

José Damián González Arce

Bilbao y el mar.

**Actividad portuaria y navegación
en la ría del Nervión durante el
reinado de los Reyes Católicos**



**Bilbao y el mar. Actividad portuaria y
navegación en la ría del Nervión durante
el reinado de los Reyes Católicos**

**Bilbao y el mar. Actividad portuaria y
navegación en la ría del Nervión durante
el reinado de los Reyes Católicos**

José Damián González Arce

González Arce, José Damián

Bilbao y el mar : actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los Reyes Católicos / José Damián González Arce. - 1a ed - Mar del Plata : Universidad Nacional de Mar del Plata, 2021.

Libro digital, PDF

ISBN 978-987-544-981-7

Esta publicación ha sido financiada por el Ministerio de Ciencia e Innovación / Fondos FEDER / Agencia nacional de Investigación con cargo al proyecto I+D “Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional” (Referencia HAR2017-83801-P), adscrito a la Universidad de Cantabria.

1ª Edición, 2021

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización escrita de los titulares del copyright, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo públicos.

© González Arce, José Damián

© Grupo de Investigación y Estudios Medievales. Centro Interdisciplinario de Estudios Europeos. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata (República Argentina)

ISBN edición impresa: 978-987-544-975-6

ISBN edición digital: 978-987-544-981-7

Depósito Legal: MU 493-2021

Composición e impresión: Compobell, S.L. Murcia

Impreso en España - Printed in Spain

Índice

I. Introducción	11
II. Instalaciones y organización portuaria	27
1. La ría del nervión y el antepuerto de portugalete	27
1.1. Condiciones naturales	28
1.2. Navegabilidad, fondeo y atraque de embarcaciones	29
1.2.1. <i>El paso de barcos por el canal</i>	32
1.2.2. <i>Los embarcaderos</i>	40
1.2.2.1. La ría y el puerto de Bilbao	42
1.2.2.2. Portugalete	55
1.3. Lonjas, almacenes y contadores	89
1.4. Seguridad y orden público	96
1.4.1. <i>Los prebostes de Bilbao y Portugalete</i>	97
1.4.2. <i>Derechos de prebostazgo</i>	114
1.5. Las manifestaciones de extranjeros	124
2. Puertos europeos de referencia para los intercambios con Bilbao	136
2.1. La Rochela y la cadena	140
2.2. Nantes y el Loira, el resto de Bretaña y Normandía	152
2.3. Londres y el Támesis	168
2.4. Brujas, sus canales y antepuertos de Flandes y Zelanda	179
2.5. Sevilla y Cádiz	196
III. Naves, navegación y navegantes	197
1. Características de la flota bilbaína	197
1.1. Tipología de las naves	199
1.2. Tamaño de la flota local	211
1.3. Contratos de fletamento	231
1.3.1. <i>Estructura documental</i>	240
1.3.2. <i>Aspectos generales</i>	243
1.3.3. <i>Armamento y defensa</i>	247
1.3.4. <i>Tornaviajes</i>	257

1.4. Fletes	258
1.4.1. <i>Exportaciones</i>	261
1.4.2. <i>Importaciones</i>	287
2. La navegación en mar abierto	306
2.1. Derecho nacional e internacional	307
2.2. Tratados y alianzas entre estados	308
2.3. Los conflictos entre reinos	321
2.3.1. <i>Armadas, corso y piratería</i>	322
2.3.2. <i>Cartas de marca y represalia</i>	364
2.4. Rutas de navegación	381
2.4.1. <i>Mar del Norte</i>	384
2.4.2. <i>Costa atlántica sur francesa</i>	401
2.4.3. <i>Bretaña</i>	408
2.4.4. <i>Sur de Inglaterra</i>	412
3. Los hombres de mar	414
3.1. Armadores, patronos, capitanes y pilotos	415
3.2. Marinería	419
 IV. La universidad de maestros y mercaderes de Bilbao	 423
1. Antecedentes y orígenes	426
2. Estructura, funcionamiento y competencias internas	437
2.1. Órganos de gobierno	442
2.2. Ordenanzas	461
2.3. Tasas y financiación	463
2.3.1. <i>Las averías del puerto de Bilbao</i>	468
2.3.1.1. Averías gremiales	474
2.3.1.2. Averías flete	488
2.3.1.2.1. <i>Comunes</i>	491
2.3.1.2.2. <i>Dinero de Dios</i>	536
2.3.1.2.3. <i>Gruesas</i>	550
2.3.1.3. Disputas por el pago de averías	561
2.3.2. <i>Averías abonadas en Flandes a los consulados locales</i>	571
2.4. Gestión portuaria y mercantil	580
2.5. Potestad judicial y policial	594
3. Defensa de intereses y relaciones externas	604

4. Representación en las plazas europeas	614
4.1. Cónsules de extranjeros y cónsules de mar	614
4.2. Naciones y consulados	618
4.2.1. <i>Brujas</i>	619
4.2.2. <i>Nantes</i>	649
4.2.3. <i>La Rochela</i>	651
4.2.4. <i>Londres</i>	653
4.2.5. <i>Cádiz y Sevilla</i>	656
5. Guerras corporativas por el control del comercio castellano	657
5.1. Segunda mitad del siglo XV: enfrentamientos entre Burgos y Bilbao	658
5.2. Comienzos del siglo XVI: de la rivalidad a los primeros acuerdos	666
5.3. Mediados del siglo XVI: luchas entre Bilbao y Portugalete	697
V. Conclusión	703
VI. Siglas y bibliografía	707

1

Introducción

La ría de Bilbao divide hoy día a la ciudad que le da nombre en dos. En su margen derecha se encuentra el Casco Antiguo, o Siete Calles, y en la izquierda el Ensanche, erigido ya en el siglo XIX, en una época muy posterior a aquella en la que se desarrollaron las actividades, hechos y acontecimientos que se estudian en este libro.

Dicho curso de agua, que es conocido asimismo como ría del Nervión, o del Ibaizábal, es la desembocadura que forma el sistema de ambos ríos, así como sus últimos afluentes, a su llegada al mar Cantábrico, en el golfo de Vizcaya o de Gascuña. Este accidente geográfico ha marcado la historia y la personalidad de la localidad y su entorno, desde la baja Edad Media hasta el presente. Y a él le debe buena parte de su progreso económico, pues, a su abrigo, se construyó uno de los embarcaderos más seguros y activos de la Península Ibérica, y aún de toda la Europa occidental.

Dos fueron los factores principales que llevaron al puerto de Bilbao a convertirse en el mayor, por volumen de negocio, y mejor, por sus instalaciones y seguridad, surgidero del Cantábrico, o *puerto de Castilla*, desde tiempos modernos hasta la actualidad. Ambos constituyen lo que se conoce como *renta de situación*, o ventajas derivadas de su ubicación geográfica y marco natural¹. El primero, sin duda, su situación topográfica y espacial, al estar emplazado en una ría interior, la del Nervión, que forma un largo cauce navegable —el agua salada de las mareas altas penetra desde la desembocadura, en Santurce, hasta 15 kilómetros tierra adentro, o dos leguas en distancia medieval, hasta el puente viejo, o de San Antón, que cruza el

1 Rivera Medina, 2016a, p. 173.

canal en la propia Bilbao²— para buena parte de las embarcaciones de la época, que al anclar en el mismo quedaban totalmente al resguardo de las frecuentes y violentas tormentas y galernas de dicho mar. El atracadero bilbaíno era el mejor fondeadero natural en una costa donde escaseaban las ensenadas y abrigos ribereños con calado suficiente como para servir de amarraderos seguros³. En segundo

2 En la Edad Media, a finales del siglo XV, se contiene en un pleito de 1498, que luego veremos, que el agua salada del mar llegaba hasta Bilbao y su puerto, y aún más allá, a *dos tiros de ballesta delante de la dicha villa de Bilbao*. Algunos testigos manifestaron que era hasta tres tiros de ballesta, hasta un molino que estaba más arriba de Bilbao, propiedad de Juan Martínez de Arbolancha. Mientras que algunos otros hablan de una rueda (noria) o molinos que se llamaban Barrenerroca o Rueda Bajera. Estas subidas máximas del agua del mar se producían durante la pleamar, cuando subía a Bilbao, y en especial durante las mareas vivas, cuando lo hacía más allá, hasta el citado molino (ARCV, SV, 4296-1). En otro pleito de 1511, que igualmente será luego analizado, algunos testigos manifestaron que el agua de mar ascendía hasta la presa de las ruedas de Juan Martínez de Arbolancha, que estaban en Ibaizábal, llamada Barrenerroca o Barrenerrota (ARCV, SV, 15-1).

3 Sobre las peculiaridades de la costa cantábrica y sus inconvenientes para la formación de redes portuarias, Solórzano Telechea, 2009. En el pleito citado en la nota anterior se interrogó a los testigos sobre las grandes diferencias del embarcadero de Bilbao con los de su entorno. Así, por ejemplo, se dice que el de Bermeo estaba en *una concha braua*. El de Portugalete, a media legua hacia el interior de la ría de Bilbao, tras pasar la barra *do se juntan el río con la mar*. Mientras que el de Bilbao *es puerto muy conocido e antiguo, do ay carga e descarga de mercaderyas, e muchas lonjas, e cayes (muelles) que sube la mar e creçiente conmo dicho es. E tyene ría e canal ay en ella muchas fustas, e naos de gaviás e las más gruesas de toda la costa. E la villa de Guetaria non tyene puerto, nin ría, nin canal, nin tyene carga nin descarga, nin ay en ella fusta, nin nao ninguna, nin sube la mar a la dicha villa. Y aún más, todas las otras villas de la costa de la mar que son en Vizcaya e puertos dellas non han nin tyenen semejança nin conformidad alguna con el puerto de la villa de Bilbao, e el dicho puerto de Bilbao es muy diferente de todas las otras villas de la costa del condado de Vizcaya*. Uno de los testigos expuso que las naves solamente podían fondear en Bermeo en Portuondo, a media legua de la villa, pues al estar ésta en una costa brava, solamente podían posar en ella las pinazas de sus pescadores. Del mismo modo, si bien la mar también subía hasta un tiro de ballesta de Guernica por su ría, como en Bilbao, allí no había puerto alguno, y únicamente remontaban hasta ella bajeles que llevaban vena de hierro a su *retería* y a las muchas herrerías del lugar —otro testigo indicó que también sardinas gallegas y otro pescado—, y bajaban cargadas de hierro, pero no eran naves comerciales. Otro deponente añadió que en Mundaca, al inicio de esta ría, en su barra, se encontraba el puerto principal de la misma, al que sí arribaban algunos navíos. Además, se dijo que la villa de Lequeitio estaba asimismo en costa brava, y aunque contaba con una ría en la que subía la marea hasta media legua, tampoco había embarcadero de naos para carga y descarga, salvo de bajeles, como en Guernica, para la vena de hierro. Y, aunque disponía en la propia villa de un cay (muelle), no entraban en él barcos algunos cuando no había marea (pleamar), ni se usaba para carga y descarga de mercancías. Por su parte,

lugar, la villa de Bilbao contaba en abundancia en sus cercanías y comarca con un recurso que alcanzó una gran demanda exterior, por su calidad y escasez en los mercados internacionales, el mineral de hierro, cuyos derivados semielaborados se convirtieron en la base de un comercio de exportación con el que compensar las importaciones de alimentos y manufacturas de las que carecía la región.

A resultas de estas dos grandes facultades genuinas, de índole geográfica y geológica, la localidad supo explotar sus ventajas competitivas, que multiplicó gracias al ingenio y actividad de sus habitantes. Para ello creó una de las mayores y potentes flotas mercantes del Atlántico norte, con la que traficar por mar con los antedichos artículos, tanto de exportación como de importación. A los que añadió la lana castellana, y en menor medida aragonesa y navarra, que los comerciantes e intermediarios bilbaínos lograron atraer hacia su embarcadero, desde el interior peninsular, para su salida, en ocasiones mayoritaria de entre todos los surgideros cantábricos, hacia las plazas industriales de Francia y Flandes.

En parte, los mercaderes castellanos y otros hispanos eligieron de forma principal, o habitual, este amarradero para la exportación hacia el norte de Europa de sus lanas y otros bienes por dichas ventajas comparativas, su seguridad y calidad portuarias, así como disponer de abundante hierro semielaborado para completar sus embarques hacia el exterior; pero, cada vez más, también, por la extraordinaria flota con base en dicho surgidero, con naves de todos los tipos y tamaños. Además, esta afluencia creciente de comerciantes foráneos atraídos por las virtudes de este fondeadero retroalimentaron dichas cualidades, pues gracias a ella la disponibilidad de navíos no dejó de aumentar a resultas de su mayor demanda, así como su variedad.

en Plencia había una barra (de arena) muy mala que no dejaba entrar en el interior de su ría barcos gruesos, salvo navíos de hasta 50 toneles, y tampoco contaba con un canal para remontar dicha ría más arriba de la villa, de manera que no había más allá población alguna, excepto Butroi. Otros testigos añadieron que tampoco en Ondarroa se practicaba carga y descarga relevante de mercancías, a no ser, como en los demás surgideros, vino o trigo para llevarse de retorno hierro. Sobre los puertos vizcaínos en la Edad Media, García de Cortázar, 1966, p. 163 y ss.; 1985, II, pp. 215-218. Sobre la geografía portuaria del Cantábrico medieval, Solórzano Telechea, 2015.

Como consecuencia de este potente comercio de salida desde la plaza de, fundamentalmente, materias primas, se generó otro de retorno de artículos manufacturados, desde los lugares de destino de dichos géneros, sobre todo paños y lienzos flamencos y franceses, así como igualmente textiles de lana ingleses, que eran los tornaviajes para el hierro y el acero que llegaban a Gran Bretaña desde Bilbao y su entorno.

En mucha menor medida, la pesca fue otro recurso natural con el que contaron el puerto de Bilbao y su ría, que estuvo mucho más desarrollada en otros de la zona, como los de Bermeo o Lequeitio, por citar algunos. Pero, sin embargo, la gran disponibilidad de naves de gran tonelaje hizo que Bilbao también participase en una actividad para la que contaba por ello con ventaja frente a sus competidores, la pesca de altura de gran distancia, como las costeras del besugo y bacalao de Gran Sol, Pequeño Sol y, sobre todo, Terranova⁴.

No obstante, otros surgideros cantábricos disfrutaron en sus inicios de similares características a las presentadas por Bilbao, como Santander, Laredo, Castro Urdiales, Deva y San Sebastián-Pasajes, con ensenadas bastante seguras y de suficiente calado, así como mineral de hierro en sus comarcas, por lo que hay que interrogarse por qué la villa vizcaína acabó por adquirir preponderancia sobre ellos.

En parte la respuesta nos la vuelve a dar la ubicación geográfica, pues el bilbaíno era uno de los cargaderos más próximos a Burgos, ciudad cuyos mercaderes, y la Universidad que los agrupaba, capitalizaron y casi monopolizaron la exportación de lanas castellanas hacia el norte de Europa. Como dicho gremio mercantil consideró desde mediados del siglo XV que lo mejor para sus intereses era que la mencionada materia prima viajase de forma conjunta, en una o dos flotas anuales, hacia su destino flamenco, el mayoritario, por motivos de seguridad frente ataques piráticos y para ejercer presión

4 Guiard, 1913, pp. LXXVIII-LXXIX; Husley, 1987; Barkham Husley, 2000. En 1424 los vecinos de Bilbao obtuvieron exenciones fiscales en el pescado gallego que precisasen para su mantenimiento. Sobre este aspecto y la pesca por los vizcaínos, García de Cortázar, 1985, II, pp. 99-103. Sobre las cofradías de pescadores en la Castilla bajomedieval, González Arce, 2011.

comercial sobre el mercado de destino, además de evitar querellas y competencia entre sus socios por colocar antes sus bienes que los restantes, embarcándolos más tempranamente, para reforzar así el espíritu igualitario de este tipo de corporaciones, Bilbao volvía a presentar ventajas frente a sus rivales. De este modo, aparte de estar más cerca de Burgos que algunos de ellos, se encontraba en una posición central entre los posibles embarcaderos elegidos por dicha Universidad para la salida de los convoyes, cuyos extremos eran los antes citados fondeaderos de San Sebastián y Santander; de forma que se hallaba, por dicho motivo, más cercano a la mayor parte de los puntos de concentración de la lana antes de su traslado a la costa, que eran los lugares de esquileo y los lavaderos situados en las principales rutas mesteñas; algunas de las cuales, entre ellas varias de las más relevantes, confluían al sur de La Rioja, cuya salida natural al mar, como en el caso de Burgos, era de nuevo el puerto de Bilbao.

Otro factor nada desdeñable que convirtió a dicha plaza en el principal surgidero del norte de la Península fue el militar. Desde la conquista de Sevilla, en la que participaron los barcos pesqueros y mercantes de San Vicente de la Barquera, las naves civiles se mostraron fundamentales para su utilización eventual como flotas de guerra, pues, hasta que aparecieron las armadas reales permanentes, en teoría, cualquier buque de alta mar podía equiparse para la guerra⁵. De manera que los reyes posteriores a la fundación de la villa, demandaron cada vez en mayor medida las embarcaciones bilbaínas para este fin, debido a su número creciente y al aumento progresivo, a medida que se especializaron en el comercio internacional de largo radio, de su tonelaje. Hecho que se tradujo en una mayor concesión de privilegios, exenciones fiscales entre ellos, a los mareantes y vecinos de la población; que, por su parte, redundó en un aumento de su actividad económica por las ventajas comparativas que ello representó ante sus competidoras. Por el contrario, San Sebastián, como las restantes localidades que disfrutaban de su fuero, no tenían que realizar fonsadera real; que en el caso, como éste, de que fuesen lugares ribereños, se prestaba por mar, mediante galeras u otros barcos que debían armar los concejos

5 Sicking, 2017, pp. 68, 290.

para el servicio real, como sí ocurría con las villas vizcaínas⁶. Este hecho hizo que las naves del puerto donostiarra y otros guipuzcoanos no fuesen usadas obligatoriamente para las armadas reales, se empleasen en menor medida y, por ello, dejasen a las poblaciones vizcaínas, con Bilbao a la cabeza, como lugares preferentes donde constituir dichas flotas; lo que se tradujo en una serie de mercedes y concesiones para las mismas —como, muy posiblemente, la absolutamente excepcional exención general para toda la provincia del pago de alcabalas⁷—, que las dotaron de ventajas mercantiles frente a las restantes vascas. He aquí un ejemplo de cómo un favor inicial, como el de la franqueza de fonsadera, pudo convertirse en un inconveniente final, retardatario del desarrollo económico.

Precisamente, este aspecto de las redenciones fiscales y otros privilegios reales pudieron haber constituido, a buen seguro, un hecho diferencial para el nacimiento de Bilbao y su posterior pujanza; como también pudo ser el caso de algunos otros surgideros, como San Sebastián, con el que la primera villa anduvo caminos paralelos. Para comprobarlo, y como colofón a esta introducción al

6 Ladero Quesada, 1993, p. 45. Sobre la participación de los vizcaínos en las flotas reales, García de Cortázar, 1966, p. 174. Dos fórmulas emplearon los monarcas para hacerse con barcos de guerra, pues, por motivos económicos, no se podían permitir armadas propias, se trató del alquiler y del embargo. Este último, como el primero, se hacía por un tiempo limitado y con un fin concreto, tanto el del vaso como el del velamen y mástiles (Rivera Medina, 1998, p. 61). Desde el reinado de Fernando IV, los donostiarras gozaban de privilegios reales que impedían que sus navíos fuesen embargados, ni siquiera para el servicio real, de forma que las embarcaciones que participaban en la guerra lo hacían voluntariamente, como en el cerco de Algeciras de 1340. Gracias éstas, la de no requisa de naves y la exención de servicio militar obligatorio, que fueron renovadas por los Reyes Católicos por 25 años, tras el incendio de la localidad en 1489 (González y Gil, 2011, pp. 87-88). En 1475 dichos soberanos ordenaron a los mareantes del señorío de Vizcaya que no les prestasen servicio militar por tierra, sino sólo por mar, tal y como era uso y costumbre, lo tenían por privilegio y como habían jurado cumplir los monarcas. A pesar de ello, en 1486 sí exigieron que 800 peones armados por dicho territorio acudiesen a la guerra contra Granada (FDMPV, 7, doc. 12; FDMPV, 120, pp. 214-215; Labayru, 1895, III, pp. 275, 656-659).

7 Ladero Quesada, 2009, p. 69. En 1513 la reina Juana I ordenó que se respetase la exención de alcabalas de la que gozaba el trigo llevado al Condado desde otras partes (FDMPV, 98, pp. 1.171-1.172). Además, tanto la provincia de Vizcaya, como la de Guipúzcoa, estaban quitas de impuestos aduaneros sobre vituallas y mantenimientos para consumo de sus habitantes (Ladero Quesada, 2009, pp. 431-432).

estudio que nos ocupa, voy a analizar dichas franquezas y mercedes de la villa vizcaína, que trataré en paralelo a lo ocurrido en la guipuzcoana, cuyo puerto fue inicialmente el más activo de la costa vasca, al menos desde dos siglos antes de la aparición de Bilbao.

El 15 de junio de 1300, Diego López (V) de Haro, undécimo señor de Vizcaya, fundó, como es bien sabido, la villa de Bilbao, a la que concedió una carta puebla y fuero con diferentes libertades⁸. Más bien, a la comunidad de moradores del por entonces llamado *puerto de Bilbao*, sito cerca de Begoña, la constituyó en una villa y los hizo francos y quitos de todo pecho, fonsadera y emenda, al tiempo que les otorgó el fuero de Logroño. Entre las exenciones fiscales y de pago de rentas, el noble los liberó de portazgo y terrazgo en todos sus señoríos. Además, dispuso que ni en el puerto de Portugalete, ni en la barra (banco de arena cercano a Portugalete) y canal de la ría del Nervión, podía recalar barco o nave alguna, con mercancías de entrada o salida, sin abonar los derechos señoriales; que una vez satisfechos, daban libertad de navegación a los navíos, que no podían ser retenidos ni embargados. Esta serie de gracias fueron confirmadas y ampliadas en enero de 1301, mediante privilegio, por el rey Fernando IV —más bien por sus tutores-regentes, pues por entonces el monarca era menor de edad—, como había hecho previamente con Bermeo. Mediante el cual, los vecinos del concejo de Bilbao pasaron a estar exentos de portazgo en toda Castilla, excepto en Toledo, Sevilla y Murcia, así como de otros derechos de tránsito por mar o tierra, como treintenatas, emendas y peajes. Igualmente, dichos vecinos podían pescar y salar sus capturas como lo hacían los de Castro Urdiales, Laredo y otros lugares⁹.

8 FDMPV, 7, doc. 1; 90, pp. 1-3; 126, p. 8; Zabala, 1507, pp. 93-95. En términos parecidos obtuvo en 1323 su carta-puebla Portugalete, con similares libertades fiscales a las logradas por Bilbao (FDMPV 12, doc. 1; FDMPV, 90, pp. 276-283; González, 1829, I, pp. 397-409; Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, pp. 22-27).

9 FDMPV, 7, doc. 1; 90, pp. 4-8; González, 1829, I, pp. 384-395; Guiard, 1913, p. XV. En 1517 la Universidad/Consulado de Bilbao recordó en una misiva a la reina Juana I que los vecinos de la villa, sus capitanes, maestros y mercaderes estaban exentos del pago de anclajes, portazgos y otros derechos relativos al tránsito de mercancías en Castilla; que no les eran respetados por algunos portazgueros y otros recaudadores, a los que acababan por pagárselos por no mover pleitos contra ellos (FDMPV, 135, pp. 164-166).

De similares mercedes gozó San Sebastián, cuyos vecinos, como los de Bilbao, estaban exonerados de portazgo y peaje en toda Castilla desde tiempos de Fernando III y Alfonso X, asimismo excepto en Toledo, Sevilla y Murcia¹⁰.

