, al menos de los viajes de mediano y largo alcance, ya que, como dijimos, no tenemos datos fiables sobre el cabotaje hacia Flandes, Inglaterra, Burdeos o La Rochela. En este periodo de nueve años (1570-78) contamos, por ejemplo, 314 viajes conocidos a Terranova, 61 a Marruecos o 96 a África, Brasil y Antillas, (Barrey, 1917: 34-39 y 163-175), contra 420 a Andalucía, a los cuales tendríamos que añadir los 86 pesqueros que cargan su sal en los puertos de la Bahía de Cádiz.

En el cuadro II, aparecen estos más de 80 barcos pesqueros que, saliendo de Le Havre para Terranova, en vez de tomar su sal en Bretaña o en Brouage, se dirigen a la Bahía para cargar este producto imprescindible. Y es que un acontecimiento fortuito produce unos cambios notables en las relaciones entre los puertos de la fachada atlántica francesa y Andalucía, como es la escasez de la producción de sal en Francia en los años 1574 y 1575. Así, se diversifican los tipos de viajes: al lado de los clásicos de intercambios entre Ruán (y Le Havre) y los puertos andaluces, sobre todo Cádiz y Sanlúcar, hay otros donde los barcos pesqueros salen de Normandía con mercancías que descargan en estos puertos para cargar en seguida la sal que

necesitan para la pesca (Huxley Barkham, 1995: 533, Brumont, 2018: 56-57). Esta sal había sido vendida en el puerto de salida por los mercaderes de Rúan a los maestros de los barcos, a pagar en parte (los dos tercios) en el lugar de carga y el resto a la vuelta, con el interés de los préstamos a la gruesa aventura, un 35% en estos años. Así se rentabiliza el viaje de ida, mediante una salida más temprana y un alargamiento de la duración de la temporada de pesca. Ocasionalmente antes de esta fecha¹¹, estos viajes se multiplican a partir de la campaña pesquera de 1575, saliendo los primeros barcos de Le Havre en noviembre de 1574; en este año, como en los años siguientes, casi todos los que van a Terranova pasan por la bahía de Cádiz. En fin, tercera posibilidad, algunos mercaderes mandan barcos a buscar sal en la misma bahía, la mayoría de las veces cargados de mercancías, pero a veces no; en 1574 empiezan a ir buscar la sal en Setúbal y al año siguiente, sin dejar este destino, llegan hasta Cádiz, El Puerto de Santa María, Puerto Real o Sanlúcar¹².

Esta repentina afición por la sal ibérica no debe extrañarnos: en esos años, 1574 y 1575, se produce, en Francia, gran escasez de sal de manera que muchos mercaderes, y de los más importantes, como los Ruiz, quisieron meterse en un comercio tan provechoso (Lapeyre, 1955: 542-550). Como cuenta Henri Lapeyre, los provechos fueron para algunos y las dificultades para muchos, entre otras cosas por los altibajos de los precios de la sal y la actividad de los corsarios de La Rochela, que tomaban muchos barcos y después ponían grandes cantidades de sal a la venta, contribuyendo así a la desorganización del mercado (Lapeyre, 1955: 546-547). Los mercaderes ruaneses participaron en estos intercambios, unos pocos como socios de los Ruiz, la mayoría por su propia cuenta; de los 250 barcos que, según Andrés Ruiz, habían salido de Normandía en busca de sal hasta setiembre de 1575 (Lapeyre, 1955: 544), unos 70 aparecen en nuestra documentación, sobre todo en julio y agosto de dicho año¹³. Un poco más de veinte fueron fletados por mercaderes españoles, sobre todo Alonso de Curiel (10), a veces como socio de los Ruiz, Francisco de Arriaga (3) o Francisco Dávila (2), pero los demás ruaneses fueron más activos, destacando Henry de Beaulieu con 14 fletamentos, o Jacques Lejeune (4, y 10 el año siguiente), al lado de arrendadores de alfolíes procedentes de Champagne (Troyes y Langres). Como estas compras necesitaban grandes cantidades de dinero, se inventaron nuevas modalidades para pagar los fletes, como dar al maestre una porción de la sal que se cargaba, generalmente el 40% (tres moyos de cada cinco)¹⁴.

El año siguiente, 1576, se reanudan las grandes operaciones acerca de la sal, con Andrés y Simón Ruiz asociados con Alonso de Curiel; otra vez las tormentas, los

11. M. Mollat señala esta práctica ya en 1521 (Mollat, 1952: 231).

12. ADSM, 2E1/509, n° 16, 18, 21, 24 y 2E1/512, n° 19 (12-VII-1575), entre otros ejemplos.

13. ADSM, 2E1/509 a 512, 2E1/ 905-906 y 2E70/19.

14. ADSM, 2E70/25, n° 339, 342, 355 (6 y 10-X-1576).

corsarios y los alibajos de los precios de la sal jugaron en contra de los inversores (Lapeyre, 1955: 547-548). Entre los barcos fletados por los Ruiz y Curiel figuraban, por ejemplo, seis urcas alemanas, sin duda de gran tamaño, que se anclaron en Portsmouth, y finalmente, sus maestros compraron la sal a Andrés Ruiz mediante un precio que apenas cubría el monto de los fletes, de las averías y otros gastos, una operación blanca, pues, para Ruiz y Curiel, pero sin duda beneficiosa para los maestros que, en los cuatro meses de plazo que se les daba para pagar, pudieron vender la sal en Flandes y Holanda, que siempre la necesitaban para sus salazones de carne y pescado (Lapeyre, 1955: 547-548)¹⁵.

Existían otras alternativas, como mandar la sal hasta el Báltico, con una primera escala en Elseneur, en Dinamarca, para saber cómo andaba el mercado (y pagar el peaje del Sund), y seguir después hasta Danzig (lo más habitual), Königsberg, Riga o Reval¹⁶. También, mandar la sal a Ruán, donde siempre se mantenía firme la demanda porque de su puerto fluvial se abastecían los alfolíes de la cuenca de París, Borgoña y Champaña y, claro está, Normandía. Algunos de los interesados en el comercio de la sal eran también arrendadores de estos alfolíes, como el ya citado Alonso de Curiel, que se hizo con el mercado del alfolí de Pont-de-l'Arche para los años 1576 y 1577, siendo Francisco de Arriaga su fiador¹⁷. No faltaron tampoco los italianos en este negocio, como Paolo Lamberti (Pol Lambert), que residía desde mucho tiempo en Ruán y que fue arrendador del alfolí de Evreux en Normandía, en nombre de su suegro, Pandolfo Cenami, banquero luqués de Lyon¹⁸. Además, este mismo Lamberti había depositado grandes cantidades de sal en varios alfolíes de dicha provincia, para lo cual, y para los fletes de los navíos mandados a por sal a Portugal y España, tuvo que valerse del apoyo financiero de Cenami, al cual llegó a deber unas 20 000 libras tornesas¹⁹. Para otras compraventas de sal y otras mercancías, Lamberti se había asociado con Charles de Saldaigne y Richard Grisel²⁰. Dicho Saldaigne había empezado su carrera en los años 1560, como administrador de los negocios de Lamberti y es natural que siguiera tratando con él (Brunelle, 1981: 207-209). Pasado este episodio, siguieron los barcos pesqueros fondeando en Cádiz o Sanlúcar, y no solo los normandos, porque nos consta también que vascos y bretones seguían los mismos derroteros y que todos juntos formaban una escuadra rumbo a Terranova para precaverse contra los posibles o probables ataques (Brumont, 2018: 57).

15. El contrato de venta de la sal en ADSM, 2E1/907, n° 1018 (29-III-1576).

16. ADSM, 2E1/907, n° 652 y 655 (21-II-1576).

17. ADSM, 2E1/907, n° 477 (10-II-1576).

18. ADSM, 2E1/908, n° 42 (3-IV-1576).

19. ADSM, 2E1/908, n° 62, 64 et 216 (4 y 5-IV-1576).

20. ADSM, 2E1/908, n° 32 (3-IV-1576): rendición de cuentas de Lamberti con Charles de Saldaigne, su socio durante unos diez años.

Si la abundancia de documentos después de 1570 no nos engaña, se produce una intensificación fuerte del comercio entre Normandía y Andalucía: si, es una hipótesis, la demanda de productos andaluces por parte de las zonas abastecidas por Ruán y Le Havre no ha aumentado tanto como las necesidades de la Carrera de Indias, la sal puede servir de flete de retorno o cubrir parte de los gastos siendo vendida para Terranova.

II. MERCANCÍAS Y MERCADERES

Estos veinte años, que podemos hacer empezar alrededor de 1557 (bancarrotas de Felipe II) y 1559 (Paz de Cateau-Cambrésis), se caracterizan por unos cambios profundos que afectan tanto a las relaciones internacionales como a los intercambios de todo tipo, ya económicos o humanos. Estos acontecimientos terminaron por desbancar a Amberes de su puesto de locomotora del comercio europeo y atlántico. Entre las ciudades que podían recoger su herencia figuraba en cabeza Ruán, mayormente porque dos acontecimientos contemporáneos iban a reforzar su posición en el comercio internacional: el primero fue el eclipse provisional de Venecia, envuelta en la guerra contra el Turco (Guerra de Chipre, 1570), y el segundo el desarrollo rápido del comercio inglés en dirección al Mediterráneo, lo que Richard Gascon llamó la *ofensiva de los paños ingleses* (Gascon, 1971: 616). Una ofensiva favorecida por el tratado de comercio entre las dos coronas de Francia y de Inglaterra (1572) que permitía a los mercaderes insulares instalar su etapa en Ruán (Levasseur, 1911:217-218). Eso significó que durante unos pocos años –pocos, porque pronto Venecia recobraría su plaza en el comercio de las especias y porque Inglaterra no tardaría en ir a buscarlas en el Mediterráneo– Ruán se encuentra en el centro del comercio internacional, en uno o dos decenios de paz relativa en Francia (pasadas las convulsiones que siguen a la masacre de San Bartolomé).

De ahí, un flujo constante hacia la capital normanda de forasteros y extranjeros: marseleses como François Incise, factor de los más ricos mercaderes de esta ciudad y Pierre Charrioty; portugueses, como Jorge Rodrigues, Jorge Nunes y Simon Rodrigues d'Evora; flamencos como Pierre Delobel, Freddy Duchesne y Jan Vanderheyden; italianos; los luqueses Agostino y Scipione Balbani, Michele y Arnolfini Arnolfini, con su factor Fabrizio Burlamachi; los genoveses Jérôme Salvago, Giacomo de Grimaldi Vitali y, cómo no, innumerables ingleses, siguiendo el camino tomado por Robert Goodwin, naturalizado en 1568 (Demeulenaere-Douyère, 1981b: 79). Innumerables, porque van y vienen sin cesar, conservando su antigua costumbre de llegar en el barco con sus mercancías, quedándose en una hostelería durante semanas o meses, mientras otros se afincan en la ciudad y hasta se casan con naturales, de manera que muchas veces el escribano no sabe si son

presentes, en la ciudad, o *residentes* o, hasta *hombre honrado* («honorable homme»), *mercader* y *burgués* como algunos.