Sin embargo, puede que la mayor ventaja obtenida por los bilbaínos fuese el que no tenían que pagar diezmo aduanero, o diezmo de la mar, en la villa, pues las aduanas donde debía satisfacerse estaban ubicadas en el interior, en Vitoria y Pancorbo. De forma que los artículos llegados a la población por vía marítima solamente abonarían dicho canon si luego eran llevados hacia tierras castellanas. Del mismo modo, los bienes producidos en Bilbao y su entorno, y sacados por su atracadero, se vieron, de esta manera, libres del antedicho diezmo de la mar, así como de otros derechos de exportación. Con la ventaja que ello suponía frente a San Sebastián con el diezmo viejo y seco, o frente a otros fondeaderos competidores, como Santander o Laredo, donde además del diezmo de la mar eran cobrados portazgos u otras tasas¹¹.

10 FDMPV, 90, pp. 403-411. En 1180 San Sebastián recibió los fueros de Estella y Jaca, así como las leyes de Olerón, o derecho marítimo. Lo que hizo que la franqueza de lezda de Jaca, o de derechos de tránsito, se tradujese en la de portazgo donostiarra una vez que la provincia de Guipúzcoa se incorporase a Castilla, hacia 1200. La ciudad también llegó a estar exenta de prebostazgo en Bilbao, que se entendía así como una exacción sobre el tráfico de mercancías, tras un pleito de 1514 (González y Gil, 2011, p. 87).

11 Tras su fundación, Fernando IV concedió a Bilbao exención para las mercancías de las naves que llegasen a su puerto (García de Cortázar, 1966, pp. 185-186). Hasta el reinado de Alfonso X el único arancel que gravaba el comercio exterior era el portazgo, como en el caso del interior, que ya por entonces había sido enajenado en favor de muchos de los concejos donde era exigido. De manera que la corona no se podía beneficiar del creciente intercambio mercantil que se estaba produciendo, ni podía modular éste en función de sus intereses mediante el uso de la fiscalidad. Por ello, dicho rey suprimió muchos de estos portazgos de las aduanas exteriores, tanto marítimas como terrestres, o los incautó para la hacienda regia, y los substituyó por el diezmo, tarifa del erario regio en torno a ese canon del 10% que exigir en una serie de aduanas o puertos de mar y secos que fijó durante su reinado. No obstante, algunos portazgos municipales pervivieron y se cobraron junto a dicho diezmo (González Arce, 2017b). No en Bilbao, que por su tardía fundación carecía de este derecho, así como de aduana para el pago del diezmo. Entre los fondos del Consulado de la villa se conserva una carta de Sancho IV de 1293, mediante la que ratifica una prohibición de que en Bermeo se exigiese portazgo, treintena o peaje más allá del diezmo real, que una vez abonado eximía en todos los puertos el pago de otros aranceles. En especial a los vitorianos, que también estaban exonerados en Castro

En 1494 las villas del señorío de Vizcaya se quejaron ante los Reyes Católicos, porque en algunos puertos les hacían pagar diezmo aduanero y otros derechos sin haber descargado sus mercancías, para lo que coaccionaban a sus vecinos, sobre todo aquéllos en cuyos amarraderos se refugiaban huyendo de tempestades o piratas. A lo que los monarcas respondieron ordenando que no se exigiesen tales gravámenes sobre las embarcaciones vizcaínas que atracasen o echasen anclas fortuitamente en los surgideros por necesidad, salvo si allí desestibasen sus cargamentos. No obstante, a veces puntualmente se infringía esta disposición. Como en 1515, cuando el fiel de la Universidad de Bilbao, Diego de Basurto Villasante, denunció ante su concejo que una carabela procedente de Nantes, cargada de lienzo y otras mercancías pertenecientes a mercaderes bilbaínos y burgaleses, se había tenido que resguardar en Santander, donde se alegó que al haber entrado en su puerto debía abonar el diezmo de la mar, por lo que le habían sido requisados siete fardes de lienzo, sin potestad para ello. De manera que dicho fiel solicitó del consistorio una carta para exponer el caso ante el ayuntamiento santanderino y el diezmero local, y solicitarles que liberasen al navío y su carga. Mientras que en 1508 la reina Juana I prohibió que se exigiese diezmo del pescado

Urdiales desde tiempos de Fernando III (FDMPV, 135, pp. 95-104). Algunas mercancías que pasaban por San Sebastián y Fuenterrabía estaban quitas, como las navarras, siempre que no se vendiera nada en Castilla, o se hubiesen allí adquirido y se destinasen a mercados exteriores. Como en San Sebastián, había otra aduana en Guetaria; así como en Santander, Laredo, San Vicente de la Barquera y Castro Urdiales, en estas últimas era exigido el diezmo de la mar, y no el viejo y seco guipuzcoano (Ladero Quesada, 1993, pp. 156, 166, 170-171; 2009, pp. 96-97, 119). Este diezmo de los puertos de Guipúzcoa, como vemos, no era el mismo que el de los restantes surgideros del Norte, por lo que, para diferenciarlo, se lo llamó *diezmo viejo y seco* (Díez de Salazar, 1983). En este caso, la palabra clave es *seco*, de manera que el tributo que se cobraba en los embarcaderos guipuzcoanos sería un derecho originariamente percibido en puertos fronterizos *secos*, terrestres o de interior. Esto es, el peaje y las sacas, o tasas exigidas tempranamente en Navarra con los reinos vecinos. La vía de implantación y extensión de este gravamen, así como de la lezda, hacia la costa guipuzcoana habría sido el trasvase foral, o concesión de los fueros repobladores de Jaca y Estella a San Sebastián, y de ésta a Hondarribia y Guetaria, entre otras villas. De forma que cuando la provincia se incorporó a Castilla en 1200, mantuvo su ordenamiento jurídico navarro y no se le pudo imponer el mismo diezmo aduanero que al resto de la costa cantábrica en tiempos de Alfonso X, que implantó este nuevo tributo arancelario como he dicho más arriba, sino que mantuvo el original sensiblemente menor al de los demás fondeaderos, en atención a sus libertades forales.

importado desde Irlanda al Condado de Vizcaya, que nunca antes se había cobrado. Algo que debió reiterar en 1511¹².

Pero los bilbaínos no obtuvieron sólo redenciones fiscales en su propia villa, o genéricas en toda Castilla, sino que las consiguieron también especiales en algunos lugares. Sin duda, de nuevo, gracias a los servicios militares que prestaban, o se esperaba que prestasen, por mar a la Corona. Así, en el privilegio del rey Fernando IV se dispone que gozasen de las mismas libertades que tenían los gascones y genoveses en la aduana de Sevilla, y que, por ello, no se les demandasen mayores gravámenes que a los mismos. Esto es, almojarifazgo o arancel aduanero de entrada por los artículos que introdujesen del 5%, frente al 10% que era el tipo general, así como mercancía exenta de retorno por el mismo valor de lo importado; además del 2,5% por lo exportado por encima del importe de lo metido, o simplemente por lo sacado de la ciudad sin haber llevado nada¹³.

12 FDMPV, 56, fol. 11r; 95, pp. 658-660; 98, pp. 986-987, 1.068-1.072; Labayru, 1895, IV, pp. 644, 652-653; Guiard, 1913, pp. LXX-LXXI. Ese mismo año 1494 también la Universidad de Burgos elevó una queja ante los Reyes Católicos a este respecto, pues la nao del bilbaíno Lope de Acha, que había partido de Andalucía, hubo de resguardarse en Muros (Galicia) para ser reparada, ya que hacía agua, por lo que descargó su contenido, sacas y otras mercancías; que fueron embargadas por los arrendatarios del diezmo del lugar, quienes alegaron que se debía pagar dicho tributo por ellas. Lo cual era en claro perjuicio de los propietarios, miembros de dicha asociación, que ya habían satisfecho los impuestos correspondientes en los lugares de partida, Sevilla y Cádiz. En su petición, la misma solicitó el desembargo de lo aprehendido para que pudiese ser cargado en otra nao y continuar su viaje. Los monarcas dispusieron que nada se les podía cobrar si no eran puestas a la venta las mercancías (AGS, RGS 1494-11, 101; González Arce, 210b, p. 184). Sin dejar 1494, tras confirmar las exenciones de portazgo y barra a los habitantes de Vizcaya, los Reyes Católicos emitieron una carta para prohibir en las localidades de sus reinos cobrar exacciones específicas a los vizcaínos, con el pretexto de que pertenecían a un señorío (González, 1829, I, pp. 267-269).

13 González Arce, 2010a, pp. 195-196; 2017a, pp. 19-53. Esta misma merced fue concedida a los marinos de Bermeo y Santander (Ladero Quesada, 1993, pp. 138, 302; García de Cortázar, 1985, II, p. 227), confirmada a los vizcaínos hacia 1334 y extendida a San Sebastián, mientras que en 1343 la recibió Guetaria de manos de Alfonso XI, en reconocimiento a los servicios prestados en las guerras (González y Gil, 2011, p. 87). Finalmente, todos los naturales de Castilla, así como de países aliados, gozaron de la reducción del almojarifazgo al 5% en Sevilla. En 1478 los vizcaínos en general, y los bilbaínos en particular, y Pedro Ochoa de Beci en su nombre, protestaron ante los Reyes Católicos porque en Sevilla habían ideado una imposición que consistía en acrecentar las mercancías gravadas con almojarifazgo un 1%, y cobrar otra tasa sobre las otras del 5%, de lo que alegaron

Esta concesión hizo de los mercaderes y navieros vizcaínos, con los bilbaínos a la cabeza, una de las comunidades más numerosas

estar exentos por sus privilegios. Los soberanos mandaron que los habitantes del Condado no se viesen perjudicados por las nuevas exacciones. Al mismo tiempo, también denunciaron otros derechos indebidos que les demandaban nuevamente en Sanlúcar de Barrameda, señorío de los Medina Sidonia, de forma que los reyes ordenaron al duque que observase las leyes de las Cortes de 1473 de Santa María de Nieva, que prohibían la exigencia de nuevas rentas sobre el tráfico comercial (FDMPV, 114, pp. 23-27; González, 1829, I, pp. 64-66; García de Cortázar, 1985, II, pp. 283-284). Las exenciones fiscales generales dadas por la monarquía no solían ser respetadas más allá de los territorios de realengo y, a veces, ni siquiera en éstos. De manera que en 1341 el marido de la señora de Vizcaya, María II Díaz de Haro, el alférez real Juan Núñez III de Lara, otorgó a los bilbaínos en su villa de Santa Gadea franqueza de portazgo de las mercancías con las que por allí transitasen; aunque, no obstante, hacia 1490 en dicha villa pusieron impedimentos al paso de trigo hacia Vizcaya. Y, no contento con ello, en 1346 hizo valer ante el concejo de Burgos la redención general de portazgo dada por Fernando IV, que hasta entonces les había sido observada, pero que recientemente los arrendatarios no guardaban. En 1386 Juan I sentenció a favor de Vitoria y las villas de Vizcaya, en especial Bilbao y Bermeo, que protestaron porque Pedro Fernández de Velasco no les respetaba su franqueza de portazgo en Briviesca. Renta que le había sido concedida por Enrique II mediante una merced que le permitía exigirlo de todos cuantos por allí transitasen, incluso de quienes gozasen de redención del tributo. Aunque tan extraordinaria concesión hubo de ser revocada por el nuevo monarca, porque iba en contra de los privilegios dados por los soberanos anteriores y por él mismo, que restableció las exenciones en ellos contenidas (FDMPV, 90, pp. 44-50, 99-102; FDMPV, 135, pp. 105-108; Guiard, 1913, p. LXX; García de Cortázar, 1966, p. 155). En un año tan tardío como 1476 los bilbaínos hubieron de apelar de nuevo a los Reyes Católicos para que les fuese cumplida su exoneración de portazgo, y no en un lugar lejano, sino en la vecina Portugalete. Del mismo modo, que en 1489 lo volvieron a hacer, en este caso porque Burgos tampoco cumplía sus privilegios y les hacía pagar portazgo y barra concejiles, lo que no fue tolerado por los monarcas. Que también debieron actuar a este respecto días más tarde ante las autoridades municipales de Nájera; así como ante las de Ribadeo, Ribadesella, Llanes y San Vicente de la Barquera (AGS, RGS 1489-02, 99, 105 y 150; FDMPV, 95, pp. 416, 580-583; Zabala, 107, pp. 97-98). Todavía en 1505 Juana I hubo de intervenir para que a los vecinos de Bilbao se les guardase su exención de portazgo, en especial en Burgos, donde se les exigía barra (24 mrs. por carga de mercancías). Y más adelante hizo lo propio, en este caso con arreglo a Galicia. En 1513 el concejo de Bilbao certificó que Sancho y García de Marquina, criados de Sancho del Barco, eran vecinos de Bilbao, lo que los hacía libres de portazgo, que gozasen de las mismas mercedes que los genoveses de Sevilla o que solamente pudiesen ser prendados por deudas propias. La presentación de esta carta en Salvatierra de Miño les sirvió para que no tuviesen que dar fianzas para realizar allí tratos comerciales, ya que no tendrían que avalar el pago de tasas de las que estaban libres. Si bien en dicha villa se reprodujeron conflictos por el abono de portazgo hasta bien entrado el siglo XVI (FDMPV, 98, pp. 905-906, 908, 1.178-1.179, 1.223-1.224; FDMPV, 108, pp. 1.503-1.508).

e importantes de Sevilla en el siglo XV, como luego tendremos oportunidad de comprobar.

Por último, Fernando IV dispuso que los vecinos de Bilbao anduviesen salvos y seguros por sus reinos, y que solamente pudiesen ser embargados por deudas o fianzas propias. Algo que fue repetido más de un siglo y medio más tarde por los Reyes Católicos, en 1475, 1476 y 1484. Mientras que en 1478 el seguro para que los bilbaínos comerciasen libremente era relativo a Aragón¹⁴.

14 FDMPV, 95, pp. 416, 432, 446, 518; Labayru, 1895, III, pp. 662-663; Zabala, 1907, pp. 95-96. Del mismo modo, en 1301 el señor de Vizcaya otorgó seguridad a los mercaderes y maestros de nave extranjeros (franceses, ingleses, gascones, portugueses, navarros...) y castellanos, incluidos moros y judíos, que acudiesen a Bermeo y otras villas de su solar, siempre que mostrasen las cartas de cargazón que demostrasen que su lugar de destino era dicho señorío, y si satisficiesen los correspondientes peajes, costumbres y derechos (FDMPV, 126, pp. 8-9). Asimismo, los vecinos de Portugalete consiguieron de Fernando V en 1476 seguridades para que pudiesen comerciar en todo el reino, sin que pudiesen ser prendados por represalias comerciales entre municipios o contra particulares, salvo por deudas propias o fianzas que hubiesen prestado (FDMPV, 12, doc. 4). Del mismo modo, algunos mercaderes obtuvieron seguros y salvoconductos individuales y personalizados. Como el dado en 1476 por Isabel I al bermeano Pedro Martínez de Zatarro, para que pudiese navegar y comerciar libremente y con seguridad en sus reinos, sin que pudiese ser prendado salvo por deudas propias. O el otorgado por dicha soberna al bilbaíno Juan Ochoa de Alguero, para ir con su nao Baruera a la Mina de Oro, en 1478. Poco después el gaditano Juan Camacho obtuvo otro para viajar a Vizcaya o Guipúzcoa a comprar una nao. El de los vecinos de Lequeitio de ese mismo año, Juan Pérez de Landa y Martín Ibáñez de Zaracondegui, era para comerciar por todos los reinos castellanos. Como el de Martín García de Licona, de Ondárroa. Y el del vizcaíno Juan Martínez de Ibarra, dado en 1479. Ese año, el mallorquín Pedro Bono obtuvo uno personal de Fernando el Católico, para él, su familia y hacienda, pues recelaba de que Juan de Alos, Juan de Arbolancha, Martín Sánchez de Arbolancha, Lope Sánchez de Barraondo, Domingo Alos, Martín de Zoresola y otras personas le ocasionasen injustamente algún daño. Muy probablemente, porque presentó una carta de embargo contra los anteriores por el secuestro por ellos de una nave de otro mallorquín para la guerra contra Francia, que luego veremos. En 1480 el seguro lo obtuvieron el francés de la localidad de Orthes, en el condado de Bearne, Bernal del Pus, y Juan de Atela, de Bilbao, para comerciar, tanto ellos como sus factores, por todo el reino y no ser prendados por causa de cartas de marca y represalia, salvo por deudas propias. En términos similares fueron dados ese mismo año los seguros a Martín Yáñez de Morgaondo, de Bermeo, Martín de Motrico, Juan de Bustarrio y Ochoa de Arbáez, todos de Durango. En 1484 lo obtuvieron, primero el bilbaíno Pedro de Leguina; y luego sus convecinos Juan de Bermeo y Juan de Larrinaga, y el bermeano Martín Ibáñez de Morgaondo, que sería el visto más arriba como Yáñez. En 1485 el seguro que ganó el portugués de Lisboa Andrés Serrano no fue comercial, sino de vida, pues debía acudir a Vizcaya a reclamar cierto robo que había sufrido por gentes

Quedaron, de este modo, puestos los mimbres, desde la fundación de la villa, para que la misma y sus habitantes alcanzasen el puesto preponderante en la actividad mercantil que lograron algunas centurias más tarde. Pero no finalizaron ahí las mercedes, sino que éstas fueron confirmadas e incrementadas con el paso del tiempo¹⁵.

En 1310, la nueva señora de Vizcaya, María Díaz de Haro, concedió a Bilbao una nueva carta-puebla. Era, en términos generales, igual a la otorgada por el señor anterior, pero, como la flamante titular lo consideraba un usurpador, con este acto de la nueva promulgación venía a legitimar las ventajas obtenidas por Bilbao que, de otro modo, podían haberse tenido por espurias. La única variación consistió en desviar el camino que iba de Orduña a Bermeo, para que pasase por la recién fundada villa. Mientras que en 1328 doña María dio libertad para el comercio con hierro y acero llevados a su *rentería* de Bilbao, es de suponer que una vez abonados los correspondientes derechos en la misma¹⁶.

Hacia finales del siglo XIV la flota vizcaína debía de ser de gran consideración, y ya se habría convertido por entonces en imprescindible para las armadas reales. De manera que, con el objetivo de mantener su tamaño, e incluso de potenciarla, el rey Enrique III otorgó en 1397 un privilegio en el que daba cuenta de que, algunos

del lugar, y se temía que podía ser allí agredido (FDMPV, 113, pp. 67-69; 114, pp. 14-19, 34-35, 61-62, 82-84, 119-120, 123-125; 117, pp. 101-103, 106-116; 119, pp. 1-4, 135-137; 120, pp. 110-112). En 1488 el asegurado fue el mercader bilbaíno Juan de la Fuente, para andar salvo con sus mercancías y barcos por Castilla (AGS, RGS, 1488-07, 195).

15 Los privilegios y exenciones fiscales bilbaínos fueron confirmados por Alfonso XI en 1315, todavía cuando era menor de edad, y de nuevo en 1326, tras su mayoría; Pedro I, en 1350 y 1351; Enrique II, en 1371; Juan I, todavía infante, en 1372, al tiempo que mejoraba el fuero de Bilbao con nuevas concesiones que, en materia comercial, impedían cargar o descargar mineral de hierro en la Cendeja de Uribarri, y de nuevo en 1379, una vez coronado rey, tanto los privilegios como la mejora del fuero; Enrique III, en 1393, los privilegios y la mejora del fuero; lo mismo que Juan II, en 1420 (FDMPV, 90, pp. 11-15, 21-24, 50-59, 67-70, 71-77, 80-83, 120-126, 204-208, 219-222, 242-243). El 6 de mayo de 1475 Fernando el Católico confirmaba los privilegios de Bilbao. Mientras que, por su parte, la reina Isabel lo hacía el 24 de agosto de 1493. Luego vinieron otras ratificaciones posteriores (ARCV, SV, 1933-2, fols. 28r-32v).

16 En 1334 Alfonso XI confirmó este cambio en la ruta entre Orduña y Bermeo, obligatorio para el tránsito de los comerciantes, pero se lo atribuyó a Diego López de Haro, y no a la nueva señora María Díaz de Haro (FDMPV, 90, pp. 8-11, 25, 37-38; 128, pp. 67-68).

mareantes y mercaderes vizcaínos, le habían informado de cómo ciertos comerciantes extranjeros —se cita a los genoveses, franceses, ingleses y flamencos, entre otros— acudían al señorío con paños y demás artículos, para allí venderlos, y retornaban con hierro, acero y, en ocasiones, oro y plata, a cambio de lo comerciado, en daño de sus villas y lugares, y para empobrecimiento de sus mercaderes y marinos. Todo ello redundaba en que los navíos de dicho Señorío, por falta de fletes, ya que los forasteros empleaban únicamente sus propias naves, se quedasen en los muelles, se echasen a perder y no se construyesen otros nuevos; de manera que no podrían prestar los correspondientes servicios militares y esta situación conduciría al despoblamiento de la tierra. Motivo por el cual, el monarca dispuso en dicho documento que, por hacer merced a los moradores del Condado, y en atención a los grandes servicios que habían prestado a los soberanos anteriores y a él mismo —sin duda, en referencia a su participación en las fonsaderas y flotas reales—, todas las mercancías exportadas desde Vizcaya, tanto hierro, como acero u otras, debían ser transportadas en barcos de ese territorio, pertenecientes a los naturales y súbditos del mismo, y no en embarcaciones extranjeras, aunque fuesen propiedad de los mercaderes compradores. Asimismo, ordenó que no fuese sacada moneda de oro o plata por mar o tierra, sino que los únicos bienes exportables eran las mercaderías. Solamente estableció una excepción a esta norma, que se pudiesen usar naves extranjeras u otras para los tornaviajes de las importaciones de trigo, cebada, carne, sal y otras vituallas, que eran muy escasas en la provincia, por el mismo valor de lo introducido. Y, para dotar de mayor solvencia y fuerza a este privilegio, el rey lo confirmó tan sólo doce días después de haberlo emitido, prueba de la relevancia y trascendencia que le confería¹⁷. En la decisión del monarca tuvo que pesar más la importancia que otorgó a la flota vizcaína, a su mantenimiento y potenciación, que las posibles pérdidas económicas

17 FDMPV, 90, pp. 128-131; Guiard, 1913, pp. XXLIV-LXXV; García de Cortázar, 1966, p. 169. San Sebastián no gozó de nada similar hasta finales del siglo XV, aunque de mucha menor repercusión para la flota local. Así, el concejo donostiarra dispuso ese año que el hierro comprado para la exportación por encima de los 50 quintales debía ser embarcado en naves de los vecinos, o de lo contrario abonaría una tasa de 10 mrs. por quintal (González y Gil, 2011, p. 88).

que la medida adoptada para tal fin le pudiesen acarrear. Pues, cualquier restricción al comercio exterior, por pequeña que fuese, y ésta de coartar la libertad del empleo de barcos para la introducción de mercancías no era algo menor, podía redundar, y de hecho así solía ocurrir, en una menor afluencia de traficantes y de géneros, con la consiguiente reducción de la recaudación fiscal para las arcas reales, por vía arancelaria —a través del diezmo de la mar, en este caso— o de recaudación de alcabalas, por poner algunos ejemplos.

En este sentido, los arrendatarios del almojarifazgo mayor de Sevilla entre 1500-1505, o canon aduanero de la ciudad, protestaron ante los Reyes Católicos porque habían dictado una pragmática ya plenamente mercantilista, sobre la que volveré posteriormente, mediante la que ordenaban que solamente fuesen importadas mercancías en barcos castellanos, lo que tras ser aplicado en la plaza había retraído el comercio en ella, pues los genoveses y otros tratantes preferían usar sus propias galeras y carracas por ser más seguras. Además, si utilizaban para llevar allí sus artículos sus propias naves, luego debían hacer uso de las castellanas para los retornos, con el perjuicio que ello entrañaba. Motivo por el que los monarcas introdujeron una excepción a este respeto¹⁸.

Como luego tendremos ocasión de comprobar por las averías de finales del siglo XV, en ese período todavía la inmensa mayoría de las embarcaciones que entraban o salían con mercancías desde el puerto de Bilbao eran vizcaínas, aunque también se registra alguna otra, pocas, que no lo era.

18 González Arce, 2017a, pp. 31, 139.

2

Instalaciones y organización portuaria

1. LA RÍA DEL NERVIÓN Y EL ANTEPUERTO DE PORTUGALETE

Tras la fundación de la villa de Bilbao, la ría del Nervión se fue convirtiendo en el más importante sistema portuario del señorío de Vizcaya, y, con el tiempo, llegó a ser del mismo modo el más relevante de todo el Cantábrico, y aún uno de los más destacados de toda Europa; con dos localidades preponderantes, la propia Bilbao, en su cabecera, y Portugalete, en su desembocadura. Gracias, entre otros motivos, como expuse en la Introducción, a constituir un largo canal navegable que proporcionaba gran protección frente a los riesgos del mar a las embarcaciones en él fondeadas, así como condiciones inmejorables para la construcción naval¹⁹.

Se puede definir el concepto de *sistema portuario* como una combinación de elementos físicos (meteorológicos, geológicos, hidrológicos, marítimos...) que condicionan el paisaje, el entorno y las infraestructuras ribereñas, y que influyen en la elección del lugar donde instalar un nodo de comunicaciones por mar que, necesariamente, habrá de influir y transformar el territorio que lo circunda, tanto en el ámbito económico, como en el social, en el político e incluso en el cultural y de las mentalidades. Además, este enclave estratégico actúa como un agente activo que generalmente favorece el desarrollo urbano en sus inmediaciones, pero que en ocasiones también lo obstaculiza o crea serios inconvenientes y desinversiones. Asimismo, se trata de un polo

19 García de Cortázar, 1966, p. 167.

de atracción para las innovaciones tecnológicas y avances en los ámbitos más próximos a su campo de actividad, como la navegación, la construcción naval, las comunicaciones, la estiba y desestiba, la industria armamentística, etc.; así como para todo tipo de conocimientos humanos que han encontrado a lo largo de la historia en los puertos su puerta de entrada a nuevos países y continentes. Por otra parte, la edificación y mantenimiento de las instalaciones precisas para la actividad portuaria generan con el paso del tiempo una demanda constructiva sostenida, que va más allá de las propias estructuras portuarias, pues éstas han de ser complementadas con accesos, puentes, portones, muros, murallas y otras fábricas. Inversiones que requieren de una costosa financiación, que da lugar a una fiscalidad y a la exigencia de tasas peculiares con las que recaudar los recursos necesarios para tales fines. Del mismo modo que los recintos portuarios, por su naturaleza semiexterior o en los límites fronterizos, precisan de un ordenamiento jurídico/legal particular, una policía privativa, tribunales especiales, un entramado defensivo específico y, en numerosas ocasiones, un sistema aduanero propio²⁰.

1.1. Condiciones naturales

La cuenca del Nervión contiene el principal curso de agua de Vizcaya. No está claro cuál es el origen de su nombre, ya que hay quien lo relaciona con la Peña Nervina, que se encuentra cerca del Salto del Nervión, y otros lo hacen con el emperador romano Nerva. Se extiende a lo largo de 1.595 km², en dirección norte-noroeste. En la actualidad, el caudal medio anual de este canal es de 29,14 m³/seg., con mínimos estivales de 13,56 m³/seg. y máximos de 41,0 m³/seg. La longitud de los ríos que forman dicha cuenca es de 331 km. El que le da nombre, es un cauce fluvial que, desde su nacimiento, en las sierras alavesas de Gibijo y Gillarte, hasta su desembocadura, en la Ría del Nervión, en Bilbao, recorre 75,6 Km. Antes de llegar a la actual capital vizcaína y acabar en el mar Cantábrico, atraviesa varias localidades. Entre

20 Sobre estos aspectos, Rivera Medina, 2016a, p. 172.

Basauri y Galdácano se une a su mayor afluente, el Ibaizábal (de unos 45 km de longitud). Por el este, otros dos tributarios vierten sus aguas en el Nervión, el Altube y el Zeberio. El primero, a su vez, recibe aportes del Arnauri, en Orozko; y el segundo, que nace en el manantial de Ugarte, se une al Nervión en Ugao-Miraballes. Por el oeste, la incorporación del río Cadagua separa el casco de Bilbao, primero de San Vicente de Baracaldo, y después de Sestao y Portugalete, en la margen izquierda de la ría. Mientras que, en la derecha, en el ensanche de la misma antes de morir en el mar Cantábrico y en el Golfo de Vizcaya, se encuentran Guecho, Algorta, Punta Galea y el espigón de la Punta Lucero, que encierran las actuales instalaciones portuarias.

La villa de Bilbao se fundó en los arenales y humedales de la parte de Ibaizábal, bajo la protección de las peñas de Atxuri y Artagan. Las marismas y zonas abiertas de Baracaldo-Galindo fueron utilizadas durante mucho tiempo como huertas y pastizales, al tiempo que se encontraban cerca de las minas de hierro.

Las playas del estuario de Ibaizábal se hallan en la margen derecha, aunque también las hubo en la izquierda: la de Portugalete, desaparecida ya hace tiempo, era muy conocida por constituir un banco de arena en la desembocadura y ser un obstáculo para la navegación. La corriente superficial se lleva casi todo el aporte del estuario del Abra hacia el nordeste y, al alejarse, toca varios arenales y calas, La Galea entre ellas.

1.2. Navegabilidad, fondeo y atraque de embarcaciones

La ría del Nervión es, y fue, un curso de agua expuesto a importantes estiajes, altibajos y vaivenes en su caudal, de manera que la navegabilidad por el mismo no siempre estaba garantizada, sobre todo para las embarcaciones de mayor calado y tonelaje.

De esta forma, en el período que nos ocupa, los barcos de mayor tamaño, o naves gruesas, solamente podían acceder hasta la villa de Bilbao si se daban determinadas circunstancias. Generalmente, dependían para ello de que el río llevase suficiente volu-

men de agua, más abundante en los períodos de más pluviosidad o durante los deshielos; o, en su defecto, debían aprovechar las mareas altas, cuando más agua del mar penetraba en el canal, y ésta llegaba más arriba del curso de la ría. No obstante, los buques de gran envergadura solamente podían remontar el Nervión cargados hasta el puerto de Bilbao durante las mareas vivas, cuando la pleamar coincide con días de luna llena o luna nueva, y ésta se encuentra alineada con el sol, de modo que la mayor atracción de dicha estrella y del satélite terrestre hacen más extrema la pleamar, lo que ocurre cada 15 días.

El resto del tiempo, si no querían aguardar a estas *aguas vivas*²¹, debían fondear o atracar en la desembocadura de la ría, en el abra o en la barra de Portugalete, para allí desestibar sus cargamentos que, si tenían como destino último la villa de Bilbao, allá debían ser conducidos en otras naves de menor calado, como fustas, pinazas o bateles. Aunque no siempre era necesario, como veremos, que se desembarcase toda la carga, pues a veces bastaba con hacerlo parcialmente para aliviar el peso del navío, que de este modo sí podía superar con el cargamento restante los bajíos y bancos de arena más peligrosos. Estas operaciones se repetían a la inversa, cuando las mercancías y buques pretendían partir de Bilbao. Las primeras, si no querían esperar a las mareas vivas, habían de ser llevadas hasta Portugalete en las antedichas embarcaciones menores, para en dicho surgidero ser subidas a naos o carabelas. Barcos que si se encontraban en el atracadero bilbaíno podían zarpar ya con los géneros a bordo, pero para ello debían

21 En un pleito que más adelante veremos enfrentó a los prebostes de Bilbao y Portugalete, por el cobro derechos sobre las mercancías que entraban o salían por la ría, y que fue fallado en 1498, el primero expuso en su alegato que las naves que se dirigían a su embarcadero, *para descargar en tierra*, solamente podían acceder a él y entrar en el *canal saluo con agoas bibas*, por causa de que en el acceso del cauce desde el mar había peñas muy grandes, que formaban un paso llamado La Barra, que se hallaba antes de llegar a Portugalete (ARCV, SV, 4296-1). En otro pleito entre ambas localidades, en este caso por las manifestaciones de extranjeros, que se mantenía abierto todavía hacia 1522, en un interrogatorio, una de las preguntas que se pensaba hacer a los testigos versaba sobre si sabían que la ría y su curso eran muy angostos, y su anchura no era mayor que un tiro de piedra, y que estaba casi totalmente despoblada entre Portugalete y Bilbao (ARCV, SV, 15-1).

hacerlo generalmente durante las mareas vivas o la pleamar, o a media carga, como hemos visto²².

Antes de adentrarnos en las prácticas portuarias de la ría del Nervión, convendrá tener en cuenta las dificultades naturales que en el período medieval encontraron las naves para circular por dicho canal, entre el mar y la villa de Bilbao, donde se localizaba su principal surgidero.

En primer lugar, en la desembocadura del curso de agua se encontraba la barra de Portugalete, o un banco de arena perpendicular al canal, móvil y cambiante que formaban las aguas fluviales al llegar al mar. El mismo cerraba el estuario de la ría y sólo se podía atravesar por pasos estrechos que variaban según fuese el caudal de las aguas, o cómo se depositasen los sedimentos que arrastraba el río, dejaban las mareas y la acción de la corriente fluvial o los reflujos de la pleamar. Superado este primer obstáculo, para lo cual se requería casi siempre del concurso de pilotos lemanes expertos en tal actividad, como posteriormente veremos, cauce arriba había otro banco de arena y grava, o una especie de barra interior, en este caso paralela al sentido del flujo, que durante la bajamar dividía la ría en dos brazos más o menos estrechos. Tras ella, estaba la curva de Axpe, con un peligroso bajío llamado El Fraile, donde eran frecuentes los naufragios y varaduras. Venía luego la vuelta de Elorrieta, por la que solamente podían transitar naves de poca eslora, de modo que muchas embarcaciones finalizaban aquí su trayecto aguas arriba.

Ya a tres kilómetros de Bilbao, en Olabeaga, había un banco de cantos rodados y arena que tenía más de 1 km de extensión, y que era denominado como Los Churros de Olabeaga. De manera que, como veremos, algunos de los navíos de calado que iban a

22 En el pleito aludido en la nota anterior se quiso hacer explícita diferenciación entre los conceptos de *carga* y *descarga*, por un lado, que era cuando las mercancías pasaban del barco a tierra, o viceversa, bien directamente al ser desestibadas en el puerto, o indirectamente desde las naves fondeadas al comienzo de la ría para ser conducidas al surgidero bilbaíno mediante pinazas y bateles, y el *tránsito* o *viaje* que era esta última operación de traslado entre las naves y tierra firme. Bien de forma total o sólo parcial, para aligerar, *aliviar*, su peso.

dicho embarcadero culminaban aquí sus singladuras, y sus cargamentos, o parte de ellos, debían ser llevados a los muelles bilbaínos en gabarras, pinazas u otras barcas menores. Entre Olabeaga y la propia Bilbao estaba el último obstáculo, pues en este tramo la profundidad del cauce durante las mareas bajas no era superior a dos metros, e incluso a veces podía ser inferior²³.

1.2.1. El paso de barcos por el canal

El curso de la ría del Nervión era gestionado por el concejo de Bilbao, hasta su desembocadura en Portugalete. Lo tenía y disfrutaba como suyo y de su propiedad, según privilegios desaparecidos sobre los que se cimentaba una costumbre de uso exclusivo, que apartaba de su aprovechamiento a los habitantes de las poblaciones o anteiglesias de sus riberas, quienes carecían de potestad para abrir en ellas amarraderos o establecer puntos de carga y descarga, o incluso de compraventa de mercancías.

De este modo, era el consistorio bilbaíno el que debía proveer los medios para la conservación de este flujo de agua y garantizar su navegabilidad. Como preservar su calado, mediante dragados de las piedras, tierra y arena, prevenir los vertidos de materiales que lo cegasen o redujesen su profundidad, señalar los lugares de aguas bajas, escollos y bancos de arena mediante balizas y boyas (como la de la barra de Portugalete que ahora veremos), que había que mantener y reponer, y otros trabajos que a continuación se detallan. Además, se señaló con estacas el curso de la ría donde las embarcaciones no podían arrojar lastre. Para ello, en 1492 se dio encargo a Juan Sáez de Larravezúa, procurador concejil, para que pusiese estas estacas que delimitaban los lugares donde no se podían hacer vertidos, tanto en los Cinco Nocedos como en los que fuese preciso²⁴.

Con el fin de que permaneciese expedito el canal, en 1490 el consistorio ordenó que no fuesen explotadas las venas de hierro junto al río, a la vez que advirtió de que se impondrían grandes multas

23 Martínez Martínez, 2005, pp. 138-139.

24 FDMPV, 70, fols. 60r-v.

si se vertían restos de la actividad minera junto a las márgenes. También procedió a limpiar de escorias y residuos los cauces y a designar a dos hombres asalariados con el cometido de vigilarlos diariamente, desde el hospital nuevo (¿S. Lázaro?) hasta los Cinco Nocedos²⁵.

Para sufragar estos gastos, el municipio de Bilbao contaba con los bienes e ingresos pertenecientes a sus bienes de propios —tales como las rentas del vino blanco, fruta, aceite y sal—, así como sisas y otras punciones que demandaba periódicamente sobre algunas personas, el comercio o el consumo de ciertos bienes. Dineros que también servían para otras obras públicas de la villa. Caso de lo ocurrido en 1480, cuando se inició un pleito entre Andrés Inglés, súbdito del rey de Inglaterra, que parece hablaba en nombre propio y en el de sus compatriotas con tratos mercantiles en Bilbao, y el consistorio de la localidad, en el que el primero esgrimió las capitulaciones y confederaciones realizadas por los monarcas precedentes con el reino de Inglaterra, que luego veremos —entre las cuales se contaba una que establecía que los naturales del mismo no pagasen mayores tributos ni derechos que los castellanos—, para denunciar la exigencia en Bilbao, con autorización real, de una nueva imposición. Se trataba de una tasa de 8 mrs. por cada corona de valor de las mercancías que allí llegaban. Proceso judicial en el que el mercader había dado como fiador a su huésped Pedro Yáñez de Novia, a exigencia de la parte bilbaína. Fianzas que fueron levantadas por orden de los Reyes Católicos, pero que la villa y las autoridades del Condado no quisieron cumplir, ni aun cuando para ello fueron requeridos por un enviado regio. Los motivos alegados eran que la imposición exigida tenía como finalidad la reparación de las murallas, puentes, fuentes y muelles de atraque de las naos, en los que los ingleses se comprometieron voluntariamente a contribuir, por ser moradores de la villa, como lo hacían los propios vecinos. Además, el concejo podía demandar este tipo de contribuciones gracias a un privilegio

25 FDMPV, 70, fol. 41r-v; García de Cortázar, 1966, p. 129; 1985, II, p. 213. Las ordenanzas de Portugalete de 1459 obligaban a los vecinos que echasen piedras al canal para alguna obra a sacarlas en el plazo de 15 días. Si se vertiesen algunas, o vena, desde el puente del Solar (muelle) y la peña alta que estaba debajo, hasta las parradas viejas del preboste, en la entrada de la villa, se impondría una multa de 100 mrs. (Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, p. 151).

de Enrique IV, a su fuero y a sus usos y costumbres. Para reforzar los argumentos de su parte, Juan Sánchez de Arbolancha, representante municipal, arguyó que desde tres años atrás en Inglaterra se cometían contra los bilbaínos destrucciones, robos e imposiciones por cuantía de un millón de maravedís de plata. Sin embargo, cuatro meses más tarde, los monarcas ordenaron al concejo bilbaíno anular dicha exacción a los ingleses y correr con las costas del proceso, que se estimaron en 28.000 mrs.²⁶

En invierno de 1499 se registraron en Bilbao graves tormentas, a resultas de las cuales se produjeron inundaciones y daños en el pavimento y puente de la villa, así como en el muelle de su puerto, mientras que la navegabilidad de canal quedó comprometida por las piedras y tierra que arrastraron varias avenidas de agua en el Nervión. Como los propios concejiles eran insuficientes para atender las reparaciones, en parte porque se habían empleado en el sueldo de varios ballesteros y marineros que la villa aportó a la armada real enviada un par de años atrás a Flandes, y en la más reciente de Alemania, a los que todavía se debían 340.000 mrs., y como el importe total de todo ello, pagos pendientes y obras a realizar, ascendía a un millón de maravedís, los reyes autorizaron un repartimiento entre los vecinos por importe de 600.000.

Para evitar las graves consecuencias de estos temporales y avenidas del río en la ribera del canal, tales como la erosión y los desprendimientos, estaba prohibido extraer rocas de las márgenes del curso de agua. De modo que, cuando en 1515 Lope Sáez de Acha pidió licencia para hacerse con 2 ó 3 *bateladas* de piedra del margen del río, de Ibeni y La Gabarra, para lastrar una nao que iba a botar, el consistorio se la denegó al existir una ordenanza en contrario²⁷.

Todos estos incidentes llevaron a plantearse seriamente, tanto al concejo de Bilbao, su administrador y propietario, como a la Universidad de mercaderes de Burgos, su principal usuaria —a Pedro del Castillo en su nombre—, las condiciones de navegabilidad de la ría y del uso del puerto. Así, hacia 1502 encargaron un

26 FDMPV, 117, pp. 163-170; Guiard, 1913, pp. XXXI-XXXII; García de Cortázar, 1966, pp. 168, 235, 362-368; 1985, II, p. 292.

27 AGS, RGS 1500-06, 9; FDMPV, 56, fol. 25r.

proyecto de dragado a Guiot de Beaugrant, constructor del retablo de la iglesia de Santiago, y al maestro cantero Juan de Garita. En él, los susodichos, concluyeron que el principal inconveniente para garantizar el paso de embarcaciones era el reguero que venía de Gresalsu, el Gobelas, y pasaba junto a la casa de las Arenas, para desembocar en la ría, en su margen derecha, en el tramo final de la misma. Dicho curso de agua, si no era desviado, podría causar que se cegase el cauce, desde San Nicolás de Somorrostro hasta Portugalete. En cuya barra y en su banco este afluente arrojaba mucha cantidad de arena. La solución que propusieron fue la de hacer salir estas aguas directamente al mar. Para ello proyectaron un canal de 410 brazas, por unas 5-6 de anchura y otra de altura; cuyo coste estimado, a 1 ducado por braza, fue de 410. Así como una presa de unas 40 brazas, con estacas de una braza de anchura, reforzada en su base con un calce de piedras y tierra, unidas con argamasa, donde se hincarían dichas estacas; con un presupuesto de 2,5 ducados por braza, o 100 por todas. A ello había que añadir un puente peatonal sobre el conducto, con tres pilares de sillar, en su parte superior unidos por una pasarela de madera. Por abajo, junto al puente y dentro de la zanja, discurriría un camino para carros, que les daría paso hasta las Arenas de Portugalete. Al cruzar el citado canal este camino debería estar enlosado con piedras de 4 brazas, con capacidad para dos carros, uno en cada sentido de la circulación. Dicho puente y vado se proyectaron en 100 ducados; más otros 4 que se gastarían en calzar el vado por el lado de Portugalete. En total, el presupuesto de la obra fue de unos 620 ducados. Pero la misma no se llevó a cabo por oposición de los vecinos de Guecho a que se desviase el Gobelas. De forma que como solución provisional se colocaron unas boyas de Flandes para señalar los pasos peligrosos. A partir de 1505 se instauró una nueva exacción denominada barra, a exigir sobre ciertas mercancías, para sufragar los gastos de estas boyas, según fue pregonado en Burgos, Valladolid, Segovia, Medina de Rioseco, Toledo y Logroño²⁸.

28 Guiard, 1913, pp. 102-103; Labayru, 1895, IV, pp. 8, 12, 634-635; Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, pp.52-53; García de Cortázar, 1966, pp. 168-169; 1985, II, p. 214. En la segunda década del siglo XVI se acometió una gran obra en el muelle del Arenal de Bilbao. Se trató de un dique que fue completado con la limpieza de los cays, ribera y plaza. Éste consistió en

En 1511 se reprodujeron los problemas de navegabilidad en la ría. Ese año el concejo y el Consulado de Bilbao denunciaron ante Juana I su lamentable estado, debido a su escaso fondo, y las malas consecuencias para el comercio, pues a la espera de mareas vivas las naves se veían obligadas a posponer su tránsito por la misma. Lo que tendría solución mediante las antedichas boyas de Flandes para poner en dicha barra, con las que aumentar el caudal y el calado. Tal y como demostraba una experiencia anterior, cuando se colocaron tres de ellas que habían aumentado la profundidad hasta en 9 codos, sin contar con dichas mareas vivas, pero, como no fueron reparadas ni sustituidas, se quebraron las cadenas que las sujetaban y se habían perdido. De modo que este gremio mercantil había acordado encargar a su costa seis nuevas boyas, mientras que en el Condado se fabricarían las cadenas y piedras para amarrarlas, lo que permitiría el paso de naves de hasta 700 toneles sin necesidad de pleamar; todo por importe de 300.000 mrs., que se podrían obtener con una nueva imposición de 1 mr. por saca de lana, 3 blancas por tonelada de hierro y 5 mrs. por fardel, así como 5 mrs. por tonelada de capacidad a exigir de cada embarcación que pasase por la ría, según los registros de averías. Tales artefactos quedaron fijados finalmente en 1515, cuando el fiel de la Universidad de mercaderes bilbaíños, que intervino, como vemos, junto al concejo en el sostenimiento y preservación de la navegabilidad de la ría del Nervión, que en ese momento era Diego de Trauco, expuso ante el consistorio bilbaíno que tenía listas ciertas boyas para ser echadas en el canal, entre Portugalete y Axpe, para la salvación de los navíos que por allí pasaban, pero que los portugalujos le querían impedir dicha acción. De manera que pidió amparo al concejo de Bilbao, que solicitó del corregidor que las citadas boyas fuesen colocadas en nombre de la reina. Éste dijo que remitiría una misiva a Portugalete a este respecto, y que si proseguía su resistencia él mismo procedería a ponerlas en nombre de la monarca²⁹.

una estacada con pértigas, para construir un nuevo embarcadero, pues el escaso calado impedía a los barcos llegar hasta el puente (Rivera Medina, 2016a, pp. 182-185).

29 Labayru, 1895, IV, pp. 45-46, 68; FDMPV, 56, fol. 45r. García de Cortázar, 1985, II, p. 213; Rivera Medina, 2015, p. 117.

Hacia 1517 parece ser que la Universidad/Consulado era la que había heredado plenamente del concejo la labor de mantener la navegabilidad del canal del Nervión, o al menos participaba con el mismo en ella. Así, remitió una carta a la reina para que confirmase la presencia de estas boyas, balizas, que garantizaban la navegación de noche y de día, pues señalizaban los pasos adecuados. También se solían colocar de vez en cuando ciertos pajones de madera en la orilla, para que se vertiese el lastre entre éstos y la ribera, con lo que no se cegaba el cauce y, por el contrario, con ello se contribuía a consolidar los márgenes de la ría³⁰.

Algunas tasas específicas para el mantenimiento de la navegabilidad del canal del Nervión recayeron exclusivamente sobre barcos de fuera, extranjeros (se cita a los bretones, ingleses, portugueses, irlandeses o flamencos) o castellanos (gallegos o andaluces). Como la que se exigía para sostener las balizas, en la que debían abonar, tanto a la ida como a la venida, 9 mrs. por embarcación; que en 1492 habían de ser entregados al hijo de Ortuño de Aquaex. Los navíos contratados por los vecinos de la villa, así como por los burgaleses, que debían satisfacer las averías, estaban exentos de este balizaje³¹.

Como acabamos de ver, la titularidad sobre la ría y las labores de mantenimiento sobre la misma le fueron disputadas a los bilbaínos y sus instituciones, como en muchos otros asuntos, por Portugalete, villa rival en el uso, disfrute y aprovechamiento económico del canal del Nervión. En 1498 los Reyes Católicos recibieron una solicitud de este concejo para poder echar una sisa entre sus vecinos, con la que costear el pleito que la enfrentaba con Bilbao por razón de poner boyas en el curso de las aguas y por la jurisdicción sobre el mismo. Al año siguiente, 1499, los monarcas ordenaron al corregidor de Vizcaya inhibirse en este litigio, que dicho municipio y el de Bilbao sostenían sobre las boyas que los vecinos del segundo ponían en la barra de la ría en el término municipal del primero. Todavía en 1501 el consistorio de Portugalete recurrió contra dicho corregidor y su intención de situar boyas en

30 FDMPV, 135, p. 166.

31 FDMPV, 70, fol. 59r.

la barra de esa villa a petición de los vecinos de Bilbao. Así como contra cierta sisa e imposición que los monarcas habían autorizado al concejo de esta última con la que sufragar dichos ingenios³².