Y por último, los españoles de Brujas y Amberes, pero también de la misma España (Demeulenaere-Douyère, 1981b: 66; Casado Alonso, 1995: 235). Las peculiaridades de la fuente notarial no nos permiten precisar la fecha de su instalación, menos en casos contados, como cuando tenemos testimonios de la llegada de una familia conducidas por unos carreteros flamencos, como en 1578 Marie Sandelín, viuda de Jehan de Aranda, con su hijo, *noble* Loys de Aranda, procedentes de Amberes, los cuales declararon que *a causa de los disturbios y guerras civiles que están de presente en el país de Flandes, les fue forzoso marcharse fuera de dicho país por la seguridad de sus personas*²¹, o en el año siguiente, llegando de Brujas, Francisco Paix (Páez) con su mujer, su madre, Clara de Castro y sus dos tías, hermanas de esta²². Para otros sabemos de sus lazos familiares con otros mercaderes que siguen residiendo en Flandes o Brabante, sobre todo por los poderes, muy numerosos, que envían los recién llegados a Ruán, a favor de sus allegados en Flandes o Brabante. Así, Pedro de Álava, cuyo hijo de mismo nombre reside en Amberes²³, o Andrés Jiménez, hermano de Fernando Jiménez, de la misma ciudad²⁴. Algunos, vascos sin duda, cuyas firmas figuran aquí abajo, Fernandes de Zarate, Martín y Bernardino de Isunza, Martín de Benero y Pedro Martínez de Arratia, residen en una hostelería llamada de las *Tierras Nuevas*, donde acogen a Elisabeth Noulet, viuda de Laurent Dix, su hija, Christine y su yerno Michel de Villareal con su sirvienta Sarah Spiris, que acaban de llegar de Lire (Lille?) en Brabante, una familia que sin duda no tenía relaciones en Ruán²⁵. Es posible que esta instalación sea provisional, en estos tiempos inciertos.

Lo que sí es cierto es que aparece un buen número de nombres nuevos que no habíamos visto antes, aunque muchos de ellos son apellidos conocidos, y casi siempre cualificados de mercaderes españoles, a veces *nobles*, residentes o estantes, de los cuales no sabemos cuándo han llegado. He aquí algunos nombres, en desorden, Orduña de Martiarto, factor de Oliver de Rieulx (de origen español también), Juan de Agüero y su socio Francisco de Ontaneda, Domingo de Hurtaza, García del Peso, Francisco de Arriaga, Pedro de Ahedo, antiguo burgués de Amberes, Mateo Ortiz de Velasco, Pedro de Bañuelos, Antonio Gallo Salamanca y Cristóbal de Mendiola. Algunos estarían solo de paso, pero otros establecerían una nueva vida en una ciudad donde no eran totalmente extranjeros y donde podían contar con la

21. ADSM, 2E1/910, n° 852 (20-XI-1577).

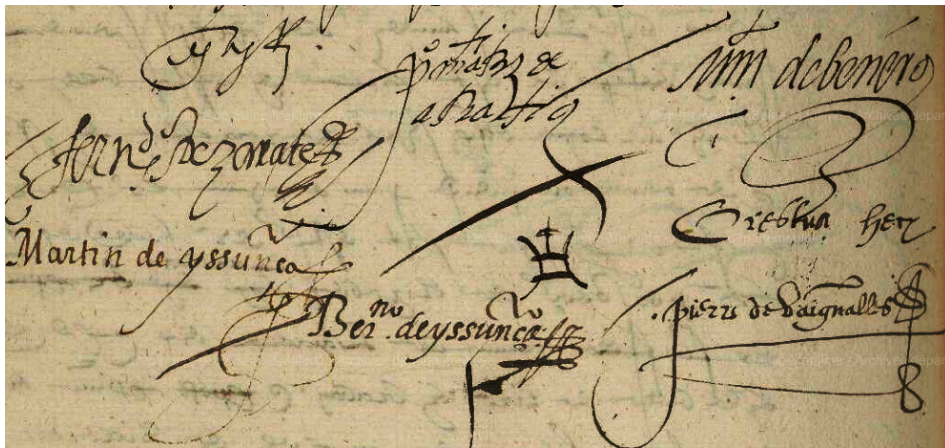
22. ADSM, 2E1/522, n° 296 (24-IV-1578).

23. ADSM, 2E1/515, n° 563 (27-VI-1576).

24. ADSM, 2E1/501, n° 136 (10-V-1574).

25. ADSM, 2E1/912, n° 435 (2-VI-1578).

ayuda de conocidos y familiares. De ahí, por ejemplo, la multiplicación de las letras de cambio entre Amberes, Ruán y Sevilla, y, a veces Lyon, mucho más numerosas que durante el periodo anterior.



Para el tráfico de mercancías, carecemos de fuentes seriadas y tenemos que apoyarnos solo en documentos aislados, frutos de la casualidad, la mayoría de las veces poderes de los dueños de las mercancías para recobrarlas cuando habían sido tomadas por corsarios o piratas. También podemos encontrar poderes para vender en los lugares de destino. En ambos casos eran necesarias las redes de mercaderes, de las cuales formaban parte nuestros normandos, juntos a otros, tanto hispánicos como italianos, muchas veces aliados económicamente con aquellos como socios o factores.