En 1502 fue denunciado por el ayuntamiento de Bilbao el vecino Juan Martínez de Arbolancha, pues había comenzado a labrar un venero de hierro en el camino real, cuyos escombros eran arrojados a dicha vía y al canal del Nervión, con el consiguiente perjuicio para el tránsito de personas, bestias y embarcaciones. El caso, que llegó ante los Reyes Católicos, fue puesto por éstos en manos del corregidor de Vizcaya. Al año siguiente, en 1503, el consistorio bilbaíno apelaba a dicho corregidor para poder derramar una sisa con la que sufragar la conservación de las boyas de la ría. Algo que se repitió en 1509, cuando la reina Juana autorizó al municipio a echar una sisa sobre los mantenimientos con el fin de pagar las deudas concejiles contraídas, entre otros motivos, por *fazer edefiçios de cayzes* (muelles). En 1511, el recién fundado Consulado y el concejo solicitaron a la reina licencia para una nueva sisa, en este caso un gravamen a los navíos con el que reemplazar seis boyas perdidas en la ría. En 1517, la villa de Bilbao se quejó ante la reina Juana y su hijo Carlos por la suciedad que había en el cauce y barra de la ría del Nervión, que penetraba desde el mar y entorpecía la navegación, a la vez que solicitó permiso para poder situar en la desembocadura de la misma boyas y aparejos que impidiesen su entrada, lo que fue aceptado por los monarcas³³.

Las autoridades del Condado también velaron por la navegabilidad del Nervión. En 1495 el corregidor de Vizcaya ordenó a los maestros de naves que embocasen la ría que, desde la Punta de la Galea y cabo Suero, hasta el puerto y villa de Portugalete, no echasen al canal ningún lastre de piedra, arena, zahorra, sable (arena) de Flandes u otro cualquiera, en pena de 5.000 mrs.; tal y como recogieron previamente las ordenanzas de Portugalete³⁴.

32 AGS, RGS 1498-10, 9; FDMPV, 12, docs. 24, 36.

33 FDMPV, 98, pp. 882-883, 885, 1.009, 1.077; 108, pp. 1.543-1.544. Un caso similar al de Martínez de Arbolancha fue el de la venera de Lope García de las Ribas, que hacia 1502 también perjudicaba el camino real y la ría (García de Cortázar, 1966, p. 129).

34 FDMPV, 12, doc. 14; Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, p. 73; García de Cortázar, 1966, p.

Como he expuesto anteriormente, las embarcaciones de mayor tonelaje no tenían fácil su navegación por el canal, pues su poco calado en algunos puntos las obligaba a esperar a la pleamar o mareas altas, para poder hacerlo con seguridad, cuando mayor volumen de agua salada penetraba desde el océano en el interior de la ría y ésta veía mejoraba su navegabilidad. Especialmente en el caso de las mareas vivas, cuando la pleamar coincidía con días de luna llena y luna nueva, y éstas eran más potentes.

A este respecto, resulta ilustrativo lo manifestado en un interrogatorio de testigos que más abajo veremos, dentro de los litigios de Bilbao con los lugares de su entorno, para evitar que pudiesen cargar o descargar mercancías en las riberas de la ría del Nervión, cuyo embarque y desembarque pertenecía en exclusiva a dicha villa y a la de Portugalete. Uno de esos testigos, Juan Sánchez de Arbolancha, expuso que un navío que estaba fondeado en Rabanza, cerca de Portugalete, para allí vender vituallas, fue asaltado por vecinos de Bilbao que quisieron prenderle fuego; lo que evitaron dos alcaldes de la villa, bajo la promesa del maestre de que, con la primera marea, pues en ese momento las aguas eran *ribeses* (bajas) y no lo podía hacer, remontaría la ría hasta Bilbao. Sin embargo, el patrón llegó a alguna componenda con las autoridades de Portugalete y escapó hacia Guipúzcoa. Otros testigos insistieron en este sentido de que el canal de la ría era jurisdicción bilbaína, y que el concejo de esta villa tenía por costumbre costear y fijar en toda ella las balizas precisas para la navegación, tanto en Axpe y Rabanza, como en otras partes³⁵.

168; 1985, II, p. 217. Las ordenanzas de Portugalete de 1459 prohibían que se arrojase lastre en el abra y canal de la ría, desde la Galea hasta Luchana, donde acababa su jurisdicción, en pena de 2.000 mrs. Si se debía verter dicho lastre o tomarlo para asegurar las naves, sus maestros debían solicitar licencia para ello del alcalde y fieles del concejo, que les indicarían dónde hacerlo (Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, pp. 110, 239-241). En 1501 de la nao del maestre bilbaíno Pedro Ibáñez de García, y de Juan de Salcedo, surta en la bahía de San Nicolás de Somorrostro, jurisdicción de Portugalete, fueron embargados algunos bienes, pues el mismo sólo fue acusado de verter cierto lastre en el canal de la ría; finalmente fueron condenados en 600 mrs., por mostrarse obedientes con la justicia (FDMPV, 15, doc. 107).

35 FDMPV, 95, pp. 693, 701, 709.

Por los motivos arriba expuestos, las naves de mayor calado tenían especial dificultad para remontar la ría del Nervión hasta Bilbao, incluso a veces también las de menos tonelaje en períodos de estiaje o de bajamar. Por ello, no era infrecuente que descargasen sus mercancías en Portugalete y las reembarcasen en pinazas a remo o en bajeles ligeros a vela, con los que trasladarlas al puerto bilbaíno. En 1516 el alcalde de Portugalete dio licencia al portugalujo Juan de la Sierra, seguramente un huésped local, a petición de la Universidad de Burgos, para desembarcar parte de la ropa francesa que transporta en una nave bretona fletada por burgaleses, en la barra del canal en la jurisdicción de la villa, de manera que se aligerase su peso y pudiese ser remolcada hasta Bilbao; mientras que las telas desestibadas en Portugalete serían llevadas hasta allí en pinazas³⁶.

1.2.2. Los embarcaderos

Como veremos en este apartado, el largo curso del canal de la ría de Bilbao, de más de 15 kilómetros, solamente contó en el período bajomedieval con dos surgideros comerciales, el de la propia villa bilbaína, con hasta tres conjuntos de muelles sitos en su margen derecha, dentro de su término municipal, y el fondeadero de Portugalete, que actuó como antepuerto de Bilbao. En el resto del cauce de agua estuvo prohibido realizar operaciones de carga y descarga de naves más allá del abastecimiento local, y por tanto no hubo instalaciones portuarias destinadas al tráfico mercantil.

No obstante, sí se registraron intentos de las otras localidades ribereñas, pueblos aldeas y anteiglesias, por abrir nuevos embarcaderos con los que beneficiarse de estos flujos comerciales en aumento, que llevaron la prosperidad y el crecimiento económico a sus vecinas Bilbao y Portugalete; los cuales fueron duramente reprimidos por ambas villas, que velaron por el mantenimiento de sus privilegios de utilización mercantil de la ría en exclusiva.

Si bien en alguna ocasión ambas plazas actuaron de forma coordinada, y unieron sus esfuerzos de manera concertada para

36 FDMPV, 15, doc. 163.

impedir la promoción de las otras poblaciones del canal en materia comercial, no faltaron asimismo enfrentamiento entre ellas por el aprovechamiento económico de dicho curso de agua, en especial en cuanto a la navegación por ella de embarcaciones dedicadas al transporte de mercancías se refiere. Motivo por el que se dieron algunas luchas abiertas a este respecto, pugnas de las que ambas salían perjudicadas en distinto grado, generalmente en mayor medida Portugalete, mucho más débil económica, demográfica, social y políticamente que Bilbao, el principal centro urbano de la costa cantábrica.

Por tal motivo, era preferible llegar a puntos de encuentro y entendimiento entre estos rivales que luchaban por beneficiarse de una misma actividad económica, que claramente se resentía cuando ambos entablaban contiendas por su control exclusivo o en un grado mayor, en detrimento de la parte contraria. De esta manera, no faltaron concordias entre ellos que pusiesen fin o minimizasen las hostilidades. Como la firmada poco antes del inicio del período en el que se centra este trabajo, a finales del reinado de Enrique IV, cuando sendas villas firmaron un compromiso, ratificado por Isabel I como princesa heredera al trono de Castilla en 1473. Ambas acordaron poner paz entre ellas, para quitar ruidos, escándalos, inconvenientes y pleitos, así como para suprimir los monopodios realizados por sus habitantes. De este modo, quedaba garantizada la libre navegación en la ría, desde su desembocadura, en la Punta de la Galea, hasta la propia Bilbao, de forma que serían francos tanto los barcos que por allí pasasen, como las personas y mercancías que transportasen, así nacionales como extranjeros. A los que no se podían hacer apremios y exigir tributos. Salvo que los de Portugalete tenían derecho a que allí se desembarcasen parte de las vituallas y víveres que llevasen, según su fuero, como luego veremos. Así como que sí se podían reclamar imposiciones municipales en ambos concejos, destinadas a los gastos de reparación de calles, murallas, puentes o muelles (cais)³⁷.

37 García de Cortázar, 1966, pp. 344-345.

1.2.2.1. La ría y el puerto de Bilbao

Las principales instalaciones portuarias de la villa de Bilbao se encontraban prácticamente al final de su ría, en su margen derecha, junto a la iglesia de San Antón y el puente que cruzaba dicho curso fluvial, en pleno centro urbano. Como he expuesto más arriba, el agua del mar durante las mareas altas llegaba apenas a unos tiros de ballesta más allá.

Se trató de una serie de muelles de piedra que se erigieron aprovechando el margen del canal. Para lo que se verterían en su momento escombros y lastre desde las naves que lo surcaban, como vimos que se hacía en otros puntos del mismo en los que se habían colocado estacas para tal fin. Los datos más antiguos que se tienen sobre su construcción se remontan a 1402 y 1463³⁸. No obstante, aguas abajo también pudrieron fondear las embarcaciones, e incluso realizar operaciones de carga y descarga, pero siempre en el término municipal bilbaíno, y en su jurisdicción, pues, como ahora analizaré, esta villa veló porque los pueblos ribereños fuera de la misma no gozasen de la potestad de la explotación comercial de la ría, ni le hiciesen la competencia en este ámbito vital para la pujanza económica de este emporio portuario.

Si bien son varios los puntos de carga y descarga autorizados que veremos a lo largo de las páginas de este trabajo, aparte de los muelles de S. Antón y del embarcadero de Portugalete, en un pleito habido entre los prebostes de Bilbao y Portugalete por el control de prebostazgo, fallado en 1498, que tataré más abajo, algunos de los testigos manifestaron que los barcos más ligeros que lograban remontar cargados el Nervión por sus propios medios, aunque durante la pleamar, solían arribar al paraje conocido como Bostinchaurreta (o Bostinxaurreta). Mismo sitio al que llegaban las naves de más calado, también con las mareas altas, aunque para ello previamente habían procedido a desestibar (aliviar)

38 García de Cortázar, 1985, II, p. 217; Rivera Medina, 2016a, pp. 180-181; Martínez Martínez, 2005, p. 140; Arízaga y Bochaca, 2007, p. 132. En 1489 los Reyes Católicos autorizaron al concejo de Bermeo a exigir una sisa para la construcción de un muelle, pues carecía de puerto y por tal motivo se perdían las embarcaciones que llegaban al lugar (García de Cortázar, 1966, pp. 405-406).

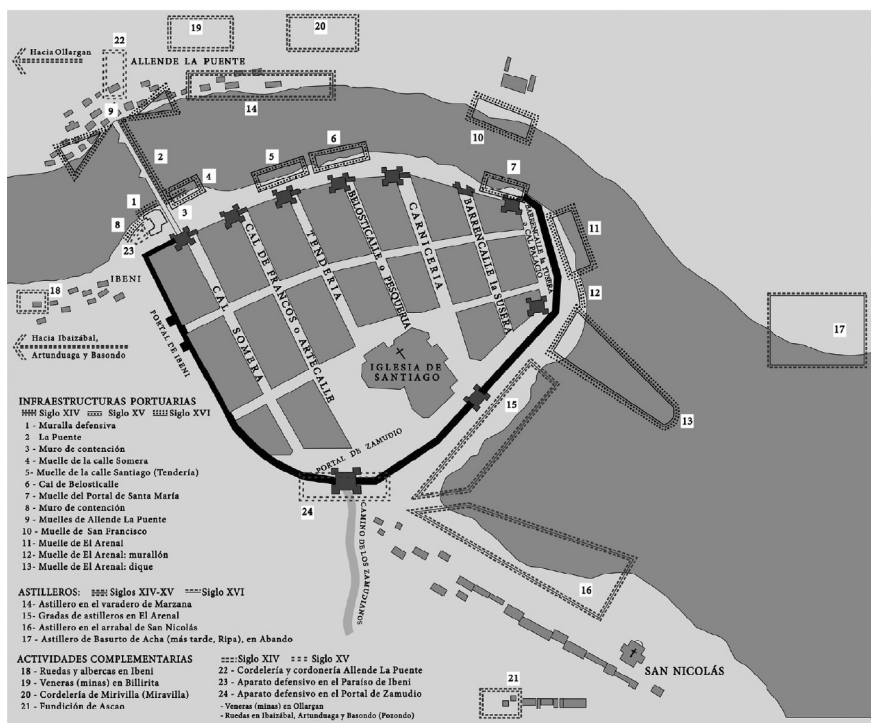
parte de su cargamento. Allí *donde está la grúa con que se mastean las naos, donde se hace la dicha descarga de la dicha villa de Bilbao de las naos grandes*. Esto es, sería el astillero donde se colocaban mediante grúas³⁹ los mástiles a los navíos de nueva construcción, y el lugar adonde amarraban para bajar a tierra sus artículos embarcaciones de hasta 150 toneles, e incluso de más, como apuntó otro deponente; que se encontraba aguas abajo del casco urbano de la propia villa y de S. Nicolás, otro punto de atraque, como ahora veremos. En este sentido, el maestro Pedro de Larrea afirmó que durante las mareas vivas podían subir hasta allí buques todavía de mayor tonelaje, de entre 150-200 toneles, incluso sin aligerar su carga. Mientras que con la pleamar, y sin aguas vivas, podían hacerlo asimismo barcos de entre 50 y 120 toneles. Aunque los mayores de todos, las naves más gruesas que existían, solamente llegaban a conseguirlo con dichas mareas vivas, con buen tiempo, con la vela tendida y yendo descargadas.

Otro compareciente, el teniente de preboste (*prebostao*) Juan Sánchez de Güemes, aseguró que ninguna embarcación, por pequeña que fuese, aunque se tratase de un batel, si venía cargada podía navegar por el canal si no era con la pleamar, pues el curso de agua era de muy poco caudal. En especial en algunos pasos del mismo, que solamente se podían atravesar durante la bajamar con las naves descargadas —otro compareciente, el maestro y escribano Sancho de Ugarte, aseguró que con estas aguas bajas el nivel no subía más allá de la rodilla—. De este modo, las naos más gruesas tenían que aliviar su carga, o ser parcialmente desestibadas, y sus géneros traspasados a bateles para poder llegar con ellos hasta Bilbao. Otras de dimensiones más reducidas —otro testigo manifestó que de hasta 60-70 toneles— podían hacerlo sin desembarcar nada, pero aprovechando las mareas vivas (no con *aguas muertas*), aunque solamente eran capaces de subir hasta San Nicolás, el barrio pesquero a las afueras de la villa, frente a S. Vicente de Abando. Donde había una ermita dedicada a S. Nicolás de Bari, que luego se convirtió en iglesia, como más adelante se dirá. Mientras que

39 Hasta ahora el emplazamiento de esta grúa era desconocido (Rivera Medina, 2016a, p. 181).

las más pequeñas, de hasta 40 toneles, sí podían arribar hasta el puente (muelles de S. Antón) completamente cargadas. Aspectos estos corroborados por otros deponentes⁴⁰.

Figura 1: Espacio portuario de Bilbao, siglos XIV-XVI



Fuente: Rivera Medina, 2016a, p. 185

En otro pleito, en este caso sobre las manifestaciones de extranjeros, del que me ocuparé asimismo más adelante, uno de los testigos, el portugués Tomás Alfonso, manifestó en 1510 que sus mercancías las descargaba junto al puente, en los arenales delante de la casa de Ochoa Sánchez de Larrinaga o en S. Nicolás. Pero, cuando no podía llegar hasta allí con su carabela, lo hacía en Abando o San Mamés, a los bateles con los que las llevaba a los cays de la Carzonería, en Barrencalle, sitios en la villa de Bilbao. Otro

40 ARC.V, SV, 4296-1.

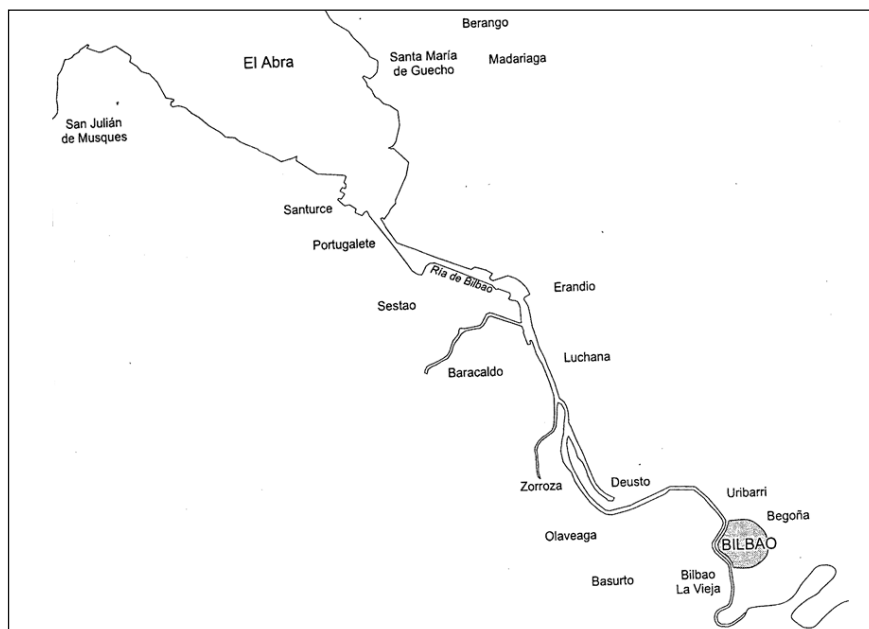
portugués, Pedro González de Viana, apuntó como lugares de desembarco de su carabela igualmente el puente, el cay de Barrencalle y S. Nicolás; y, cuando no podía navegar hasta allá, en barcos en Abando y Bostinchaurreta, *donde es la grúa del mastrear*. Fernando González de Negrón, también portugués, manifestó que, además de los muelles pegados a la muralla y en los arenales, había realizado desestibas en la Cendeja. Otro portugués, Pedro Bello, dijo que Bostinchaurreta se encontraba junto a San Mamés. Los demás testigos corroboraron estos extremos⁴¹.

De poco habrían servido los privilegios y mercedes obtenidos por dicha villa de Bilbao a lo largo de los siglos, para potenciar su protagonismo comercial frente a otros surgideros del mar Cantábrico, en ocasiones como vimos más consolidados que el de la localidad vizcaína, si la potestad exclusiva de carga y descarga de la que gozaba en la ría del Nervión no hubiese sido respetada por otros potenciales atracaderos vecinos dentro de dicho canal. Contra ellos pleiteó Bilbao para apartarlos del negocio portuario, al que los atrajo la prosperidad de la plaza vecina. Algo similar ocurrió con Portugalete, como veremos en el apartado siguiente⁴².

41 ARCV, SV, 15-1. Sobre la estructura urbana de Bilbao, sus siete calles y los nombres de éstas, Martínez Martínez, 2005, p. 123 y ss.

42 Son muchos los paralelismos que se pueden encontrar para la rivalidad de Bilbao con las anteiglesias de la ría y su antepuerto de Portugalete en otros surgideros. Poblaciones a las que la villa principal no consintió desarrollar una actividad portuaria independiente, pues su mayor cercanía al mar las convertía en serias rivales y amenazaba con desviar hacia ellas los flujos comerciales de los que se nutría la economía local y, por tanto, con arruinar su preponderancia mercantil. Así, en la misma Península Ibérica contamos con el caso de Sevilla y su antepuerto de Sanlúcar de Barrameda, mientras que en Flandes estuvo el de Brujas y los suyos de Esclusa (Sluis) y Damme. En la cercana Zelanda, Middelburg era la ciudad más grande de la isla de Walcheren, pero se encontraba tierra adentro, a orillas del Arne, río poco profundo y con muchos meandros. Por lo que dependía de puertos subsidiarios más cercanos al mar, como Arnemuiden, sito en la rada de Walcheren, en el estuario del Arne. Lo que suponía una amenaza que Arnemuiden conjuró mediante la utilización de su poder político y jurídico para someter a dicha aldea, e impedir su desarrollo y emancipación (Sicking, 2017, pp. 53, 85-86). Sobre la conflictividad de este tipo en los principales surgideros cantábricos, Fuenterrabía, San Sebastián, Laredo, Santander... con sus poblaciones vecinas, Arízaga Bolumburu, 2005, p. 40 y ss.

Figura 2: La ría del Nervión o de Bilbao en los siglos XV-XVI



Fuente: Priotti, 2005, p. 54

Esta serie de conflictos con las poblaciones del entorno bilbaíno ribereñas a la ría del Nervión, que por ello aspiraban a instalar en sus términos amarraderos para que atracasen o zarpasen algunas de las naves con destino, o partida, al, o desde, el puerto de Bilbao, y así participar de los beneficios económicos que comportaba el tráfico naval del canal, debieron ser anteriores en el tiempo, pero se recrudecieron hacia finales del siglo XV. Precisamente en el momento en el que estaría despegando la pujanza comercial de dicho fondeadero en el Cantábrico frente a otros rivales, y más se despertaría así el interés de los pueblos cercanos por participar en las oportunidades de negocio, desarrollo y de futuro que ello suponía.

En 1494 fueron denunciados por el concejo bilbaíno varios vecinos de Baracaldo que habían descargado en su término una barca de sal⁴³. Años más tarde, en 1497, el consistorio de Bilbao

43 AGS, RGS 1494-07, 365.

presentó en uno de tales procesos judiciales un interrogatorio de testigos como prueba con la que demostrar que desde su fundación gozaba de la antedicha facultad exclusiva de estiba y desestiba de mercancías en la ría del Nervión. Frente a las pretensiones en contrario de algunos lugares de la Tierra Llana como Zorroza, Olabeaga y Abando, aguas abajo de los muelles bilbaínos, sitios frente a la iglesia de San Antón, aunque en el último caso bastante próximo a dichas instalaciones portuarias⁴⁴.

Entre las preguntas de este probatorio, destacan, aparte de las relativas a las condiciones naturales de la ría, desde el mar hasta Bilbao, y de sus territorios ribereños, o de la estructura y funcionamiento de la institución concejil, las relativas a que, a causa de guerras y enfrentamientos, se habían perdido algunos de los documentos que contenían los privilegios de la población, a veces requisados por particulares poderosos. Entre ellos, los tocantes a que los vecinos y villa bilbaínos gozaban de dicha ría desde su localidad hasta Portugalete, en todo el canal donde llegaba el agua salada, como si fuese de su propiedad y desde tiempo inmemorial; lo que era público y notorio. En ese sentido, el lugar tenía mercedes antiguas, tanto reales como señoriales, para que ningunas sacas de lana ni otras mercancías se pudiesen cargar o descargar en Baracaldo, Zorroza, Olabeaga, Abando, Albia o Deusto; de forma que desde Bilbao a Portugalete no podía haber estiba o desestiba, si no en la susodicha primera villa. Así mismo, se dijo que, si bien dichos privilegios se perdieron, continuó su uso, de modo que todo aquello que sobrepasaba Portugalete solamente se desembarcaba en Bilbao y sus *cays*, mientras que lo cargado desde tierra se embarcaba únicamente en esta última o en la primera; de manera que, desde tiempo inmemorial, no se habían producido embarques o desembarques, venta ni reventa, en Baracaldo, Zorro-

44 FDMPV, 95, pp. 684-712. Sobre el significado de Tierra Llana y su ubicación geográfica, García de Cortázar, 1966, pp. 52-54. En este sentido, en una reunión del cabildo plenario de la Universidad/Consulado, celebrada el 22 de abril de 1517, en su sede gremial de la Casa de contar las averías, sita en los anejos de la iglesia de San Antón, la corporación manifestó estar *juntos en su ayuntamiento, segund e como lo han de vso e de costunbre, entendiendo en las cosas cunplideras al seruicio de Dios e de sus altezas e al bien e vtilidad de la dicha Vniversidad, e a la contratacion de las mercaderías, e al nabegar de las naos e al bien e provecho de la ría e canal de la dicha villa de Bilbao e sobre las otras cosas cunplideras a la conseruacion del dicho trato e navegar* (FDMPV, 135, p. 165).

za, Abando, Deusto ni en las otras riberas del canal, y si alguien no había respetado esta costumbre había resultado embargado por los bilbaínos, que tomaban sus mercancías como descaminadas. Y que, los intentos recientes de alterar este estado de cosas habían sido protagonizados por mercaderes, apoyados por personajes poderosos, con la intención de perjudicar a Bilbao, que pretendían usar los antedichos lugares como puntos de carga y descarga sin licencia de dicha villa; lo que sería motivo, de producirse, de ruina para la misma.