Mercancías

Valiéndonos, pues, de estos acontecimientos eventuales, pero bastante corrientes, podemos tener una idea de lo que se cargaba en Ruán o Le Havre, una lista que por otra parte no presenta ninguna sorpresa. Al principio de nuestro período, en 1533, Michel Mollat señala la importación por los mercaderes burgaleses Francisco y Andrés de Maluenda, de 300 fardales de telas blancas y otro tanto de crudas procedentes de Ruán (Mollat, 1952: 233). Un poco más tarde, en 1549, nos encontramos con la piratería escocesa, gracias a la cual podemos tener otros datos: el 20 de setiembre de dicho año, la señora viuda Katherine Fanier certifica que durante los dos años pasados ha vendido a Juan Pérez de Barasoneta telas blancas que él cargó en un

navío que cogieron los escoceses cerca de Brest²⁶. El mismo día, media docena de mercaderes de Ruán dan otro testimonio, con todo detalle (medidas, colores y marcas de cada pieza) a favor de Álvaro de la Torre y siempre a petición del mismo; Álvaro Pardo y Pedro de Álava añaden que fueron 99 cofres y 52 balas que se cargaron en el mismo navío²⁷. Telas y paños es lo que encontramos casi siempre en estos documentos: en 1560, el navío llamado el *Aguila* de Dieppe encuentra también corsarios o piratas que roban 25 cofres y 29 balas de telas blancas²⁸. En 1565, el mercader de Ruán, Pierre Dumoucel carga en la *Gracia de Dios*, también de Dieppe, 54 balas y 11 cofres; en 1569, 96 balas, siempre de lo mismo²⁹, y en 1570 109 balas y 6 cofres de telas blancas, dos balas de cañamazas, de Vitré sin duda, (Le Goué-Sinquin, 2018: 55) y cuatro de paños ingleses³⁰. Para encontrar un poco más de variedad, volvamos a nuestros 14 barcos citados más arriba cargados por factores de Juan y Alonso de Palma Carrillo, hermanos, de Amberes, consignados a Francisco de Palma Carrillo, su hijo y sobrino, en Sevilla³¹. En total, son 178 balas, 23 fardeles y 7 cofres de telas blancas, 11 balas de telas crudas, 46 balas de angeos, brines y melinges, o sea que nos encontramos no solo con telas de Ruán o de Normandía, sino de provincias vecinas, el Maine y el Anjou, al sur de Normandía, unos productos que solían salir también por el puerto de Nantes (Lapeyre, 1995: 511-512; Priotti, 2004: 69; Bottin, 2000: 22 y 2005: 327).

Último ejemplo, enseñando siempre lo mismo: en noviembre de 1575 salen tres barcos de Le Havre con destino a Sevilla, el *Pelicano* y la *Doncella* (o *Pucela*), ambos de 120 toneladas, y el *Cisne*, de 60. Poco después de su salida, fueron tomados por algunos navíos de guerra de los seguidores del Príncipe de Orange y llevados a Flesinga. Cuando conocieron la triste noticia, los cargadores se apresuraron en nombrar procuradores para recobrar su mercancía³². Y como la mayoría hizo la nómina de lo que había cargado, sabemos lo que llevaban los tres barcos: unas 110 balas de telas blancas y 4 cofres de lo mismo, 3 balas de anascotes y otro tanto de rajas de Amiens y, menos esperado, 1700 duelas y 800 fondos para pipas. Claramente domina el textil, lo que no puede extrañarnos, ya que es lo que piden los cargadores de Indias y lo que mandan bretones, normandos, ingleses y flamencos (Mollat, 1952: 232-237; Otte, 2008: 191-201). Solo en una ocasión hemos encontrado envíos de trigo a Andalucía, en concreto 4 barcos mandados a Málaga, Cartagena

26. ADSM, 2E1/862, n° 596 (20-IX-1549).

27. ADSM, 2E1/862, n° 602 (20-IX-1562).

28. ADSM, 2E1/878, n° 269 (28-XI-1560) y 927 (2-XII-1560).

29. ADSM, 2E1/434, n° 246 (13-XII-1565) et 2E1/463, n° 194 (2-XII-1569).

30. ADSM, 2E1/473, n° 98 (2-V-1570).

31. ADSM, 2E1/481, n° 483 y 485 (7-II-1572).

32. Poderes para recobrar la mercancía, todos de enero 1576 ADSM, 2E1/513, n° 46 a 50 y 158; 2E1/514, n° 48 y 124; 2E1/515, n° 41, 43, 46 y 68; 2E1/516, n° 44; 2E1/907, n° 62, 81, 82 y 86.

o Valencia, en 1578, siendo el factor de los mercaderes quien decidiría el lugar la venta, al conocer el estado del mercado al llegar a Málaga³³.

Lo que se carga en la Bahía de Cádiz o en Sevilla es más variopinto, pero sin sorpresas: alumbre, que cargan primero en Mazarrón, y después de 1550, en Cádiz, aceite, azúcar, vinos de Málaga y de Jerez, lanas, frutas etc. Eso se deduce en parte de una cláusula de los contratos de fletamentos donde se especifica la cantidad de productos que corresponde a una tonelada, ya que el flete se paga a tantas libras tornesas por tonelada: cinco botas (de vino de Jerez) por tres toneladas, dos pipas o cuatro barricas de aceite, cuarenta cueros, 26 piezas de uva, 1500 libras (peso de Ruán) para el zumaque o el anís, o dos millares de libras, o sea unos 900 kg, para el alumbre y otras mercaderías...³⁴. Los datos que podemos sacar de algunas reclamaciones después de ataques piratas, o naufragos, no contradicen esta enumeración, y la completan. Así, la mal nombrada *Buenaventura*, que, a la vuelta de Cádiz en dirección de Ruán, tuvo que aguantar una «mala tormenta» a lo largo de las costas de Portugal donde se perdieron algunas mercancías: aceite, alumbre, estrazas de seda y zumaque³⁵. Una carga parecida a la de la *Golondrina*, de Ruán, capturada a su retorno de Cádiz por dos barcos ingleses capitaneados por un primo del vicealmirante de Inglaterra (según decía), cuyos marineros fueron muy mal tratados y llevados a Plymouth; llevaban mercancía para Fernandes de Quintanadoines: higos, pasas, estrazas (Ruán era un gran centro papeler), alumbre y vinos³⁶.