Tabla 1: Testigos presentados en el pleito por el embarque exclusivo en la ría del Nervión (1497)

Juan Sáez de Arbolancha ⁴⁵	Sancho Sáez de Mendieta ⁴⁶	Diego Pérez de Arbolancha
Juan Martínez de Recalde	Juan de San Juan de Cereceda	Juan Sáez de Ariz
Sancho Ortiz de Susunaga ⁴⁷	Juan Sáez de Aguirre	Garci Gutiérrez de Gorgollo
Juan Pérez de Ibayeta	Martín Pérez de Marquina	Pedro López de Barraondo
Juan Sáez de Iruxta	Diego Fernández de Olarte	Pedro Ibáñez de Zabala

Fuente: FDMPV, 95, pp. 687-688

Los testigos presentados en el caso fueron los contenidos en la tabla 1, todos vecinos de Bilbao. Los cuales, en términos generales, corroboraron los argumentos del concejo bilbaíno, contenidos en el enunciado de las preguntas del interrogatorio. Y aportaron más datos, como que el nombre que recibía el curso de agua en disputa era el de *ría y canal de la villa de Viluaio*. Incluso así aparecía en los documentos, como en el privilegio de exención que obtuvieron

45 Regidor del concejo de Bilbao en 1489 y 1498 (ARCV, SV, 1433-2, fols. 10r-11v).

46 Diputado del concejo de Bilbao en 1489 (ARCV, SV, 1433-2, fol. 11v).

47 Teniente de corregidor en 1489 de Diego Martínez de Astudillo, corregidor del condado de Vizcaya (ARCV, SV, 1433-2, fol. 11r).

los bilbaínos para anclar en Lisboa, donde quisieron que constara tal franqueza para los vecinos de dicho *canal y ría*, a lo que las autoridades locales respondieron que no era necesario nombrar al cauce, sino sólo Bilbao, pues resultaba sabido que el canal y ría le pertenecían sin que se denominasen como suyos. O que los embarques recientes que se habían realizado en Baracaldo, Zorroza, Albia y Olabeaga de la lana y pasteles allí llevados por mulateros, eran debidos a las querellas de los mercaderes de Burgos contra Bilbao, sobre las que luego volveremos.

Posteriormente, ese mismo año 1497, los Reyes Católicos comisionaron al corregidor de Burgos para que entendiera en el asunto, porque los intentos de cargar lanas, peletería, rollos y pastel, o descargar paños, cobre o lienzo en Abando, anteiglesia de San Vicente de Abando, Olabeaga, Zorroza, Zubileta, Tapia, las Torres de Luchana, en la anteiglesia de San Vicente de Baracaldo, Deusto, Asúa, Uduondo, Udúa y otras partes de la Tierra Llana, habían sido protagonizados, como he dicho, por mercaderes de esa ciudad. Pues, como recordaban los monarcas, únicamente se podían usar a tales efectos los muelles de Bilbao y Portugalete, *que son puertos antiguos y lugares acostumbrados*; y si en otra parte entre ambas villas se embarcaban o desembarcaban, debían ser requisados como descaminados, ya que entre ellas nunca antes hubo carga ni descarga, ni se pagaban los derechos de los oficiales reales. Además, si esto se consintiese, redundaría en perjuicio de las antes citadas localidades portuarias y de las rentas reales, al tiempo que sería contrario a las leyes del reino y a lo dispuesto en las Cortes de Toledo de 1480; donde se estableció que no hubiese estibas ni desestibas sino en los surgideros antiguos y en los lugares acostumbrados antiguamente. El citado corregidor debía iniciar una pesquisa al respecto, llamar a las partes e informarse dónde se realizaba tradicionalmente la carga y descarga de mercancías. Así como las innovaciones al respecto, quiénes las habían protagonizado y quiénes les habían ayudado o aconsejado; si por ello, cobraban en los nuevos lugares derechos o imposiciones algunas; y si esto ocasionaba perjuicios a las villas de Bilbao y Portugalete, o a las arcas reales. Mientras tanto, el embarque y

desembarque de géneros se debería hacer exclusivamente en los fondeaderos tradicionales acostumbrados⁴⁸.

Estos litigios entre Bilbao y las poblaciones cercanas de la Tierra Llana —anteiglesias y lugares de Abando, Olabeaga, Zorroza, Zubileta, Tapia, las Torres de Luchana, sitas estas tres en la anteiglesia de San Vicente de Baracaldo, Deusto, Asúa, Uduondo y Udúa— por el control de la ría del Nervión, tocaron a su fin con una sentencia ejecutoria dictada en 1505 por la reina Juana I. Seguida por una sobrecarta del año siguiente en la que ella y su marido, el rey Felipe I, y su padre, el rey Fernando V, ordenaban su cumplimiento⁴⁹.

En ella se da cuenta de nuevos intentos de las antedichas localidades por abrir puntos de carga y descarga en el canal de la ría. Además, la misiva que había remitido a las poblaciones en liza el corregidor de Burgos, encargado de hacer la pesquisa sobre el asunto por los Reyes Católicos, para fijar provisionalmente los embarques y desembarques, sí los consentía en los pueblos de la ría para el caso de pan, vino, sal y otros mantenimientos, así como para hierro, acero, madera y otras mercancías, excepto sacas de lana, fardeles de paños y lienzos, rollos, fardeles de peletería y mercería, pastel, cobre y otros artículos semejantes, que quedaron en exclusiva para Bilbao y Portugalete, en sus *cays*, lonjas y lugares acostumbrados y adaptados para semejantes bienes y su estiba y desestiba. No se podrían tampoco exigir nuevos derechos ni imposiciones.

Contra estas disposiciones recurrieron algunas de las poblaciones cercanas a Bilbao implicadas en la causa, que alegaron que desde hacía más de 50 años habían estado en posesión pacífica, sin

48 FDMPV, 95, pp. 714-716. Las costas del proceso fueron pagadas a medias por ambas partes. Mientras que en 1500 se inició otra probanza con nuevos interrogatorios de testigos, a petición de Bilbao (AGS, RGS 1498-12, 78; 1500-12, 234). En términos similares, por esas fechas, los monarcas estaban procediendo contra los grandes señores de la baja Andalucía con predios costeros, donde abrían nuevos atracaderos sin licencia real, y en ellos pretendían cobrar tasas aduaneras y otros derechos del cargo y descarga de la mar, usurpados a la corona (González Arce, 2017d).

49 FDMPV, 98, pp. 911-926, 932-933; FDMPV, 12, doc. 42; Labayru, 1895, IV, pp. 33-34; Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, p. 67; Rivera Medina, 2015, p. 110.

contradicción alguna, de efectuar carga y descarga de cualesquier mercancías en sus puertos y sin la oposición de Bilbao ni Portugalete. Además, que los privilegios presentados en ellas por las partes contrarias eran falsos y habían sido fabricados para la ocasión. Del mismo modo, la propia Bilbao apeló esta sentencia provisional, pues arguyó que los citados lugares no tenían derecho a practicar en sus puertos embarco o desembarco alguno, tal y como ahora les había concedido el corregidor de Burgos; salvo de ciertos mantenimientos y vituallas que llevaban para su abastecimiento y que no les duraban más de una semana, con licencia de Bilbao, pero no para su venta ni reventa. Así, si algunos vecinos de tales pueblos llevaban sus propios navíos cargados a los mismos, allí sólo podían permanecer por espacio de nueve días, durante los cuales se abastecerían los lugareños, para luego ir a Bilbao o Portugalete a descargar el resto de las mercancías.

Habidas estas apelaciones, el Consejo Real dio el proceso anterior por concluso y llamó a las partes para que aportaran ante él nuevas probanzas y testimonios. Tras de lo cual emitió sentencia en la que dio la razón al concejo de Bilbao en cuanto a la carga y descarga exclusiva, junto con Portugalete, de mercancías del comercio exterior —lana, paños, lienzos, peletería, pastel, cobre...—; mientras que los lugares de la Tierra Llana podrían proceder al embarque y desembarque de vituallas, madera y derivados del hierro para su mantenimiento, pero sólo por parte de los vecinos de tales sitios y en el caso de ser suyos propios tales géneros y los barcos en los que los transportaban⁵⁰.

Para mantener estos privilegios de exclusividad de estiba y desestiba conseguidos tras años de litigios, el concejo de Bilbao acabó por situar vigilantes para que las localidades vecinas no los contraviniesen. En 1509 era nombrado el jurado Juan de Zamudio con cargo de custodiar la ribera del río. Así, debía supervisar a los mu-

50 En 1518 el concejo de Bilbao demandó a un vecino de la villa por descargar dos pipas de vino en Abando (FDMPV 108 pp. 1.560-1.576). También Portugalete pleiteó hacia 1501 y 1503 con las localidades de su entorno, como San Julián de Musques y Somorrostro, sobre la carga y descarga en ellas de mantenimientos (FDMPV, 12, doc. 33; 15 doc. 113).

lateros que a ella accedían, y ver qué sacas de lana, peletería u otras mercaderías descargaban en Zorroza, Olabeaga y Zubileta para ser llevadas a Portugalete; así como los fardelos desembarcados en ésta para trasladarlos a dichos lugares, donde los tomaban tales mulateros para transportarlos hacia Castilla. Todos esos artículos debían ser embargados como descaminados, y la tercera parte de lo requisado sería para el acusador. Este guarda también debía mirar que no se vertiese lastre en el canal, mientras que las sanciones por ello impuestas irían a parar al mismo, para sus labores⁵¹.

Los intentos de los pueblos próximos a Bilbao por beneficiarse del crecimiento comercial de ésta iban más allá de tratar de abrir nuevos embarcaderos, puesto que también pretendieron crear nuevos mercados, o lugares de venta y reventa de vituallas y otros bienes, como asimismo se puso de manifiesto en el anterior interrogatorio; e, incluso, hubo amago de fundar nuevas villas. De este modo, el citado el señor de Vizcaya había impedido a algunos hidalgos y labradores hacer una puebla en Ugao, a dos leguas de la misma, ya en el siglo XIV. Todo ello en contra de los privilegios fundacionales del citado noble, el infante don Juan, confirmados por el rey Juan I, que prohibían explícitamente dichas eventualidades.

No sólo las poblaciones cercanas quisieron arrebatar a Bilbao parte de su prosperidad, sino que otro tanto hicieron algunos personajes poderosos. Como recordó el concejo bilbaíno, el Condestable, Pedro Hernández de Velasco, ya difunto, había pretendido fundar una nueva villa en Baracaldo, junto a las Torres de Luchana y, con ella, un nuevo puerto; lo que muy probablemente habría dado al traste con la bonanza de la villa bilbaína, al acabar con su monopolio portuario y comercial en el interior de la ría, y casi sobre toda ella, con permiso de Portugalete, claro está. Algo que se temía volviese a intentar su hijo, pues estaba allegando materiales de construcción a Zubileta para tal fin, ya que tenía un tercio de los diezmos del lugar y le pertenecía más de la tercera parte del mismo. Esto podría haber supuesto el final de la pujanza de los puertos de Bilbao y Portugalete, como he dicho, no sólo porque el mencionado aristócrata tenía muchas posesiones en Vizcaya,

51 FDMPV, 56, fol. 65v.

sino también porque al controlar igualmente los diezmos de la mar, impuesto aduanero que pertenecía a la familia Velasco desde el reinado de Enrique IV, podría haber influido en los mercaderes para que sólo traficasen desde su nuevo atracadero y no desde los antedichos. En igual sentido, aunque a menor escala, actuó el conde de Salvatierra, que poseía Arrigorriaga⁵², a una legua de la villa, donde comenzaba a haber venta de pan, vino, carne y otras cosas, y ya habitaban allí más de 50 vecinos.

Todo lo cual fue denunciado por el concejo de Bilbao ante los Reyes Católicos en 1499, que pusieron el caso en manos del Consejo Real, y éste en las del corregidor del condado de Vizcaya, que tuvo encargo de hacer averiguaciones al respecto⁵³.

En ocasiones no fueron personajes tan poderosos los que quisieron sacar beneficios de los flujos comerciales de la ría del Nervión. En 1493 se dictó sentencia por la justicia local bilbaína en un pleito que enfrentó al concejo con Lope de Acha, bilbaíno *maestre de naos*, que fue demandado por haber comenzado a edificar una casa-torre de cal y canto en el campo de Abando, sita entre el canal-vado de la villa de Bilbao y la iglesia de San Vicente de Abando. En la sentencia se dispuso que el querellado pudiese construir una casa llana, como otras del entorno, pero en ella no podría efectuar carga ni descarga alguna de mercancías, a no ser las suyas propias y las de sus descendientes, adquiridas con su propio dinero, entre las que no se podían contar pescado, sal ni legumbres. También allí podía guardar los aparejos de sus naves. Sin embargo, no se le permitía proceder a la venta ni reventa de pan, vino, carne, pescado ni otras provisiones⁵⁴.

Sin embargo, el escollo más serio para la consecución de la jurisdicción y control sobre el uso comercial y naval del canal de la ría del Nervión, de los que, como hemos visto, prácticamente privó Bilbao a sus poblaciones vecinas, así como para lograr la

52 En 1375, la villa de Bilbao consiguió mediante privilegio que se integrasen en sus términos municipales las vecinas anteiglesias de Galdácano, Zarátamo y Arrigorriaga (Rivera Medina, 2015, p. 2015).

53 FDMPV, 95, pp. 781-783; García de Cortázar, 1966, p. 167.

54 FDMPV, 95, pp. 794-798.

plena y libre afluencia o salida de mercancías a su embarcadero, la encontró en el concejo de Portugalete, que actuó, como también veremos que hizo su preboste, para entorpecerlas y beneficiarse en mayor medida de los tráficos comerciales que pasaban por su surgidero.

De todo ello daré cuenta en los apartados posteriores, pues se trató de un largo litigio entre ambas villas que se prolongó en el tiempo y que afectó a diversas materias relativas a la navegación por la ría. Aquí hablaré únicamente de cuándo se originó, que debió de ser hacia 1463, año en el que se dio la sentencia de unos jueces árbitros, entre ellos el corregidor del señorío, puestos por las partes para entender en el asunto. El fallo establecía que en adelante dichos municipios contendientes no pudiesen realizar monopodios contra el rival, sino que debían estar en paz y hacer buena hermandad. Nada más lejos de lo que veremos ocurrió posteriormente. Asimismo, por el bien de ambos, que todo el canal, desde la Punta de la Galea hasta Bilbao, quedaba franqueado para el paso de embarcaciones, personas y mercancías, a las que no se podían exigir imposiciones algunas, ni obligarles a desembarcar sus cargas o a hacer fondear sus naves. Salvo en lo relativo a la requisa de la mitad de los cargamentos de cereal, que tanto los de Portugalete como los del resto de Vizcaya podían realizar sobre los barcos que pasaban por sus costas para su abastecimiento. Y excepto a las tasas que ambas villas estimasen oportuno demandar sobre los bienes estibados y desestibados para reparar los muelles, muros y puentes⁵⁵.

Como he dicho más arriba, y tendremos ocasión de comprobar más abajo en diferentes ocasiones, tres eran las formas en las que las mercancías podían arribar por vía marítima al puerto de Bilbao. Directamente en las mismas embarcaciones que las habían transpor-

55 FDMPV, 135, pp. 109-111; Guiard, 1913, pp. LXV-LXVII; Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, pp. 66-67; Rivera Medina, 2015, pp. 108-109. Sin embargo, no todo fueron enfrentamientos entre ambas villas. En 1488 el concejo de Portugalete apresó, por indicación de Bilbao, la nave de los maestros Sancho Ortiz de la Rentería, Juan de Salazar y Salazarejo, llamada San Miguel, la cual dejó luego partir para evitar daños en ella, tras que dichos patrones hubiesen dado fiadores que responderían por sus posibles responsabilidades civiles (FDMPV, 15, doc. 66).

tado por alta mar o desde puertos no muy lejanos, que remontaban la ría por su cuenta en las condiciones que ahora veremos; en tales naves, pero remolcadas canal arriba desde de la desembocadura del mismo en Portugalete, mediante atojas de pinazas de remos de más de una decena de hombres; o gracias a transbordos, al ser tras-pasado el cargamento de los grandes navíos fondeados en el puerto, abra o estuario de Portugalete (donde el cauce era más profundo), o en otra parte de la entrada de la ría, así como más arriba de dicha localidad (a veces se habla de Luchana, Elorrieta, e incluso Zorroza y Olabeaga, ya muy cerca del casco urbano bilbaíno⁵⁶), dependiendo del caudal de agua del curso fluvial, a bajeles, pinazas, bateles y barcas de remos que lo llevarían hasta Bilbao.

1.2.2.2. Portugalete

Tal y como acabamos de ver, en la ría del Nervión solamente se podían usar como embarcaderos comerciales los de las villas de Bilbao y Portugalete. Podemos considerar este último como el antepuerto del primero, el lugar adonde llegaban los barcos cuyo cargamento estaba destinado al segundo pero que, por diversas causas, no podían acceder directamente al mismo y debían hacer uso de dicho antepuerto. Entre estas causas, como hemos visto y ahora seguiré analizando, se encontraba el escaso caudal del canal. Lo que obligaba a las naves a aguardar durante unas horas en los muelles del amarradero portugalujo, o fondeadas en dicho curso de agua frente a la villa o más arriba, hasta donde pudiesen subir, a que se produjesen las pleamares diarias para poder proseguir su viaje, e incluso varios días hasta que llegaban las mareas vivas. En el transcurso de dicho tiempo, así como para poder acceder al interior de la ría o remontarla hasta Bilbao, las embarcaciones debían recurrir a lemanes, pinazas, remeros y otros servicios con base en el surgidero portugalujo. Y aún, como sabemos, las más grandes y las más cargadas tenían que proceder en dicho fondeadero a desembarcar parcialmente, o incluso por completo, sus géneros, para trasvasarlos a naves más pequeñas, como baletes, bajeles, fustas, pinazas, esquifes, barcas o lanchas, con las que trasladarlos

56 ARCV, SV, 4296-1.

hasta los muelles bilbaínos, pues no podían subir por la ría a plena carga. Cargamentos que solamente se llevaban a tierra, al embarcadero portugalujo, si eran propiedad de algún mercader local o si allí residía el huésped que trabajaba para alguno foráneo⁵⁷.

En cualquier caso, a veces, como vemos, los esfuerzos por llevar los navíos y sus cargamentos hasta el puerto de Bilbao eran ímprobos, lo que demuestra que, a pesar de estas dificultades, tenía algunas ventajas comparativas sobre el de Portugalete. La primera, que la mayor parte de los navieros, maestros, marineros, mercaderes propietarios y huéspedes de mercaderes forasteros residían en la primera villa, de modo que operaban desde ella, y no desde Portugalete, donde tenían sus negocios y almacenes para guardar los géneros antes y después de su desestiba y estiba en la naves en las que llegaban o partían desde o hacia el exterior. Sin embargo, esta ventaja inicial debería haber durado poco tiempo si el portugalujo se hubiese demostrado como un buen amarradero, capaz de desbancar al bilbaíno, que padecía los serios inconvenientes derivados de las dificultades de remontar el curso del Nervión. Como no fue así, esto lleva a pensar que Portugalete tenía a su vez sus propios problemas, que no eran otros que la inseguridad que le sobrevenía de hallarse en el inicio de la ría, muy expuesto por ello a las habituales y violentas galernas y tormentas del Cantábrico, que lo convertían en un atracadero poco seguro. Si a ello sumamos los riesgos de su barra y los cambiantes bancos de arena que se formaban en el estuario de la ría y en su desembocadura, que ahora veremos, se explica por qué, a pesar de la mala navegabilidad de dicho curso de agua, se prefiriese llevar hasta Bilbao tanto los navíos como su cargamento, a pesar de los costes mayores que implicaba la ruptura de carga y remontar el canal frente a atracar en Portugalete. Así lo

57 En un pleito desatado hacia 1522 entre los concejos de Bilbao y Portugalete sobre las manifestaciones de las mercancías de los extranjeros, que más abajo veremos, el segundo consistorio presentó las preguntas de un interrogatorio a realizar a los testigos de su parte, una de las cuales decía así: *Yten si saben etc., que la mayor parte de todas las naos e otras qualesquier fustas que bienen para la dicha villa de Portugalete e para la villa de Vilbao, e las que de las dichas villas van a otros regnos e partes sienpre han acostunbrado de haser e hazen su reposo e surthen anclas en la varra, ría y canal de la dicha villa de Portugalete, dentro de los dichos términos e juridición de la villa...* (ARCV, SV, 15-1).

manifestó Pedro de Larrea, testigo en el pleito de 1498 que litigaron los prebostes de Portugalete y Bilbao por el cobro de prebostazgo⁵⁸.

Estas desventajas del surgidero portugalujo fueron puestas de nuevo en evidencia en otro pleito que enfrentó a Bilbao con Portugalete, en este caso por las manifestaciones de extranjeros, que luego veremos. En el mismo se presentó en 1510 un interrogatorio por la parte bilbaína, en el que se preguntó a los testigos si sabían que todas las mercancías que se llevaban a Bilbao se introducían por la ría en naos, fustas y barcos, que llegaban hasta los muelles (cays) que estaban junto a las murallas y sus arrabales, y no por tierra ni otra parte. Otras cuestiones versaron sobre que entre Portugalete y Bilbao no se podía efectuar carga ni descarga alguna de mercancías de extranjeros en la ribera de dicho canal, según disposiciones reales. Que casi todas los artículos de los extranjeros que entraban en dicho curso de agua se descargaban en Bilbao, y, por tanto, pocos en Portugalete. Ello porque, según se inquiría de los testigos, Portugalete era un lugar muy pequeño con sólo 140-180 vecinos —alguno de ellos manifestó que allí no había más de 60 casas y ninguna lonja; así como tampoco naos ni navíos de gavia⁵⁹; otro apuntó que sí 4-5 de éstos últimos, pero pequeños, más algún

58 ARCV, SV, 4296-1; Rivera Medina, 2016a, p. 174.

59 Si bien todo parece indicar que la mayor parte de los armadores que radicaron su negocio en la ría del Nervión durante el siglo XV habitaban en la villa de Bilbao, y, por ende, pocos fuera de ella, en Portugalete o en las anteiglesias de la ribera de dicho canal, según se puede comprobar por las páginas de este estudio; sin embargo, a partir de la centuria siguiente, la principal actividad de dicha villa bilbaína fue basculando de la navegación hacia el comercio. De modo que, en torno a mediados del siglo XVI, buena parte de los navieros ya no actuaban como maestros de sus propios barcos, puestos para los que tampoco contrataban a sus convecinos, sino a los portugalujos, sin duda porque estaban más interesados en centrarse en sus negocios mercantiles. Así, 2/3 de los barcos inventariados en el canal por esas fechas provenían de Portugalete (Priotti, 2005, p. 47). Este hecho se aprecia ya para las décadas finales del siglo XV, según la tabla 15, donde se observa que buena parte de los maestros de los barcos recogidos en los registros de averías de esos años son de Portugalete, o de las anteiglesias de la ría, e incluso hay un número considerable de armadores portugalujos. Si bien, la mayoría de ellos, tanto patrones como navieros, habitarían en Bilbao, si tenemos en cuenta que al escaso número de éstos para los que consta su lugar de residencia habría que sumar todos, o casi todos, los que aparecen sin vecindad que, es de suponer, serían bilbaínos, y por ello en su día no se anotó en dichos registros, por resultar conocidos y evidente, la localidad donde vivían.

bajel de acarrear vena—, donde no existía trato de mercaderes caudalosos que tuviesen tiendas de mercancías —casi todos los depo- nentes coincidieron en que el lugar no tenía boticas de paños ni lien- zos, como en Bilbao; mientras que algunos declararon que so- lamente las había de aceite (1-2), candelas, carnicería, zapateros (2- 3), sastres y costureras (3-4) y una de agujetas, papel y otras cosas menudas—, pues todos vivían como mineros y trabajaban en otros menesteres —algunos testigos añadieron oficios como huéspedes, marinos, bateleros, pescadores y labradores—; ya que era una loca- lidad nueva que se había poblado hacía poco. Mientras que Bilbao era muy antiguo y de mucha población, con unos 2.000 vecinos; muy insigne y con muchos mercaderes ricos y caudalosos, que trataban por mar y tierra con toda suerte de artículos que llegaban de todas partes. Además, los de Portugalete, por odio y enemistad con Bilbao, a los barcos con géneros de extranjeros que fondeaban en su abra en espera de mareas altas para proseguir hasta Bilbao, les obligaban a manifestar su cargamento, tanto a la llegada como a su partida, en contra de lo dispuesto por los monarcas; para así *ynpedir e retraer a los mercaderes e travtantes que non pasen nin bayan a la dicha villa de Viluaio con las mercaderías, e por llevar los derechos de la manifestación, e por cohechar e llevar dellos otras estorsiones*. De manera que, en lugar de inspeccionar los cargamentos, y registrar qué contenían, los portugalujos simplemente exigían sobornos a los traficantes, que se quedaban los alcaldes, escribanos y preboste⁶⁰.

Como vemos, las desventajas de Portugalete frente a Bilbao hicieron que esta última retuviese durante mucho tiempo la mayor parte del tráfico comercial de la ría, a pesar de las dificultades que encontraban los navíos para remontar la misma, y a pesar de que su competidora Portugalete estaba mejor ubicada. Pero, además de los inconvenientes físicos para Portugalete, en favor del lado bilbaíno para mantener la dominancia frente a los portugalujos pesó la fuerza de la inercia, ya que se había consolidado como un emporio mercan- til, al que resultaba difícil desbancar por otros competidores, aunque contasen con mejores ventajas comparativas, como Portugalete y su mayor proximidad al mar. Algo en lo que en otro trabajo he dado

60 ARCV, SV, 15-1.

en llamar: *la ventaja de llegar primero*⁶¹. Donde puse de manifiesto que Burgos, pese a poseer muchas menos ventajas competitivas que Bilbao —pues estaba lejana a la costa, y carecía de puerto; por lo que tampoco disponía de una flota propia; ni de materias primas, ni manufacturas en su entorno que tuviesen una fuerte demanda exterior, como el hierro bilbaíno y los productos elaborados con él—, al tener una numerosa comunidad mercantil y un poderoso gremio que defendía sus intereses, supo preservar su supremacía comercial en los flujos con el norte de Europa, frente a su competidora vasca, hasta casi finales del siglo XVI, cuando esta última fue capaz de revertir la situación. Tal y como veremos más abajo. Algo que con el tiempo padecería asimismo la propia Bilbao, pues, aunque tardó siglos en ocurrir, finalmente la mayor parte de la actividad portuaria se trasladó desde sus embarcaderos a los de la desembocadura del Nervión, mucho más accesibles desde el mar.

Las frecuentes, y en ocasiones considerables avenidas de los ríos Nervión e Ibaizábal, que formaban, como arriba he dicho, la ría de Bilbao, con la tierra, lodo, piedras y suciedad que arrastraban, las galernas y temporales marítimos, con sus subidas del nivel del mar, e incluso la acción de los maestros de las embarcaciones, que arrojaban lastre y residuos desde sus naves, causaron que la desembocadura de dicho curso de agua, a la altura de Portugalete, estuviese continuamente amenazada con cegarse. Ello también cambiaba la forma de su abra, y modificaba la línea de la ribera del canal y la barra, o banco de arena, lo que afectaba a sus fondeaderos, muelles y embarcaderos. Todas estas dificultades hicieron que para navegar por el lugar, bien fuese para atracar o fondear en el puerto, como para remontar la ría o descender por ella, resultasen necesarios conocimientos precisos de sus condiciones naturales, o sobre las situaciones coyunturales y cambios habidos en el corto plazo tras alguno de tales sucesos. Por dichas causas, ni siquiera los capitanes y pilotos de la población podían estar al tanto permanentemente de las circunstancias que rodeaban la navegabilidad de este curso de agua, sobre todo si pasaban largas temporadas fuera de ella; algo que difícilmente podían permitirse el resto de los navegantes.

61 González Arce, 2009.

Por ese motivo, hacia finales del siglo XV, según se ha apuntado por algunos autores, aparecieron pilotos prácticos, o lemanes, especializados en operar los barcos en esta desembocadura del canal, tanto los que tenían como término el puerto de Portugalete, como los que transitaban por el mismo, con destino o procedencia a Bilbao⁶².

Sin embargo, no fue hasta 1561 cuando el Consulado bilbaíno emitió unas ordenanzas que regulasen el trabajo de estos pilotos prácticos, pues actuaban como tales gentes sin conocimiento, experiencia ni pericia para conducir los navíos con seguridad por el canal, lo que daba lugar a su pérdida. Por ello, el primer estatuto disponía que nadie pudiese ser lemán para entrar o meter las embarcaciones en la barra de Portugalete, o para remontar con ellas la ría hasta Bilbao, o desde allí bajar a la otra villa, sin que previamente fuese examinado por el prior y cónsules de dicha corporación. La única excepción consentida se daba en casos de mal tiempo, cuando las naves estuviesen amenazadas por tormentas, y la mar recia impidiese a los lemanes subir a ellas desde tierra, de forma que sus propios pilotos se podían arriesgar a intentar entrar por la barra de la ría por su cuenta para ponerlas a salvo. El salario de estos prácticos sería determinado por los antedichos cargos rectores en el acto de contar las averías, comunes o gruesas, en función del trabajo realizado en las operaciones de atraque y desatraque de los buques, o de subida y bajada de la ría⁶³.

Estos pilotos prácticos, y los restantes que guiaban las naves que embocaban la ría del Nervión, el principal problema con el que se encontraban para remontarla era la susodicha barra de Portugalete; que, por las noticias que se desprenden de la documentación manejada, era un banco de arena situado de forma perpendicular al flujo del río en el lugar donde confluían las aguas marinas y fluviales, por lo que hacía las veces de barrera que cerraba el acceso a la ría. Como es sabido, una *barra* es un banco o bajo de arena que se forma a la entrada de algunas rías, en la embocadura de algunos ríos y en la estrechura de ciertos mares o lagos, y que hace peligrosa

62 García de Cortázar, 1966, p. 168.

63 Guiard, 1913, pp. 59-61, 571-574.

su navegación. La de Portugalete fue famosa durante el período preindustrial por su carácter cambiante y, por ello, traicionero, al ser causa de numerosos naufragios. Se trató de un banco de arena móvil que se situaba entre Santuce y el actual Puente Colgante.

Como ha sido apuntado más arriba, a finales del siglo XV, en el inicio de esta barra se encontraban unos escollos formados por grandes peñas que no eran fáciles de atravesar. Lugar que era conocido por ello como *La Barra*, y que estaba señalizado por los bilbaínos para indicar por dónde se hallaba el paso seguro, pero en el que, no obstante, y como veremos en los registros de averías, se produjeron multitud de incidentes y accidentes con las naves que por allí habían de transitar obligatoriamente, sobre todo con mar brava y durante las tormentas⁶⁴. Superado este primer obstáculo —que era más fácil de cruzar con las mareas altas, sobre todo durante las vivas, o con las barcos descargados, o a media carga, aliviados, para lo que se procedía a desestibarlos antes de dicho paso, traspasando el género a naves menores, como sabemos—, en ocasiones las embarcaciones con destino a Bilbao debían quedar amarradas o fondeadas en Portugalete, o más arriba del canal. Lo hacían a la espera de estas mareas vivas, o aguas vivas, para poder remontar la ría, pues a la altura de Sestao había un nuevo banco de arena, que en ocasiones quedaba en el centro del curso fluvial y dejaba a ambos lados dos estrechos regueros de agua, muy peligrosos durante las mareas altas, pues ocultaban momentáneamente los bajíos, y solamente navegables para los grandes navíos con estas pleamares excepcionales que tenían lugar una vez cada quincena.

64 En los enfrentamientos entre los prebostes de Portugalete y Bilbao por el cobro del prebostazgo, que abajo veremos, el segundo denunció en un pleito de 1498 cómo el primero, que había adquirido el cargo según él por la fuerza y se mantenía en el mismo mediante el uso de la violencia y con la ayuda de parientes y bandos armados, había quitado las señales de La Barra y no consentía que fuesen restituidas, para perjudicar a Bilbao, pues los barcos que hacía allí iban, muchas veces, por la falta de la señal derruida por el preboste portugalujo, no entraban en la barra por el lado correcto, se estrellaban con los escollos y naufragaban. Además, causaba heridas e incluso la muerte a quienes se le oponían y abordaba los navíos que pasaban por Portugalete y, con la excusa de cobrarles el prebostazgo, les robaba las mercancías que estimaba oportuno (ARCV, SV, 4296-1).

Se entiende así lo necesario que se hacía el empleo de lemanes, gabarras y atoajes para remontar, y descender, el Nervión desde el mar hasta Bilbao, y viceversa. Veamos qué recursos fueron empleados en ello:

Tabla 2: Gastos realizados por los barcos que llegaban a la barra de Portugalete

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1481	Ortega Sebastián	Lemán ⁶⁵	1 florín o 285 mrs
		Por las pinazas	992 mrs
	Íñigo de Sestao	Lemán	350 mrs
		1 pinaza	16 rls (512 mrs)
	Pedro García de Puerto	El lemán y 2 pinazas	1.000 mrs
		Para ayuda del batel	500 mrs
	Juan de Zalduondo	Lemán	200 mrs
		Pinazas	14 rls (448 mrs)
	Fernando Sánchez de Larrea	Lemán y pinazas	862 mrs
	Juan de la Talaya	Lemán	200 mrs
		Pinazas	608 mrs
	Pedro de Sabugal	Lemán y pinazas	41 rls (1.312 mrs)
	Martín Sánchez de Barraondo	Lemán	1 dobla o 385 mrs
		Pinazas	73 rls, a 32 mrs, 2.386 mrs
	Pedro de Iturriaga	Lemán	11 rls o 352 mrs
		1 pinaza	21 rls o 672 mrs
1482	Íñigo de Jáuregui	Lemán	1 florín, 285 mrs
		2 pinazas	17 rls o 544 mrs
	Lope Ibáñez de Leuzarra	Lemán	250 mrs
		Pinazas y misa	47 rls o 1.503 mrs
	Fernando Sánchez de Larrea	Lemán y “todas las cosas”	750 mrs

65 Al parecer, este barco pasó por San Sebastián, en la entrada a cuyo puerto gastó 405 mrs., probablemente en un lemán local.

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1482	Pedro Ibáñez de Zurbarán	Lemán y pinazas	3.046 mrs
		El piloto	400 mrs
	Martín Sánchez de Barraondo	Lemán y pinazas	2.700 mrs
	Pedro Jiménez de Bertendona	Lemán	1 florín, 285 mrs
	Pedro Jiménez de Bertendona	Lemán	285 mrs
	Fernando Sánchez de Larrea	Lemán	1 florín, 285 mrs
	Colás de Capetillo	Lemán	180 mrs
	Martín de Amesqueta	Lemán	200 mrs
	Pedro de Rueda	Lemán	100 mrs
	Fernando de Larrea	Lemán	600 mrs
	Martín Zabudín	Lemán	1 florín, 285 mrs
	Lope Ibáñez de Leuzarra	Lemán y pinazas	827 mrs
	Pedro Jiménez de Bertendona	Lemán y 1 pinaza	330 mrs
	Juan de Arbolancha	Lemán	120 mrs
	Sancho del Casal	Lemán	300 mrs
	Juan de Rada	Lemán	300 mrs
	Juan de Montellano	Lemán	346 mrs
	Íñigo Martínez de Jáuregui	Lemán	300 mrs
		1 pinaza	300 mrs
	Pedro de Gueldo	Lemán	952 mrs
	Fortuno Sánchez de Arriaga	Lemán	375 mrs
		1 pinaza	204 mrs
	Pedro Vasco	Lemán y pinaza	450 mrs
	Pedro Jiménez de Bertendona	Lemán	1 florín o 290 mrs
	Ochoa de Ontón	Lemán	350 mrs
		Lemán que subió al navío a recibir la ropa	145 mrs

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1482	Martín Sánchez de Zabudín	Lemán y pinaza	300 mrs
1483	Fortuno de Ontón	Lemán y 2 pinazas	600 mrs
	Pedro Jiménez	Lemán y pinaza	980 mrs
	Juan de Amézaga	Lemán y pinaza	1.286 mrs
	Montellano	Lemán y pinazas	1.051 mrs
1489	Íñigo Vasco	Lemán	300 mrs
	Juanote de la Borda	Bajel que llevó la ropa de la barra a Bilbao	1.700 mrs
	Juan de la Borda		1.700 mrs
	Pascual de Arteta		1.700 mrs
	Íñigo Ortiz de Sestao	Lemán	200 mrs
	Antón de Bilbao	Lemán	200 mrs
	Juan de Larrea	Lemán	300 mrs
	Lope de Larrinaga	Lemán y pinaza	750 mrs
	Antón de Bilbao	Lemán	250 mrs
	Antón de Coscojales	Lemán	200 mrs
	Pedro de Olarte	Lemán	1 florín o 265mrs
	Lope de Capetillo	Lemán	120 mrs
	Pedro de Gueldo	Lemán y pinaza	600 mrs
	Diego Pérez de Arbolancha	Lemán	600 mrs
	Juan de Ceberio	Lemán	350 mrs
	Lope de Acha	Lemán	600 mrs
	Martín Íñiguez de Arechaga	Lemán	350 mrs
	Juan Fernández de Arbieto	Lemán y pinaza	1.130 mrs
	Juan de Montellano	Lemán	365 mrs
	Gonzalo de Salinas	Lemán y pinaza	560 mrs
	Íñigo de Sestao	Lemán y pinaza	406 mrs
	Juan de Tranes	Lemán y pinaza	944 mrs
	Martín Sánchez de Zabudín	Lemán y pinazas	1.209 mrs
	Juan López de Gastanaga	Lemán y pinaza	600 mrs

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1489	Íñigoz Vasco	Lemán y pinaza	820 mrs
1490	Juan de Larrea	Lemán y pinaza	330 mrs
	Fortuno Sánchez de Arriaga	Lemán y pinazas de Portugalete	1.884 mrs
	San Pedro	Lemán	200 mrs
		Pinaza con 20 remos	25 reales o 750 mrs
	Rodrigo de la Rentería	Entrada de Portugalete	300 mrs
		Batelaje de Portugalete	3 mrs/pieza
	Martín de Leuzarra	Lemán	1 florín o 265 mrs
		Pinazas de Portugalete	1.800 mrs
		Pinaza que sondaba	1,5 rls (46 mrs)
	Martín Sánchez de Leuzarra	Lemán	250 mrs
		Pinaza de 25 remos, otra de Orozco de 23 remos y otras 2 de 15 remos cada una, total 78 remos, a real por remo	78 rls o 2.340 mrs
		Pinaza que estuvo en la barra	1 real
	Juan de Martiartu	Lemán	265 mrs
		Pinazas	1.860 mrs
	Juan Rubierna	Lemán	170 mrs
	Sabugal	Lemán	250 mrs
		2 pinazas	26 rls o 806 mrs
	Rolin de Uribarri	Lemán y pinazas ⁶⁶	1.000 mrs
	Juan Ochoa de Cubas	Lemán	120 mrs
	Pedro de Bilbao	Lemán y pinazas	1.200 mrs
	Ochoa de Goronda	Lemán y pinazas	800 mrs
	Martín Sánchez Zabudín	Lemán	200 mrs
	Íñigo de Zangronis	Lemán	265 mrs
	Martín de Leuzarra	Lemán	1 dobla

66 Aparecen incluidos entre las averías del barco anterior, que se contaron juntas.

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1490	García de Maeda	Lemán	7 reales o 217 mrs
	Juan de Zalduondo	Lemán	200 mrs
	Juan Fernández de Arbieta	Lemán	265 mrs
	Antón de Bilbao	Lemán	198 mrs
	Juan de Montellano	Lemán y pinaza	450 mrs
	Martín Sánchez Zabudín	Lemán	200 mrs
	Íñigo Martínez de la Pedriza	Lemán y pinaza	200 mrs
	Martín Ibáñez de Bilbao	Lemán	1.200 mrs
	Juan de Zalduondo	Lemán	1 dobla o 365 mrs
	Juan de Valle	Lemán	310 mrs
	Gonzalo de Salinas	Lemán	12 reales o 370 mrs
1491	Ochoa Martínez de la Pedriza	Lemán y pinaza	500 mrs
	Ochoa de Larrinaga	Lemán	330 mrs
		Pinaza	750 mrs
	Lope de Larrinaga	Lemán	330 mrs
		Pinaza de 20 remos	650 mrs
	Juan Martínez de Gamis	Lemán	330 mrs
		2 pinazas	900 mrs
	Sancho de Bilbao	Lemán y pinazas	1.080 mrs
	Diego de Arbolancha	Lemán y pinazas	1.865 mrs
	Martín de Eguía	Lemán y pinazas	1.865 mrs
	Juan Vasco	Lemán	650 mrs
	Pedro López de Vitoria	Lemán	400 mrs
		2 pinazas con 47 hombres	1.000 mrs
	Pedro de San Martín	Lemán	300 mrs
		De la costa de la descarga de los bateles, andas y hombres que ayudaron	230 mrs
	Zabudín	Lemán	400 mrs
		Sacar los bateles en peligro de anegarse	300 mrs
	Sancho de Zaranza	Lemán	500 mrs
	Pedro de Gueldo	Lemán y pinaza	650 mrs

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1491	Lope Ibáñez de Leuzarra	Lemán	265 mrs
		Desarrestar la nao	2.000 mrs
		2 pinazas que la metieron la barra	600 mrs
	Juan de Basozabala	1 pinaza	
	García de Laverea	Lemán	265 mrs
	Arechaga	Lemán y pinaza	1.000 mrs
	Juan de Amézaga	Lemán	300 mrs
	Martín Sánchez de Leuzarra	Lemán y pinazas	700 mrs
	Juan de Bedia	Lemán	300 mrs
		1 pinaza	200 mrs
		1 batel de Juan de Basozabala que le ayudó	120 mrs
	Guilloma Coser y Beltrán	Lemán	350 mrs
	Sancho de la Pedriza	Lemán	1 florín o 265 mrs
	Íñigo de la Pedriza	Lemán y pinaza	400 mrs
	Juan Vasco	Lemán y pinaza de 20 hombres	500 mrs
	Martín de Bilbao	Lemán y pinaza	350 mrs
	Juan de Montellano	Lemán	100 mrs
	Martín Sánchez de Zabudín	Lemán	250 mrs
	Domingo de Llanes	Hombre que fue a la barra a tomar las pinazas para traer los fardeles	150 mrs
1493	Ochoa de Salazar	Lemán	1 ducado o 375 mrs
		2 pinazas con 38 hombres, a 27 mrs/ hombre	1.026 mrs
	Martín de Llano	Lemán	319 mrs
		2 pinazas con 38 hombres, a 27 mrs/ hombre	700 mrs
	Sancho Martínez de Leura	Lemán	265 mrs

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1493	Sancho Martínez de Leura	25 hombres, 27 mrs/ hombre	676 mrs
	Íñigo Vasco	Lemán	245 mrs
		2 pinazas con 37 hombres, a 27 mrs/ hombre	1.000 mrs
	Martín de Arriaga	Lemán	250 mrs
		2 pinazas con 53 hombres, a 27 mrs/ hombre	1.431 mrs
	Pedro Ortiz de Leura	1 pinaza con 27 hombres a 27 mrs hombre ⁶⁷	721 mrs
1494	Lope Ibáñez de Leuzarra	2 pinazas con 43 hombres, a 27 mrs/ hombre	1.140 mrs
		Lemán	250 mrs
	Sancho de Susunaga	1 pinaza con 15 hombres, a 27 mrs/ hombre	405 mrs
		Lemán	250 mrs
	Íñigo de Sestao	1 pinaza con 25 hombres, a 27 mrs/ hombre	675 mrs
		Lemán	310 mrs
	Juan de Zabala	1 pinaza con 12 hombres, a 27 mrs por hombre	324 mrs
		Lemán	1 ducado o 375 mrs
	Pedro de Larrinaga	4 pinazas que tomó en la entrada	1.949 mrs
		Lemán	310 mrs
		3 pinazas que tomó en la entrada, con 45 hombres, a 27 mrs/ hombre	1.215 mrs

67 Más por una galera que tomó para amarrar la carabela en Castro Urdiales, 375 mrs.

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1494	Juan de Larrea	Lemán	6 reales o 186 mrs
		2 pinazas que tomó en la entrada, 36 hombres, a 27 mrs/hombre	972 mrs
	Antón de Coscojales	Lemán	265 mrs
		1 pinaza con 12 hombres, a 27 mrs/hombre	324 mrs
	Martín de Bilbao	Lemán	265 mrs
	Juan de San Juan de la Peña	Por la entrada de Portuondo, donde fondeó	10 ducados o 3.750 mrs
	Juan Pérez de Urrezti	Por un hombre que fue a por la ropa	40 mrs
	Pedro de Lares	Lemán	210 mrs
	Pedro Ortiz de Leura	Lemán	210 mrs
	Juan de Basozabala	Lemán	1 ducado o 375 mrs
		Por pinazas con 82 hombres, a 27 mrs/hombre	2.213 mrs
	Lope de Larrinaga	Lemán	265 mrs
	Juan de Montellano	Lemán	155 mrs
	Martín de Ysola	Por descargar la ropa en Santurce ⁶⁸	265 mrs
		Por carrear la ropa de la ribera a la ¿inseisera?, y de ahí a la ribera	312 mrs
	Domingo Colonzas	Por descargar la ropa en Santurce ⁶⁹	275 mrs
		Por carrear en el carrero	312 mrs

68 Más por la obra de la justicia, 50 mrs., que recibió Pedro de Ugarte.

69 Por sacar servicio para la obra ¿de la justicia? 50 mrs.

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1494	Íñigo Vasco	Lemán	250 mrs
	Juan de Montellano	Lemán	250 mrs
		Pinaza con 12 hombres, a 27 mrs/ hombre	590 mrs
	Ochoa de Aguirre	Lemán	186 mrs
	Pedro de Salazar	Lemán	186 mrs
	Jonet David	Lemán	1 ducado y 1,5 reales, o 422 mrs
	Pedro de Anchaza	Lemán	365 mrs
	Martín de Leuzarra	Lemán	365 mrs
	Ochoa García de Salazar	Lemán	365 mrs
	Fortuno de Arana	Lemán	1 ducado o 375 mrs
	Martín de la Rentería	Lemán	375 mrs
		2 pinazas con 29 hombres, a 27 mrs/ hombre	783 mrs
	Juan de Zalduondo	Lemán	200 mrs
	Juan de Barreza	Lemán	200 mrs
		1 pinaza con 19 hombres, a 27 mrs por hombre	513 mrs
1495	Colin Otin	Lemán ⁷⁰	200 mrs
		1 pinaza que amarró en Castro Urdiales a la carabela	280 mrs
		1 pinaza que tomó en la barra en Portugalete	300 mrs

70 El lemán de Portugalete costó más de lo que el maestre se había obligado, concertado, 900 mrs. por la entrada, pero no se contaron nada más que 200 a la mercadería.