Además, sabemos que algunos productos que, antes de 1550, iban a buscar más allá del estrecho, como alumbre, pasas o vino de Málaga, se hallaban almacenados después en Cádiz, lo que explicaría que no se mandasen después de esta fecha barcos a Andalucía oriental y que desapareciera la práctica anterior de cabotaje de puerto a puerto³⁷. Y no olvidemos la sal, que, como ya hemos dicho, viene a ser el producto más codiciado por los mercaderes normandos a mediados de los años setenta, un producto que podemos suponer bastante rentable cuando vemos que Fernandes de Quintanadoines permite al maestre del *Ángel* de Bremen, de 130 toneladas, echarse al mar, si el tiempo fuese favorable, sin tomar a bordo las mercancías que el mercader tenía preparadas en Le Havre, para ir directamente a Cádiz y a El Puerto para cargar sal que tenía que llevar a Danzig, y de ahí volver a Cádiz y de nuevo a Danzig. Para este viaje extraordinario el contrato también lo es, ya que mercader y

33. ADSM, 2E70/29, n° 365, 373 y 463, y 2E70/30, n° 398 y 473 (noviembre y diciembre de 1578).

34. ADSM, 2E1/908, n° 962 (16-VI-1576) y 1137 (30-VI-1576), entre otros muchos ejemplos.

35. ADSM, 2E1/442, n° 448 (16-II-1566).

36. ADSM, 2E1/456, n° 168 (26-II-1569).

37. Alumbre de Mazarrón: ADSM, 2E1/485, n° 286 (20-VI-1572) y 2E1/486, n° 128 (6-V-1572), alumbre de Civitavecchia: ADSM, 2E1/488, n° 140 (19-VIII-1572), ambos cargados en Cádiz.

maestre se reparten por mitad la propiedad de la sal y los beneficios de su venta, lo que explica que el maestre acepte hacer tan largo y arriesgado viaje³⁸.

La nómina de las mercancías podría ser mucho más variada ya que, por ejemplo, se cargan mercancías de África del Norte, como cueros vacunos y ovejunos, estrazas, azúcar, y de América, también, como cochinilla o cueros «de la India». Pero la mayoría era de producción local y son casi las mismas que se vendían antes del descubrimiento, como lo demuestra la cuenta de entrada de mercancías de 1477-78, estudiada por Michel Mollat: vino, fruta, azúcar, aceite y especias, estas sin duda en mayor cantidad que en el XVI porque todavía no llegaban a Normandía de Portugal o de Amberes (Mollat, 1952: 230; Otte, 1996: 115-124). En los años 1570, se nota la llegada de ciertas cantidades de lanas, que antes eran destinadas a Amberes, y que ahora arriban a Ruán procedentes de Santander, una ruta muy poco utilizada en épocas anteriores³⁹. En suma, productos de consumo corriente o de lujo, para la extensa población que abastece Ruán, para Inglaterra y Flandes, y sobre todo materias primas para la potente industria normanda que, a su vez, manda a Andalucía, sobre todo para Indias, sus telas y paños, que tanta salida tienen al otro lado del Atlántico.

Mercaderes

Desde el principio, los que llamaremos aquí los mercaderes españoles, casi todos burgaleses y vascos de origen, pero franceses la mayoría de ellos, fueron los protagonistas de los intercambios con la Península y con Andalucía en particular (Mollat, 1952: 233-237). Este interés se acrecentó a medida que crecía el comercio con América, que empezó muy temprano, ya que en 1508 se mandaron «ruanes» a Santo Domingo por la vía sevillana (Mollat, 1952: 234). Como ya dijimos, este grupo se renueva constantemente porque, por una parte, los más antiguos en la plaza se afrancesan, comprando señoríos, títulos de nobleza, y se dan a oficios al servicio del Rey en sus finanzas o en sus tribunales, siendo el Parlamento de Normandía el más codiciado, y, por otra parte, porque llegan siempre nuevos mercaderes desde la Península, o, sobre todo al final de nuestro período, de Flandes (Demeulenaere-Douyère, 1981b: 68-69). No hay que generalizar todavía, porque no faltan mercaderes ennoblecidos, como los Quintanadoines, señores de Brétigny, que siguen negociando y negociando con Andalucía. Por otra parte, si hacemos hincapié en la importancia de los mercaderes de origen extranjero, no hay que olvidar que en ningún momento dominaron el conjunto de los negocios: los mercaderes normandos están también muy presentes en todo tipo de intercambios, lejanos o de proximidad, cuando los «españoles» están más especializados (Benedict, 1981: 22-23). Y, si en

38. ADSM, 2E1/908, n° 268 (21-IV-1576).

39. ADSM, 2E1/912, n° 387 (28-V-1578) et 540 (18-VI-1578).

1565 ocho mercaderes de la península figuran en la nómina de los 46 más ricos de la ciudad, esto significa que 38 no son hispánicos y la mayoría de ellos sin duda alguna, normandos (Benedict, 1981, 22).