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1495	Íñigo de Sestao	Lemán	245 mrs
		1 pinaza que tomó en la barra con 19 hombres, a 27 mrs/ hombre	513 mrs
	Martín Sánchez de Zabudín	Lemán	124 mrs
		1 pinaza que tomó en Portugaleta con 20 hombres	540 mrs
	Pedro de Bilbao	Lemán	6 reales o 186 mrs
		Por 2 pinazas que tomó en la entrada con 35 hombres	2 ducados o 750 mrs
	Martín de Bériz	Lemán	5 reales o 155 mrs
		1 pinaza con 17 hombres, a 27 mrs	459 mrs
	Juan Sánchez de Zaldondo	Lemán	250 mrs
		2 pinazas con 38 hombres, a 27 mrs	1.026 mrs
	Juan de Montellano	Lemán	186 mrs
		1 pinaza con 18 hombres, a 27 mrs	486 mrs
	Pedro de Salazar	Lemán	5 reales o 155 mrs
		1 pinaza con 35 hombres, a 27 mrs	945 mrs
	Juan Martínez de Gamis	Lemán	10 reales (310mrs)
		3 pinazas con 70 hombres, a 27 mrs	1.390 mrs
	Ochoa de Zoronda	Lemán	3 reales (310mrs)
		2 pinazas con 60 hombres, a 27 mrs	1.080 mrs
	Juan de Arechaga	Lemán	1 florín o 265 mrs
		2 pinazas con 38 hombres, a 27 mrs	1.026 mrs
	Pedro de Arechaga	Lemán	10 reales (310mrs)
		2 pinazas con 38 hombres, a 27 mrs	1.026 mrs

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1495	Salas de Leguizamón	Lemán	1 ducado (275mrs)
		2 pinazas con 40 hombres, a 27 mrs	1.184 mrs
	Fortuno de Arana	2 pinazas con 21 hombres, a 27 mrs	567 mrs
	Ochoa de Larrinaga	Lemán	1 dobla (375mrs)
		2 pinazas con 42 hombres, a 27 mrs	1.134 mrs
	Lope de Larrinaga	Lemán	10 reales (310mrs)
		1 pinaza que tomó en la barra con 24 hombres, a 27 mrs/ hombre	648 mrs
	Ochoa García de Salazar	Lemán	1 florín o 265 mrs
	Lope de Larrinaga	Lemán	1 florín o 265 mrs
	Colin Otin	Lemán	300 mrs
	Martín de Rentería	Lemán	1 dobla, 365 mrs
		Pinazas con 39 hombres, a 27 mrs ⁷¹	1.053 mrs
	Juan de Arazama	Lemán	9 reales o 279 mrs
		1 pinaza con 19 hombres, a 27 mrs	513 mrs
	Íñigo Vasco	Lemán	200 mrs
		1 pinaza con 19 hombres, a 27 mrs	513 mrs
	Martín Sánchez de Zabudín	Lemán	200 mrs
		1 pinaza con 19 hombres, a 27 mrs	513 mrs
	Colin Otin	Lemán	231 mrs
	Juan Vasco	Lemán y pinaza	500 mrs
	Sancho Martínez de Leura	Lemán y pinaza	500 mrs
	Diego de Briviesca y San Juan de Solórzano	Lemán	6 reales (186mrs)
	Juan Martínez de Plasencia	Lemán	1 florín (265mrs)

71 Se dio además a una pinaza y a un batel de la nao tomados 1 ducado y 1 corona de oro, que son 725 mrs.; total, por todo, 1.778 mrs.

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1495	Martín Sánchez de la Naja	Lemán	10 reales (310mrs)
		3 pinazas con 63 hombres, a 27 mrs/ hombre	1.455 mrs
1499	Juan de San Juanes	Lemán y pinazas	541 mrs
		Lemán de S. Vicente (¿de Baracaldo?, de ¿Abando?)	155 mrs
	Diego de Rabanza	El lemán de Portugalete incluye 1 pinaza con 18 hombres, a 3 gruesos por hombre, 124 mrs del lemán y 2 hombres de la pinaza ⁷²	664 mrs
	Ochoa de Aguirre	Lemán	265 mrs
		1 pinaza con 14 hombres, más el de la pinaza	405 mrs
	Martín Sánchez de la Naja	Lemán	375 mrs
		Pinazas con 54 hombres, a 3 gruesos/hombre ⁷³	1.458 mrs
	Juan de Arbolancha	Lemán	1 florín de oro o 265 mrs
		1 pinaza con 15 hombres y 2 de la pinaza, que son 17	459 mrs

72 En esta nave llegada de Nantes, vemos que los 540 mrs. (los 664 totales menos 124 del lemán) que costaron los 20 hombres (18 remeros y 2 hombres de la pinaza) equivalieron a 60 gruesos (3 por hombre), esto es, cada grueso valía 9 mrs. El gros tournais en el siglo XIV tuvo un peso en retroceso, hasta llegar a los 2,5 gramos (Spufford, 1991, p. 520). De manera que cada hombre cobró 27 mrs., como en otros casos.

73 Como en el caso anterior, se trata de gruesos nanteses, de 9 mrs/grueso; por ello, cada hombre cobró 27 mrs.

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1499	Pedro Sánchez de Solares (o Eslares)	1 pinaza con 16 hombres y 2 para la pinaza (18 hombres), a 3 gruesos/ hombre ⁷⁴	486 mrs
	San Juan de Ajanguis	Lemán	265 mrs
	García de Colino	Lemán	4 reales o 124 mrs
	Rodrigo de Riba	Lemán	265 mrs
		Pinaza con 18 hombres y 2 por la pinaza, a 3 gruesos/ hombre ⁷⁵	513 mrs
	Pedro Sánchez de la Carrera	Lemán	3 reales o 93 mrs
	Juan de San Juanes	Lemán	110 mrs
		2 pinazas que tomaron para entrar	561 mrs
	Juan de Montellano	Lemán	150 mrs
		1 pinaza con 18 hombres más 2 de la pinaza, 20	540 mrs
	Diego de Rabanza	Lemán	220 mrs
		2 pinazas con 24 hombres más 2 que se cuentan por 1 pinaza, total 26 hombres ⁷⁶	648 mrs
	Ochoa de Aguirre	Lemán y pinaza de 7 hombres	306 mrs
	Antón de Coscojales	Lemán	180 mrs
		1 pinaza con sus hombres, 15 gruesos ⁷⁷	135 mrs

74 Como en los casos anteriores, gruesos nanteses de a 9 mrs.; 27 mrs./hombre.

75 Estos gruesos de Nantes tienen un valor, por tanto, de 8,55 mrs.

76 Se cuentan 14 (¿12 más la pinaza?) a 3 placas y 12 a 2,5; por ello esta placa nantesa sale a 9 mrs., por lo que serían, en realidad, gruesos.

77 Como en los casos anteriores, gruesos nanteses de a 9 mrs.

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1499	Pedro Sánchez de la Barrera	Lemán y pinaza	330 mrs
	Juan de San Juanes	Lemán	200 mrs
		Lemán de subida hasta Olabeaga por los vinos que traía	63 mrs
	Juan Sánchez de Zalduondo	Lemán y pinaza	160 mrs
	Martín de Ugarte	Lemán	265 mrs
	Antón de Coscojales	Lemán	265 mrs
		4 pinazas con 90 hombres más 2 por cada pinaza, son 98, a 27 mrs/hombre	2.646 mrs
	Juan Sánchez de Zalduondo	Lemán	200 mrs
		2 pinazas con 46 hombres más con las pinazas	1.044 mrs
1500	Martín de Ugarte	Lemán	120 mrs
		1 pinaza con 14 hombres y 2 por la pinaza, son 16 hombres	432 mrs
	Pedro de Larrauri	Lemán	120 mrs
		1 pinaza con 14 hombres y 2 por la pinaza, son 16 hombres	432 mrs
	Juan Sánchez de San Juanes	Lemán	120 mrs
		2 pinazas ⁷⁸	720 mrs

78 Que el maestre dijo haber tomado por necesidad; llevó una de ellas 20 hombres y la otra 12 hombres, 32 remeros, a 2,5 gruesos/hombre, 80 gruesos. Como equivalieron a 720 mrs., estos gruesos rocheleses eran de 9 mrs. unidad, como en otros casos vistos en esta tabla para Nantes.

Año	Maestre	Concepto	Tasa
1500	Juan de San Elices	Una pinaza que juró salió a la barra, a 27 mrs/hombre	594 mrs ⁷⁹
	Fernando de Alcedo	Lemán de Portugalete empleado de necesidad y gran marejada	300 mrs
	Juan Sánchez de Zalduondo	Lemán	180 mrs
		1 pinaza que se fue a Santurce ⁸⁰	90 mrs
	Juan de Pando	Lemán	200 mrs

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Gracias a los datos contenidos en la tabla 2, podemos hacernos una idea bastante aproximada de cómo se actuaba con los barcos que llegaban desde mar abierto a la desembocadura de la ría del Nervión.

Como sabemos, y hemos visto más arriba, la navegabilidad de la misma en su tramo inicial era bastante complicada, debido a los bancos de arena, depósitos y arrastres aportados por dicho río y sus afluentes, lo que reducía el calado del estuario que le daba acceso y del propio canal. La dificultad de hacer pasar las naves por esta embocadura y los bajíos cambiantes a que daban lugar las avenidas de los flujos de agua, las tormentas y galernas que golpeaban desde la costa y otros fenómenos naturales o acciones humanas, como los vertidos desde la ribera o desde los barcos a los que también me he referido, cuyo resultado fue que variase frecuentemente el fondo de dicho curso de agua, hicieron muy necesaria, y a veces

⁷⁹ Fueron repartidos a las 4 carabelas que juntamente vinieron de Nantes, que eran de los maestros Zalduondo, Alcedo y Pando; salió cada una a 148 mrs.

⁸⁰ Llevó a los lemanes y a ayudar a las carabelas a entrar en la barra. La cual, por la gran marejada, no pudo hacerlo y se fue a Santurce. Por el trabajo se le cuenta a cada hombre un grueso. La mitad de ellos, que son 10 gruesos, se anotan a esta carabela, y los otros en la de Juan de Pando.

casi imprescindible, la utilización de lemanes. El cometido de estos pilotos de navío, como los actuales pilotos prácticos de los puertos, era subir a los mismos desde tierra, una vez que se aproximaban al surgidero, para conducirlos, pilotarlos, hasta los lugares de amarre o fondeo, pues solamente ellos estaban al tanto de las condiciones y estado del calado del canal y su profundidad, los lugares adecuados para que circularan las naves sin peligro de encallar, o romper o dañar su quilla contra escollos o rocas del lecho, así como de las corrientes de agua y la componente, fuerza y frecuencia de los vientos del lugar; los cuales, por su carácter variable y a veces poco previsible, eran poco conocidos hasta por los maestros de la zona, y totalmente ignorados por los de fuera.

Estos lemanes, que estaban al día de lo que ocurría en su ría, subirían a las naves en mar abierto, en la parte ancha del estuario en el que moría, entre Punta Galea y Ciérvana, o en la zona donde ésta se estrecha, entre Santurce y Guecho, ya cerca de Portugalete, pero antes de su barra, como sabemos, en función del estado de los fondos marinos y fluviales, de las condiciones de la mar, de las mareas y del volumen de agua del río. Una vez a bordo eran ellos los que tenían el mando de la embarcación que debían hacer pasar por dicha barra de Portugalete, llevarla a su abra o conducirla a otro lugar seguro, si no era posible llegar a ese surgidero. También se podía introducir el buque en el interior de la ría para que prosiguiese viaje remontando el canal hasta Bilbao. Bien con el mismo lemán, bien con otros especializados en estos otros tramos del curso fluvial más hacia el interior del mismo⁸¹. Los barcos también podían remontar el Nervión por sus propios medios, con su piloto y velas, o recurrir para ello al ataje de pinazas. A la vuelta, el viaje por el canal fluvial desde Bilbao a la costa marina parece que fue más fácil, pues apenas se habla para ello de lemanes o atajes. Así, las naves aprovecharían que iban

81 En el pleito que enfrentó a los prebostes de Portugalete y Bilbao en 1498, uno de los testigos, el maestro Pedro de Larrea, afirmó que los barcos tenían dificultades para remontar el Nervión sin aliviar su carga, en especial por los pasos poco profundos y bajos, *avn auiedo aguas bibas e levando pilotos para que guyen las tales fustas e naos, porque sepan desuiarlas de los bancos que ay en la dicha ría, e de los pasos baxos que ay en ella de poca agua* (ARCV, SV, 4296-1).

a favor de corriente y el viento para descender hasta el mar, con lo que no serían necesarias pinazas que las arrastrasen o tirasen de ellas, aunque puede que en algunos casos sí que serían útiles los lemanes, conocedores de los escollos, aguas bajas, bancos de arena, meandros, mareas... del río/ría, que podían entorpecer su navegación.

Todas estas variables e imponderables hicieron que las tarifas de los servicios portuarios que requerían las embarcaciones llegadas a la ría de Bilbao resultasen, así mismo, dispares. Comencemos por los honorarios de los pilotos lemanes encargados de conducir el barco hasta Portugalete.

Como se aprecia en la tabla 2, su remuneración solía ser de un florín de oro castellano, que osciló entre los 265-290 mrs.; más depreciado a comienzos de la serie y más apreciado al final, frente a la moneda de cuenta o maravedí, por efecto de la gran inflación de precios y monetaria a que estuvo sometida Castilla en la baja Edad Media, una de las más fuertes de Europa occidental, que se continuó con la de mayores dimensiones que tuvo lugar en el siglo XVI. Se trató de una retribución más o menos habitual, hasta el extremo de que la solían incluir los maestros de las naves en los contratos de fletamento, como una más de las averías comunes a pagar por los mercaderes fletadores y, cuando ésta variaba al alza, si no se había previsto esta eventualidad, los mismos no debían correr con la diferencia ni aumentar por ello sus contribuciones en dichas averías. Como ocurrió en 1495 en la nave de Colin Otin, en la que se dice que el lemán de Portugalete había costado más de lo que el maestro había acordado con los mercaderes que fletaron su embarcación, que fueron 200 mrs., frente a los 900 mrs. que valió finalmente, de forma que sólo les fue repartido el dinero establecido a la hora de contar las averías; por lo que la diferencia la habría abonado el citado patrón. Por los gastos que efectuó, parece que tuvo problemas para atracar en Portugalete, posiblemente debido al mal tiempo, motivo por el que debió de hacer mayores desembolsos. Percances que habría sufrido asimismo a su partida en Nantes, donde hubo de hacer uso de barcos de salvamento, que le supusieron 5 francos y 10 sueldos, o 1.100 mrs.

Estas diferencias en el cobro de honorarios, a veces muy fluctuantes, como vemos, que variaron nada menos que entre los 100 y los 952 mrs., se debieron a diversas circunstancias. En primer lugar, hay que aclarar que esta última cifra tan abultada no sería solamente por el lemán, sino además por el uso de alguna pinaza. Cuando este piloto práctico subía sin más al buque que debía conducir a Portugalete, o al interior de la ría, bien por sus propios medios o más bien mediante un esquife que dicho navío enviaba para buscarlo con sus remeros, hacía buen tiempo y el mar estaba en calma, el canal llevaba agua en abundancia porque el caudal del río era alto o había pleamar, se trataba de una nave pequeña, maniobrable, con poca carga o poco calado, y todo debería salir bien, solamente cobraría los antedichos 100 mrs. Si la cosa se complicaba, porque todas estas circunstancias se mostraban adversas, entonces se podría llegar a los 900, también antes apuntados. Como ocurrió en 1500, en la nave de Fernando de Alcedo, que se vio obligada a tomar un lemán en Portugalete por “necesidad y gran marejada”, lo que le supuso gastar 300 mrs. Esto es, lo que serían solamente los honorarios del pilotaje, o, como se dice en ocasiones, *lemañeces*, estuvieron entre los 100 y 300 mrs., y variarían en función del estado del mar y las complicaciones de las maniobras para guiar a buen puerto las embarcaciones. Que no siempre fueron posibles, como se da cuenta asimismo en 1500, en el navío de Juan Sánchez de Zalduondo, que tuvo que ser derivado a Santurce, debido igualmente a una fuerte marejada.

De manera que, las otras tarifas de lemanes que estuvieron en torno a los susodichos 300 mrs., en caso de que se diesen con buenas condiciones de navegabilidad, incluirían, aunque no se diga expresamente, algún extra —en 1482, en el navío de Fernando Sánchez de Larrea se habla de lemán y “todas las cosas”, por un precio de 750 mrs.; mientras que en el de Rodrigo de la Rentería, en 1490, se anota simplemente de “entrada de Portugalete”, por 300 mrs.—, como una pinaza. Así se aprecia en 1482, en la nave de Martín Sánchez de Zabudín, que gastó dichos 300 mrs. en un lemán y una pinaza; o la siguiente, de Fortuno de Ontón, que empleó 600 en un lemán y dos pinazas. Si bien ese mismo año Íñigo Martínez

de Jáuregui debió contratar un lemán por 300 y una pinaza por la misma cifra; o, Fortuno Sánchez de Arriaga, otro por 375 y la pinaza por 204. De modo que si los honorarios del lemán variaron en función del barco a pilotar o las condiciones del mar y de la ría, las de las pinazas lo hicieron en atención al número de sus tripulantes o remeros. En ocasiones no podemos saber qué costó cada capítulo, pues en las averías se unieron en una única rúbrica ambos, como ese mismo año 1482 en el barco de Pedro Vasco, cuyos lemán y pinaza le supusieron 450 mrs.; y en el de Pedro Jiménez de Bertendona⁸², sólo 330.

Cuando esta pinaza, como hemos visto para el lemán, supuso un coste mínimo, sobre los antedichos 200-300 mrs., es que tendría un empleo poco oneroso. Sería utilizada, en caso de buen tiempo y navegabilidad, y de barcos pequeños y poco pesados, con pocos remeros, para ayudar en las maniobras de acercar la nave al muelle de Portugalete, o dejarla fondeando frente a la villa, la cual podía terminar el trayecto casi por sus propios medios. En 1491 se dice para la embarcación de Lope Ibáñez de Leuzarra, que las dos pinazas que necesitó por 600 mrs., 300 cada una, fueron para meterla en la barra de la ría; mientras que desarrestar la nao, que seguramente habría quedado embarrancada, subió hasta los 2.000, pues habría precisado de muchas más pinazas y esfuerzos; mientras que el lemán sólo cobró 265 (su florín habitual). La antedicha carabela de Colin Otin, de 1495, usó una pinza para amarrarla al muelle de Castro Urdiales por 280, y la que tomó ya en Portugalete salió por 300. En 1499, en la nave de Juan de San Juanes, se dice que tomó dos pinazas para entrar (a la ría), por sólo 561 mrs.; también fue económico el lemán, que llevó nada más que 120. Estas pinazas de maniobra, más que de arrastre y ataje, precisaban de pocos remeros, de ahí su bajo coste. Como

82 En 1488 el valenciano Pablo Mercado, demandó a un tal Pedro Jiménez (probablemente el mismo Bertendona que nos ocupa) y a Diego de Novia, ambos de Bilbao, a los que en 1476 un factor suyo encomendó 5 toneles de dátiles, por unos 50 quintales, para que los llevasen en una nao del primero al condado de Flandes, para darlos a otro factor suyo local; encargo que no cumplieron. De manera que el dueño les reclamó ante los Reyes Católicos su restitución o su valor, estimado en 600 coronas de oro, en Flandes, amén de las costas (AGS, RGS, 1488-01, 139).

los 7 que llevó la empleada por Ochoa de Aguirre para su barco, en 1499, que junto con el lemán le supusieron 306 mrs.; precios muy asequibles como los del siguiente navío, el de Antón de Coscojales, con sus 135 mrs. (15 gruesos) por una pinaza y sus hombres, más los 180 del lemán; los únicamente 330 de lemán y pinaza del que viene a continuación, el de Pedro Sánchez de la Barrera; o los muy baratos 160 por ambos conceptos de Juan Sánchez de Zalduondo, de ese mismo año⁸³.

Más trabajo tuvieron las pinazas que operaron con mal tiempo o que se usaron para barcos pesados; pero, el mayor coste de las mismas vendría cuando se utilizasen para los atojos de las naves, no ya para pasar la barra de Portugalete, sino hasta el puerto de Bilbao, varios kilómetros río arriba, con la corriente y, a veces, el viento⁸⁴ y el sentido de las mareas en contra. Así, hemos de entender que este tipo de naves a remo, en ocasiones con alguna vela, cuando provocasen un mayor desembolso es porque llevaban gran cantidad de remeros, lo que sólo se explica en casos de ataje o remolque de grandes y/o pesados buques; puede que también cuando había muy mala mar y se hacía inexcusable su concurrencia para salvar las embarcaciones en peligro de naufragio, y/o sus cargamentos. Por ello, cuando en la tabla 2 vemos más de una de estas pinazas, cuando su coste fue elevado o cuando llevaron muchos hombres, o las tres cosas a la vez, es porque fueron contratadas para remolcar las embarcaciones por la río, desde la desembocadura hasta el amarradero bilbaíno. Puede que en algún ejemplo se empleasen igualmente para llevar la carga de las naves más grandes desestibadas en Portugalete y su barra, y allí fondeadas, que no podían, o no querían, remontar el canal —en 1491, en el barco de Domingo de Llanes, se habla de un hombre que fue a la barra a

83 Sabemos incluso lo que costó una de estas pinazas cuando fue empujada a medias, como en 1500, en la antedicha nave de Juan Sánchez de Zalduondo, que contrató una para llevar a los lemanes y ayudar a las carabelas a entrar en la barra, pero que, por la gran marejada, no pudo realizar su función y se fue a Santurce. A sus tripulantes se les dio por su poco trabajo, a cada uno, un grueso, en total, 90 mrs.

84 Cuando el viento fuese favorable, las naves que remontaban el Nervión aprovecharían sus propias velas para hacerlo, como manifestó Pedro de Larrea, testigo del pleito de 1498 que enfrentó a los prebostes de Portugalete y Bilbao (ARCV, SV, 4296-1).

tomar las pinazas para traer los fardeles, al que se le pagaron 150 mrs.—, pero en este caso sería menor el número de remeros y mayor el empleo de velas. Sin embargo, parece ser que esta otra clase de operaciones fueron realizadas con otro tipo de barcas, como los bateles y/o los bajeles, como luego veremos.

Por lo visto, estas naves que subían a Bilbao eran las mayoritarias, pues este embarcadero era mucho más seguro que el de Portugalete, muy expuesto a los embates del traicionero mar Cantábrico. Además, a veces podía resultar más rentable contratar atoajes para el barco y su cargamento, lo que no suponía ruptura de carga, que desestibar éste en Portugalete y llevar las mercancías en barcas más pequeñas hasta Bilbao. En cualquier caso, todo parece indicar que la mayor parte de los géneros terminaban en Bilbao, que era donde residían gran porcentaje de sus propietarios o los intermediarios que para ellos trabajaban, y desde donde se redistribuían al resto de Castilla, y hasta por Navarra y Aragón. De manera que, bien los buques, o bien sus cargamentos, debían remontar el Nervión hasta dicha plaza comercial.

En el caso de las embarcaciones, en condiciones idóneas de buen caudal de agua, mareas y vientos favorables y conocimientos suficientes de su maestre y piloto, intentarían subir por sus propios medios. De no ser así, precisarían el concurso de pinzas y sus remeros, como ya he apuntado, pero también a veces de lemanes conocedores del canal y barcas o pinazas que fuesen delante, sonando su cauce, para asegurarse de que por allí podían pasar sin riesgo de encallar o romper su casco contra los escollos. Una de ellas fue contratada por la nave de Martín de Leuzarra, en 1490 por 1,5 reales o 46 mrs.