En los años 1530 y 1540, los más interesados por el comercio con Andalucía son los mercaderes burgaleses de Ruán, los Maluenda, Castro, De La Torre, Valdivielso, Quintanadueñas, o castellanos (Múxica), pero no faltan entre los fletadores mercaderes franceses, como los parisinos Guillaume Rouillard y Guillaume Legras, pero muy pocos mercaderes normandos, como Raoullin Hallé (o Halley), cuyos descendientes encontraremos muy activos una generación más tarde. No faltan tampoco los inevitables toscanos, los luqueses de Amberes Jerónimo Arnolfini y Buenaventura Micaeli, que fletan dos viajes (entre los que conocemos) en 1531 y 1549. Aparecen también viajes fletados en Cádiz por mercaderes locales, que conocemos solo porque han tenido algún problema, como la *Anunciada*, cargada en Cádiz en 1546 por los Castro y San Vitores, que fue tomada por piratas (o corsarios) escoceses⁴⁰. Se puede suponer pues que buen número de estos viajes de retorno no aparecen en nuestros archivos y que eran más numerosos.

Saltamos ahora hasta el gran período (o al menos el mejor documentado) del comercio normando-andaluz, los años 1570, para el cual disponemos en abundancia de un tipo de documento más bien raro anteriormente: la carta de flete, más de 200 para esos nueve años, solo para Andalucía. En lo que toca a la participación de los hispano-normandos, este periodo se divide en dos partes: antes de 1575, son muy minoritarios en el fletamento de los barcos hacia Andalucía; mandan aproximadamente una sexta o quinta parte de los viajes. Los más activos, que mandan cuatro o cinco barcos, son Alonso de Curiel y Olivier de Rieulx, los demás, Fernandes de Quintanadoines, Pedro Maluenda o François García, solo aparecen una o dos veces. Son los mercaderes de Ruán los que dominan claramente estos intercambios, entre los cuales podemos señalar a los Sonning, padre e hijo, de origen inglés, o los Hallé, asimismo padre e hijo, también muy implicados en el comercio con Marruecos (Barrey, 1917: 34-41), o a Antoine Toucque, solo o en compañía, los cuales participan en una docena de fletamentos cada uno. Eso no significa que los españoles fueran excluidos de estos intercambios, porque pueden cargar en barcos fletados por otros, como ya hemos indicado al hablar de la piratería. Por otra parte, los intercambios de letras de cambio entre Ruán y Sevilla (y muchas veces Amberes) son bastante frecuentes y muestran que las relaciones son intensas entre los ruaneses y sus socios o familiares en estas tres ciudades. Estos intercambios menudearon en estos años, como dijimos, con la llegada de mercaderes que procedían de Flandes.

Todo cambia a partir de principios de 1575, cuando es la sal la que hay que cargar en la Bahía: los mercaderes españoles se encargan entonces de 40% de los fletes,

40. ADSM, 2E1/395, nº 23 (3-V-1546) y 139 (4-VI-1546).

con Alonso de Curiel y Fernandes de Quintanadoines en primera línea; este último sigue vendiendo sal después de la crisis, en 1577, a los barcos pesqueros. Pero van muy por detrás de algunos ruaneses, como Henry de Beaulieu o Jacques Lejeune, ya citados, que vendían parte de la sal a Flandes, directamente a Dunkerque o por medio de Calais.

En estos años, como al parecer en los decenios anteriores, los españoles de Ruán no tienen interés en invertir en otros destinos: prestan muy poco dinero para Terranova, para Brasil, las Antillas o Cabo Verde; y, para Berbería, Philippe Barrey señala solo dos fletamentos hechos por ellos, uno por Juan de Palma Carrillo en 1572 y otro por Michel Mariage (Miguel Marian) el año siguiente (Barrey, 1917: 35-36). Tienen otras actividades, que no aparecen sino de vez en cuando en los protocolos, como los seguros, en los cuales parecen desempeñar un papel notable como sus vecinos y parientes de Burgos (Demeulenaere-Douyère, 1981a: 50-51). Y todas las tradicionales de los mercaderes de todas las ciudades: préstamos, inversiones en casas, tierras y señoríos, arrendamientos de ingresos reales y eclesiásticos, oficios...

Conclusiones

No hace falta insistir sobre la importancia y la intensidad de las relaciones entre los dos reinos vecinos y tanto tiempo enemigos: las necesidades económicas hicieron que estas relaciones no pudieran interrumpirse mucho tiempo sin graves daños para ambas partes. El aumento regular del número de viajes hacia América potenció los intercambios entre los puertos de la fachada atlántica, sobre todo Nantes, más volcado hacia los puertos del Golfo de Vizcaya, y el conjunto normando, gran abastecedor de la Carrera de Indias en paños y telas. Pero su industria, sobre todo la textil, y el abastecimiento de su ancho y rico hinterland, hacían imprescindible la importación hacia Ruán, Le Havre y Dieppe de las producciones andaluzas, el alumbre, la lana, los cueros por una parte y los vinos, frutas y aceite por otra. A pesar de su heterogeneidad, la documentación parece demostrar una intensificación de los intercambios a principios de los años 1570, a pesar de la inseguridad creciente de los mares debido a la piratería rochelesa, inglesa y flamenca.

Pero nuestra periodización plantea serios problemas, sobre todo por el hueco de 1550-70, donde al parecer escasean los viajes hacia Andalucía; pero es posible que este parecer solo sea un efecto indirecto del desplazamiento de la actividad propiamente marítima hacia Le Havre, induciendo el otorgamiento de las escrituras ante los escribanos de este puerto que, como sabemos, no están disponibles para estos años. Lo que se puede deducir de lo que sabemos del aumento de los intercambios entre España y Francia (Normandía y Bretaña) a partir de 1559, a raíz de la Paz y de las dificultades de Amberes (Casado Alonso, 2000: 47), lo que significaría que esta intensificación es anterior a 1570. Al revés, antes de la guerra, en los años 30

y 40, esta navegación sin rumbo definido, de una escala a otra, sería propia de un mercado todavía sin madurar y donde la demanda normanda de productos de todo tipo domina cuando el mercado andaluz (y americano) todavía no necesita mucha mercancía. Y en los años 1570, estamos en unos intercambios mucho más regulares donde los puertos franceses, sobre todo Nantes y Le Havre, pero también Saint-Malo, abastecen los navíos de la flota de Indias en telas y paños y otras mercancías, lo cual se traduce por la multiplicación de los viajes y sin duda un desequilibrio a favor de Francia y de Normandía en particular y abre paso a nuevas prácticas, como los tráficos acerca de la sal. Se puede suponer que el aumento de las necesidades de productos normandos en Andalucía fue más rápido que el crecimiento de la demanda por parte de Ruán y de su hinterland, involucrados en las guerras civiles, de ahí la necesidad de encontrar mercancías para el viaje de vuelta, la sal, producto siempre demandado, sobre todo en el norte de Europa, siendo ideal para eso. Asimismo, la compra de sal por parte de los pesqueros permite compensar este desequilibrio, ya que llegan con plena carga a Cádiz o Sanlúcar.

La coyuntura internacional, con la pérdida de atracción de Amberes, la participación cada día mayor de los ingleses en el comercio con el Levante y el interés creciente de los mercaderes españoles para la producción textil del Oeste francés, contribuye fuertemente a la intensificación de la actividad comercial de Ruán, causa y consecuencia a la vez de la llegada entre sus elites de mercaderes que figuran entre los más ricos y relacionados de Europa occidental, atraídos por el nuevo estatus de la capital normanda, que contribuyen a fortalecer con su presencia, su actividad y sus redes familiares o de negocios.

En lo que toca a la «colonia» hispánica de Ruán, cabe decir dos cosas: primero, que privilegian las relaciones con la Península, es decir, para ellos Andalucía, ya que los viajes hacia Bilbao o Galicia son poco numerosos y fletados por otros. No participan, como dijimos, casi en nada en los viajes transatlánticos, bien hacia Terranova, bien hacia Brasil, ni a las expediciones hacia Cabo Verde o Guinea, y muy poco hacia Marruecos. Segundo, que no tienen el monopolio, ni dominan estos intercambios hacia Cádiz y su Bahía y Normandía, ya que muchos de los mercaderes de Ruán fletan barcos para este destino. Eso significa sin duda que los miembros de linajes españoles asentados desde mucho tiempo en Ruán no se distinguen mucho de sus homólogos de origen local, tanto en lo económico como en lo social; si tratan de preferencia con sus connaturales es que muchas veces son miembros de su familia asentados en Amberes, Burgos, Lisboa o Sevilla, como hacen los demás mercaderes, italianos, flamencos u otros, desempeñando su papel, como otros y quizás un poco más que otros.

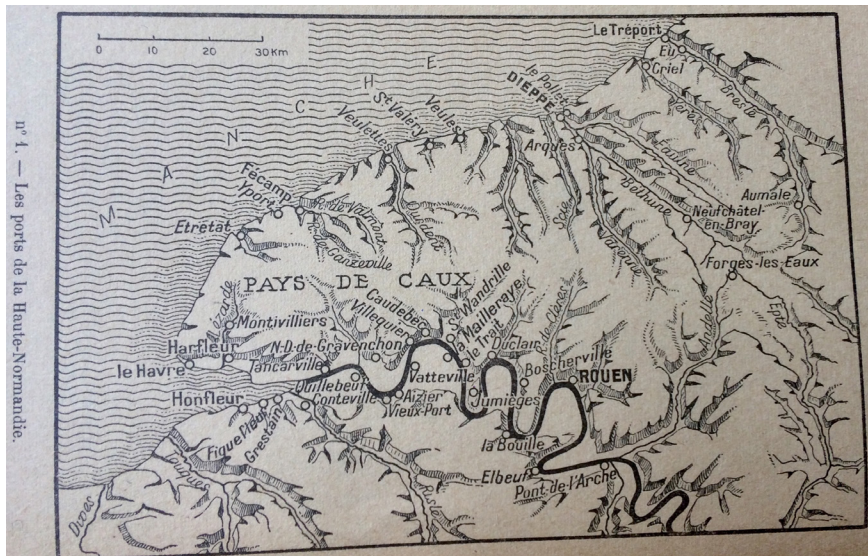
BIBLIOGRAFÍA

- Barrey, P. (1917). *Le Havre maritime du XVI^e au XVIII^e siècle*. París: Hachette.
- Benedict, P. (1981), *Rouen during the Wars of Religion*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bernard, J. (1978). Les transports maritimes dans l'Atlantique et les mers étroites, et leurs prolongements fluviaux, au Moyen Âge. *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 35, n° 2, 159-179.
- Bottin, J. (2000). Les toiles de l'Ouest français au début de l'époque moderne. Réflexions sur la configuration d'un espace productif. *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 107, n° 2, 15-27.
- Bottin, J. (2005). De la toile au change: l'entrepôt rouennais et le commerce de Séville au début de l'époque moderne. *Annales du Midi*, 251, 323-345.
- Bréard, C. y P. (1889). *Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux XVI^e et XVII^e siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes*. Ruán: Lestringant.
- Bréard, C. y Barrey, P. (1906). Documents relatifs à la marine normande aux XV^e et XVI^e siècles. *Mélanges de la Société d'Histoire de la Normandie*, 6^a serie, 203-291.
- Brumont, F. (2010). Aspects du commerce illicite dans les Pyrénées occidentales au XVI^e siècle, en Caporossi, O., (ed.), *Douanes et contrebandes dans les Pyrénées occidentales du XVII^e au XXI^e siècle (Les Cahiers du Pourtalet, 2)*. Pau: Marrimpouey, 29-53.
- Brumont, F. (2011). La Compagnie du sauf-conduit et le commerce franco-espagnol (1552-1559), en Bertrand, M. y Priotti, J.-P., (dir), *Circulations maritimes. L'Espagne et son empire (XVI^e-XVIII^e siècle)*. Rennes: PUR, 49-66.
- Brumont, F. (2018). Les Normands à Terre-Neuve au XVI^e siècle. *Annales de Normandie*, 68 (2), 35-60.
- Brunelle, G. K. (1989). Immigration, assimilation and success: three families of Spanish origin in Sixteenth Century Rouen. *Sixteenth Century Journal*. Vol. XX, n° 2, 203-219.
- Casado Alonso, H. (1995). El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI. *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos: Diputación, 177-247.
- Casado Alonso, H. (2000). Le commerce des «marchandises de Bretagne» avec l'Espagne au XVI^e siècle. *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 107, n° 2: 29-50.
- Crespo Solana, A. (2016). Cádiz y el comercio de las Indias: un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos XVI-XVIII). *e-Spania. Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes*, 22 pp.
- Demeulenaere-Douyère, C. (1981a). Le commerce espagnol à Rouen au XVI^e siècle. *Études Normandes*, 30 (2), 43-54.
- Demeulenaere-Douyère, C. (1981b). Les Espagnols et la société rouennaise au XVI^e siècle. *Études Normandes*. 30 (3), 65-83.
- Douyère, C. (1973). Le testament de Pedro de Salazar, marchand espagnol de Rouen (1549). *Bulletin Philologique et Historique jusqu'à 1610*, 157-169.
- Fréville, E. de (1857). *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVI^e siècle*. Ruán: Le Brument.

- Gascon, R. (1971). *Grand commerce et vie urbaine au XVI^e siècle. Lyon et ses marchands (environs de 1520-environs de 1580)*. París: SEVPEN.
- Girard, A. (1932). *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVI^e et XVII^e siècles*. París: de Boccard y Burdeos: Féret.
- Gosselin, É. (1876). *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais aux XVI^e et XVII^e siècles*. Ruán: Boissel.
- Huxley Barkham, S. (1995). Aseguradores burgaleses y pesca transatlántica en el País Vasco y el efecto de las guerras sobre sus negocios (h. 1540-h. 1585). *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos: Diputación, 531-553.
- Iglesias Rodríguez, J. J. (2015). Las ciudades mercantiles del Atlántico andaluz y su universo de relaciones en la Edad Moderna en Iglesias Rodríguez, J. J., Pérez García, R. M. y Fernández Chaves, M. M., (eds) *Comercio y cultura en la Edad Moderna*. Sevilla: EUS, 69-102.
- Jones Mathers, C. (1988). Family partnerships an international trade in Early Modern Europe: merchants from Burgos in England and France, 1470-1570. *Business History Review*, n^o 62, 367-397.
- Lapeyre, H. (1955). *Une famille de marchands: les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*. París: Armand Colin.
- Lapeyre, H. (1981). *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid: Universidad.
- Le Goué-Sinquin, G. (2018). De Vitré à Saint-Malo: un négoce entre terre et mer (1559-1598). *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 125, n^o 3, 47-78.
- Levasseur, É. (1911). *Histoire du commerce de la France. 1^{ère} partie: Avant 1789*. París: Arthur-Rousseau.
- Ménanteau, L. (2007). L'influence des facteurs naturels et anthropiques sur l'évolution des ports de la Basse-Andalousie (XIII^e-XVI^e siècles): études de cas (Palos de la Frontera, Séville et Sanlúcar de Barrameda) en Bochaca, M. et Sarrazin, J.-L. (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*. Rennes: PUR, 167-187.
- Mollat, M. (1952). *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge. Étude d'histoire économique et sociale*. París: Plon.
- Muñoz Gómez, V. (2015). Puertos, abras, cabos e islas: la topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de las cartas portulanas (ss. XIV-XVI) en Aznar Vallejo, E. y González Zalacain R. J. (eds.) *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Edad Media*, 179-212.
- Otte, E. (1996). *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Universidad de Sevilla/Fundación El Monte.
- Otte, E. (2008). *Sevilla, siglo XVI: materiales para su historia económica*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces.
- Priotti, J.-P. (2004). *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Génèse d'une croissance*. Lille: Presses Universitaires du Septentrion.
- Tranchant, M. (2017). *Les ports maritimes de la France Atlantique (XI^e-XV^e siècle). Vol. I: Tableau géohistorique* Rennes: PUR.

DOCUMENTOS: LOS MAPAS DE MICHEL MOLLAT (1952, 596 Y 603).

I. Los puertos de la Alta Normandía.



II. El hinterland de los puertos normandos.