Ya en los primeros registros de averías nos encontramos con pinazas, o lemanes más pinazas, que costaron, como he dicho más arriba, en torno a los 900 mrs. Caso del barco de Ortega Sebastián, que en 1481 gastó 285 en el lemán y 992 en las pinazas; del de Pedro García de Puerto, con 1.000 por ambos conceptos; o el de Fernando Sánchez de Larrea, por 862. Esto nos da para esos años iniciales un coste por pinaza de entre 400-500 mrs./barca para remontar el canal del Nervión hasta Bilbao. Algunas pudieron bajar hasta los 300,

en cuyo caso no sabemos si fueron usadas para atoajes para subir la ría o para maniobras de atraque en Portugalete; y otras aumentar hasta los 600 o más —en 1481 en la nave de Íñigo de Jáuregui se usaron dos pinazas por sólo 17 reales o 544 mrs.; mientras que poco antes, la de Pedro de Iturriaga, gastó 21, o 672 en una sola—; variaciones que vendrían impuestas por las condiciones de navegación y el peso/tamaño de los buques que, a su vez, condicionarían el número de remeros por pinaza. Cuando éstas variables eran desfavorables, había que aumentar más bien el número de pinzas a emplear, y no tanto el de hombres por pinaza —no obstante, algunas de ellas debieron ser de considerable tamaño, como la utilizada en 1495 en la nave de Pedro de Salazar, que llevó nada menos que 35 remeros y costó 945 mrs.; mientras que ese mismo año las dos de la de Ochoa de Zoronda contaron con 60, por 1.080—. De modo que a la hora de remolcar a las embarcaciones dichas naves de remolcado se colocarían en paralelo para mediante cabos atoar los barcos; pero, si la anchura del canal no lo permitía, entonces se situarían unas en pos de otras, para hacerlo en serie a distinta altura.

En caso de buques muy pesados se hicieron necesarias muchas de ellas, con gran cantidad de tripulantes/remeros, como ese mismo año 1481, cuando el navío de Martín Sánchez de Barraondo invirtió nada menos que 73 reales, o 2.386 mrs. en pinazas. Por tal motivo, por el alto coste de este capítulo de las averías, en los registros de los años postrimeros, aparece claramente especificado cuál era el salario de los mencionados remeros, 1 real (30 mrs.) en 1490⁸⁵ y 27 mrs. a partir de 1493; así como el número de ellos empleado, para que los fletadores tuviesen las cuentas claras, y no pudiesen ser estafados en un aspecto tan sujeto a imponderables como este de las pinazas, los remeros y sus atoajes. De manera que, si en los primeros documentos apenas se nos informa del número de pinazas empleadas, y no en todos los casos, sino que, antes bien al contrario, suelen ser más los que hablan de *pinazas* sin determinar la cantidad,

85 En la nave de Martín Sánchez de Leuzarra se dice que usó una pinaza de 25 remos, otra de Orozco de 23 remos y otras dos de 15 remos cada una, total 78 remos, a real por remo; o, 78 reales, 2.340 mrs., a 30 mrs./real, por tanto. Éstas, sin duda, serían para remontar el Nervión, pues se las diferencia de otra pinaza “que estuvo en la barra” ¿la de las maniobras de entrada al canal?, que costó solamente 1 real.

o incluso, como antes he dicho, engloban en un mismo apunte tanto éstas como el salario del lemán; ya en 1490 se contiene, para la embarcación de San Pedro, una pinaza con 20 remos (remeros), que salió por 25 reales o 750 mrs. —de manera que hemos de entender que la pinaza media, que he cifrado entre los 400-500 mrs., llevaría unos 15-20 remeros; como la de Lope Ibáñez de Leuzarra, en 1494, con 15, y 405 mrs. de coste—; otra pinaza de 20 remos se empleó al año siguiente, 1491, por Lope de Larrinaga, que gastó en ella 650 mrs.; mientras que a otra, Juan Vasco, dedicó 500; ejercicio en el que Pedro López de Vitoria pagó por 2 pinazas con 47 hombres 1.000. Estas oscilaciones se acabaron en 1493, como he apuntado más arriba, cuando el salario por remero quedó fijado en 27 mrs.⁸⁶; al tiempo que se impuso la costumbre de hacer constar el número de estos tripulantes que se embarcaron en estas lanchas de ataje; mientras que en 1499 se estableció el alquiler de la pinaza de la nave, por una equivalencia del sueldo de dos de estos remeros⁸⁷. Para con todo ello, ganar en transparencia en la cuentas y en confianza de los fletadores a la hora de contratar a las naves bilbaínas⁸⁸. Gracias a lo

86 Como se aprecia en el barco de Sancho Martínez de Leura, que usó una pinza con 25 hombres, por 676 mrs.; en el siguiente, el de Íñigo Vasco, con dos y 37 remeros por 1.000; o en el siguiente, el de Martín de Arriaga, con otras dos y 53 tripulantes, por 1.431. Sin embargo, en algún caso se observan salarios dispares por el mismo trabajo, como en 1499, en el navío de Diego de Rabanza, que usó dos pinazas por 648 mrs., que llevaron 24 hombres, más dos por el alquiler de una de ellas, 26, contando 14 a 3 placas y 12 a 2,5. Como vemos, a veces en el pago de estas averías se empelaban monedas, o al menos sistemas de cuenta, de los países de origen. Puede que a los trabajadores bilbaínos no se les pagase con estas *placas* o *gruesos* nanteses, rocheleses y de otros lugares, sino que los abonos hechos en moneda circulante en Castilla, computados en maravedís, también se computasen a nivel contable en las monedas del país de partida, porque estas averías de la salida vendrían desde allí expresadas en dicho numerario.

87 Según consta en la embarcación de Diego de Rabanza. En la que se dice en la rúbrica relativa a las *lemañeces*, que montó 664 mrs., que junto a este lemán de Portugaleta se incluyó una pinaza con 18 hombres, a 3 gruesos (a 9 mrs./grueso) por hombre (27 mrs./hombre), 124 mrs. del lemán y 2 hombres (54 mrs.) por la pinaza.

88 En ocasiones, el maestre hubo de dar explicaciones sobre el gasto efectuado, como en 1500 hizo Juan Sánchez de San Juanes, que adujo que los 720 mrs. invertidos en 2 pinazas lo fueron por necesidad; en una iban 20 hombres y en la otra 12, 32 hombres que, a 2,5 gruesos/hombre, supusieron 80 gruesos; como estuvieron pagados en gruesos y tuvo que darse dicha explicación, puede que los servicios de estas pinazas se contratasen en La Rochela, desde donde partió el barco, pues de haberse hecho en Portugaleta sería notorio y no habría sido necesario prestar el testimonio del maestre.

cual, vemos cómo se dieron casos en los que el número de pinzas llegó a 4, y el de remeros hasta 90 —se trataría de embarcaciones de un tamaño y peso verdaderamente notable—: como la de Juan de Zabala⁸⁹, que en 1494 precisó de 4 pinzas por 1.949 mrs., más un ducado (375 mrs.) del lemán; la de Pedro de Larrinaga, de ese mismo año, 3 pinzas con 45 hombres y 1.215 mrs.; la de Martín Sánchez de la Naja, en 1495, 3 pinzas con 63 tripulantes, por 1.455 mrs.; la de Martín Sánchez de la Naja, en 1499, con 54 hombres y 1.458 mrs.; pero, sobre todo, la de Juan de Basozabala, de 1494, con 82 bogadores y un gasto de 2.213 mrs.; y, la de Antón de Coscojales, que en 1499 precisó de 4 pinzas y 90 remeros, por 2.646 mrs. Debíó de resultar impresionante verlas remontar el Nervión hasta Bilbao, remolcadas por tal cantidad de personas. Si bien no sabemos cuántos remadores llevaron, no hubieron de ser muchos menos los que bogaron en las pinzas de comienzos de la serie que supusieron un mayor desembolso, como los 1.884 mrs. del barco de Fortuno Sánchez de Arriaga, los 1.800 del de Martín de Leuzarra, los 1.860 del de Juan de Martiartu, todos del año 1490; o los 1.865 de las naves de Diego de Arbolancha y Martín de Eguía, de 1491.

Por lo que respecta a remontar la ría, probablemente los lemanes también viajasen a bordo de los barcos que subían hasta Bilbao, y puede que asimismo en los que descendían por el canal, para pilotar y guiar a las naves por este angosto curso de agua. Sobre todo, si tenemos en cuenta las dificultades de navegación por el mismo arriba recogidas. Necesarios para los maestros forasteros desconocedores del lugar, pero también para los bilbaínos, portugalujos y vecinos de las riberas del Nervión que llevasen tiempo fuera de la zona. Sin embargo, pocas son las referencias a este respecto en las fuentes conservadas. Si bien podemos aventurar que, puede que en los casos arriba vistos en los que los lemanes

Aunque en La Rochela no había río ni ría que remontar, y por ello no serían del todo imprescindibles las pinzas, salvo, posiblemente, para entrar o salir por el estrecho paso de La Cadena. Mientras que en la siguiente nave, la de Juan de San Elices, se dice que este patrón hubo de jurar que tomó una pinza en la barra, se entiende que de Portugaleta; por lo que en ocasiones sí sería preciso justificar este tipo de gastos aunque se hiciesen en lugares cercanos.

89 Regidor del concejo de Bilbao en 1498 (ARCV, SV, 1433-2, fol. 10r).

percibieron mayores remuneraciones, éstas respondiesen por tanto a una mayor dedicación, y no sólo a las dificultades inherentes a trabajar con tormentas y mala mar, como he señalado anteriormente, sino que puede que fuese así también porque viajasen en las embarcaciones río arriba, hasta Bilbao o hasta algún otro punto a donde se dirigiese el barco, con la finalidad de pilotarlo entre los bancos de arena, escollos, bajíos y aguas bajas.

La realidad es que las citas ciertas con que contamos únicamente nos hablan de algunos casos: como por ejemplo, en 1482 en el navío de Pedro Ibáñez de Zurbarán, en el que aparte de un lemán y pinazas, nada menos que por cuantía de 3.046 mrs., se añaden los honorarios de un piloto, por otros 400; que bien pudo ser el práctico encargado de remontar la ría o, a la inversa, haber sido éste el encargado de meter el barco en la barra de Portugalete, y el otro, mediante la ayuda de las pinazas, el de conducirlo hasta Bilbao. Ese mismo año 82 contamos con un apunte curioso en la nave de Ochoa de Ontón, para la que se dice que subió a bordo un lemán para recibir la ropa, por lo que cobró 145 mrs.; puede que su cometido fuera conducir la embarcación y su cargamento de paños río arriba. Ya en 1499 aparece claramente un lemán que llevó el barco de Juan de San Juanes a S. Vicente, sin que se aclare si era de Baracaldo o de Abando, por 155 mrs.; como vemos, bastante menos que lo que cobraron algunos lemanes de la entrada a Portugalete o que remontaron los navíos hasta Bilbao, tal vez porque su trabajo fuese asimismo menos complicado y laborioso. El único dato cierto del que disponemos de un caso de lemán que subiese hasta casi el propio Bilbao fue el referido ese mismo año 99 a Juan de San Juanes, que contrató uno para llevar sus vinos rocheleses a Olabeaga, por sólo 63 mrs.

Por lo que se refiere al transporte de las mercancías en barcas de menor tamaño, también se recogen algunos ejemplos. En 1481, en el barco de Pedro García de Puerto, se habla de 500 mrs. para ayuda de un batel. En este caso, y en algún otro —como en la embarcación de Juan de Bedia, que en 1491 utilizó el batel de Juan de Basozabala, ¿de su barco?, para que le ayudase—, puede que esta *ayuda* se refiera al auxilio de las pinazas que conducían las naves a puerto o ría arriba; pero en otros se trata claramente de botes para el cargamento

de mercancías. En 1483, en la carabela de Montellano, se anota que de *batelaje*, allende de lo que se le había pagado, había que darle 2 mrs. por pieza; total, salió cada fardel de avería y flete a 120 mrs., y de guindaje y batelaje a 3 mrs. por pieza. Mientras que los de Burgos y otras partes tenían que abonar otros 5 mrs. adicionales por pieza grande y pequeña; entre ellos, a buen seguro, el prebostazgo. Por su parte, los barcos de Juanote de la Borda, Juan de la Borda y Pascual de Artetaque, en 1489 contrataron los servicios de una embarcación para llevar la ropa (paños) que transportaban en los mismos desde la barra (Portugalete), donde los desestibaron, hasta Bilbao. Se trataría de un barco de menores dimensiones que los que ellos comandaban, probablemente provisto de velas y puede que de remos, más ligero y maniobrable y apto para remontar el Nervión, que les salió por 1.700 mrs. a cada uno de los antedichos maestros, o 5.100 totales. En 1490, en la nave de Rodrigo de la Rentería, aparece un *batelaje de Portugalete*, como consistió en una tasa de 3 mrs. por pieza transportada, se trató de una barca de carga, probablemente para llevar las mercancías asimismo hasta Bilbao, más que de otra de ayuda a las pinazas y para el atoaje/atraque de barcos. El menor empleo de este procedimiento de uso de bateles y bajeles para remontar con los cargamentos desde Portugalete hasta Bilbao, frente al de hacer subir a los propios barcos, era debido a los costes, pues, aparte del alquiler de los botes y sus remeros, había que destinar fondos a su estiba y desestiba. Como en 1491, en la nave de Pedro de San Martín, que gastó 230 mrs. en las costas de la descarga de los bateles, andas y hombres que ayudaron a ello. En el siguiente navío, el de Zabudín, se habla de 300 mrs. destinados a sacar los bateles en peligro de anegarse; no sabemos si se trató de los propios botes que llevaba el barco o de otros alquilados para el transporte de género por la ría.

Estas descargas a naves de menor tamaño se realizarían, como veremos más abajo, en el puerto de Portugalete, donde atracaban los barcos de mayor calado que no podían o no querían remontar el canal hasta Bilbao, para allí transbordar su cargamento a los citados bateles y/o bajeles que lo harían en su lugar. Pero también a veces antes de llegar al mismo, para poder cruzar su barra con mayores garantías. Como se dice para la nao mayor de Martín

Ibáñez de Leuzarra, cuya ropa fue llevada en 1499 a dicha barra de Portugalete. Para supervisar estas operaciones, a buen seguro para controlar la cantidad de género descargado y su destino, con fines corporativos, como el contar las averías, y de control portuario, se podía enviar a alguien desde Bilbao, como el antes visto hombre que en 1491 fue a la barra a tomar las pinazas para llevar la ropa del barco de Domingo de Llanes; o en 1494, cuando en el barco de Juan Pérez de Urrezti se destinaron 40 mrs. para un hombre que fue asimismo a por su ropa. En alguna ocasión, las naves, por mal tiempo o por problemas de poco fondo en la entrada de la ría, tenían que descargar en otros amarraderos improvisados. Como en 1494 la de Juan de San Juan de la Peña, que lo hizo en Portuondo (¿Bermeo?), lo que le supuso 10 ducados o 3.750 mrs., probablemente empleados en pinazas y lemanes, como cuando atracaban en los surgideros de la ría. Mientras que ese mismo año el navío de Martín de Ysola fondeó en Santurce, lo que le significó 265 mrs., donde hubo de descargar sus paños a la ribera por otros 312. Operación que se repitió con el siguiente barco, el de Domingo Colonzas, que llegó junto al anterior, ambos procedentes de Flandes, que gastó 375 mrs. en descargar la ropa y otros 312 por llevarla en carros, posiblemente no hasta Bilbao, sino hasta otro punto de la ría para transportarla desde allí en bateles hasta la antedicha villa.

En cuanto a los registros de averías de salida, apenas contamos con desembolsos en lemañeces o atoajes con pinazas, tampoco de baletes para los cargamentos. Como por otra parte parece lógico, pues descender por el río habría sido mucho más fácil que remontarlo, y por ello la utilización de tales medios auxiliares para los barcos que zarpasen desde Bilbao habría sido excepcional.

Como la carabela de Martín Sánchez de Barraondo, que destinó en 1482 al lemán de acá con sus pinazas 2.220 mrs. En 1490 la nao Santa María de Juan Sánchez de Zumelzo⁹⁰ invirtió

90 Testigo en el pleito que enfrentó a los prebostes de Bilbao y Portugalete, que en 1498 declaró tener 66 años (ARCV, SV, 4296-1). En 1488 un tal Juan de Zumelzu, vecino de Bilbao, fue perdonado por los Reyes Católicos por haber vendido un navío, la nao Santa María, sin su autorización, algo que estaba prohibido. La venta la hizo en el puerto de Villafranca a Jacome de Bermeo, porque la nave hacía agua y tenía otros defectos. De manera que, debido a esta urgencia, el afectado pidió clemencia a los monarcas por

1.380 mrs. en pinazas desde la Rueda hasta Portugalete. Ese año la carabela Santa María de Antón de Bilbao mandó un mozo a Portugalete para asegurar el bien de sus mercancías, al que pagó 31 mrs. Y, en 1491 de la carabela, también Santa María, de Íñigo Martínez de la Pedriza, se dio 1 florín de oro a los lemanes.

En el puerto de Portugalete había un barco que cruzaba la ensenada de entrada a la ría del Nervión, desde la villa al *sable* (arena) allende el agua, y desde allí otra vez de vuelta al embarcadero; actividad arrendada en 1500 por un *pasajero* que desempeñaba el servicio y pagó una renta de 1 ducado de oro anual⁹¹.

1.3. Lonjas, almacenes y contadores

Las lonjas y almacenes se encontrarían por toda la villa de Bilbao y sus arrabales, en especial en lugares cercanos al canal del Nervión; pero, en éstos últimos no se podía, según una ordenanza municipal, guardar grano, legumbres o sal. A buen seguro, para evitar que se humedeciesen o perdiesen con las crecidas del río, o con las inundaciones o, simplemente, para que no se especulase con estos artículos de primera necesidad, lo que resultaba más sencillo si se guardaban en depósitos lejanos al centro de la población y del control y conocimiento de sus autoridades. Las mejores de estas instalaciones, muy probablemente, fuesen las del centro de la localidad. Como las tiendas, boticas y lonjas sitas en las iglesias de Santiago y San Antón, y los hospitales de San Lázaro y San Juan; que eran propiedad de tales centros religiosos, pero en las que el consistorio parece que tenía alguna participación, y que se alquilaban al mejor postor⁹².

Más abajo veremos cómo, en 1499, el concejo de Bilbao y la Universidad de Mercaderes de Burgos suscribieron una serie de acuerdos para ordenar el comercio internacional y sosegar las hostilidades que al respecto venían manteniendo. Los cuales fueron

haber procedido sin su autorización; los cuales le perdonaron las sanciones en las que había incurrido (AGS, RGS, 1488-05, 201; García de Cortázar, 1985, II, pp. 125-126).

91 FDMPV, 15, doc. 93.

92 FDMPV, 70, fol. 118r-v, 290r-291v.

modificados parcialmente al año siguiente, 1500. Una de las cláusulas de los mismos disponía que, como en ocasiones el río sufría grandes avenidas, y ello provocaba daños en las sacas de lana y otras mercancías, al estar situadas las lonjas en lugares bajos y penetrar el agua en ellas, en adelante estas instalaciones fuesen las adecuadas para resistir tales males. Para asegurar este extremo, si se estropease lo almacenado en ellas, el dueño sería indemnizado. La reforma de 1500 introdujo a este respecto que el ayuntamiento de Bilbao tomaría fianzas y fiadores de los huéspedes de los burgaleses, que debían tener sus lonjas y depósitos aderezados y en buenas condiciones, de manera que, en caso de perjuicios producidos sobre sus mercancías remitirían dichas fianzas a la Universidad de Burgos, para que con las mismas resarciese a sus propietarios. Si algún huésped se resistía a aportar garantías o avalistas, dicha Universidad no le entregaría sacas de lana hasta que lo hiciese.

En 1513 el concejo de Bilbao hubo de intervenir para regular el alquiler de las lonjas, casas, bodegas y tiendas, pues los arrendatarios se negaban a desalojarlas cuando, cumplido el tiempo del contrato, los arrendadores querían hacer uso de ellas para alquilarlas a otras personas; lo que daba lugar a querellas y enfrentamientos, y era síntoma, como cabe suponer, de la gran demanda que de estos locales había, debida, a buen seguro, al auge comercial que estaba experimentando por esas fechas la villa; pues incluso los antiguos arrendatarios se hallaban dispuestos a pagar tanto como se acordase con los nuevos. Por ello, el consistorio legisló al respecto, y dispuso que en adelante los dueños de los inmuebles pudiesen darlos en alquiler al precio que acordasen con sus inquilinos y que, una vez finalizado el contrato, podrían disponer de ellos para un nuevo arriendo y también echar de allí a los anteriores ocupantes. Siempre que con un mes de antelación les comunicasen su obligación de proceder al desalojo, de lo contrario el arrendatario cesante dispondría del local de forma gratuita un mes tras dicha conclusión, para buscar un nuevo alojamiento. Del mismo modo, los inquilinos cesantes que no quisiesen prorrogar su arrendamiento debían hacer saber este extremo a los propietarios un mes antes, de lo contrario, abonarían una

mensualidad más de alquiler tras la extinción del contrato y el desalojo, para que el arrendador tuviese tiempo de encontrar un nuevo arrendatario⁹³.

El gran volumen de negocio que llegaron a desarrollar los huéspedes bilbaínos, tanto por cuenta ajena como era su labor, como incluso por cuenta propia, cuando ampliaron su actividad y se implicaron directamente en el comercio mayorista, les llevó a contar con instalaciones y edificios específicos, propios o alquilados, donde desempeñar su trabajo.

En primer lugar, sobre todo, los antedichos lonjas y almacenes, en los que depositar el género que debía aguardar, tras llegar a la villa para ser exportado, a que se fletasen los barcos y se estibasen las mercancías; o cuando éste era descargado, tras ser importado, a la espera de que sus propietarios, tanto de lugares lejanos como otros del entorno de la villa, fuesen a buscarlo o enviasen a alguien a por el mismo. Pero la importancia creciente de este tipo de intermediarios de esta población portuaria pasaba por disponer más allá de simples locales de almacenaje, pues no podían recibir a sus conspicuos clientes, incluso a sus representantes, en instalaciones industriales a veces poco acogedoras y preparadas para el trato y la negociación entre personas, y casi siempre alejadas del centro de la villa. Tampoco las concurridas tabernas y mesones parecían el lugar idóneo para las reuniones donde cerrar acuerdos comerciales, pues carecían de privacidad y su bullicio no las convertía en espacios aptos para conversaciones dilatadas, en las que los desencuentros podían suponer tensión entre las partes. Por ello, se habría impuesto la costumbre de que estas firmas de intermediarios mercantiles, que eran los huéspedes y sus compañías, contasen con despachos y oficinas, o sedes comerciales, en el centro de la localidad, conocidos como contadores. Allí tendrían sus arcas, archivos, escribientes y otros trabajadores encargados de la administración, así como estancias adecuadas para recibir y entrevistarse con la clientela. Tal y como se infiere de una licencia solicitada en 1515 por un regidor concejil, Juan Martínez de Recalde, quien pidió del propio consistorio permiso

93 FDMPV, 98, pp. 1.180-1.182.

para construir sobre el cantón de su casa de la calle Somera, uno de estos *contadores*, preciso para llevar sus cuentas y escrituras, *por quanto en esta villa abía e estaban en muchas casas semejantes que son sobre los cantones semejantes contadores*⁹⁴.

Las renterías, de las que he hablado más arriba y sobre las que volveré más adelante, eran las lonjas de venta de hierro, a cuyo frente estaba el rentero, al que el correspondiente concejo había arrendado el oficio durante un tiempo. Éstos no podían intervenir en la compra o venta de metal alguno, hierro o acero, sino que solamente procedían a la custodia del allí depositado por sus dueños.

En la de Bilbao, sita al otro lado de la ría, frente a la iglesia de San Antón, según el contrato de 1495 suscrito con Martín Martínez de Ugao, este rentero debía pagar 18.000 mrs. anuales, por tercios, a la iglesia de Santiago, y cobraría a los vecinos de la villa, de *hostelaje*⁹⁵,

94 FDMPV, 56, fol. 41r. Sobre este personaje, su familia y otros parientes con el mismo nombre, Rivera Medina, 2016b, p. 181 y ss.

95 Como ocurre en el fuero de San Sebastián, en los fueros de Alcaraz y Alarcón, junto al portazgo, se contiene la exigencia de *hostelaje* u *hospedaje* —mesón o acción de hospedar a alguien; del francés antiguo, *hostelage*—. Este último, que estaba asociado al portazgo, era un derecho exigido no por el tránsito de la mercancía, sino por su venta en el mercado local, a modo de remuneración que recibía el huésped que alojaba en su casa a un mercader y sus mercancías. Se trató de una tasa percibida en forma de corretaje fijo o bien a manera de comisión por cada operación comercial cerrada por el mercader albergado. El Libro XII, Título XIII, del fuero de Alarcón se encarga de legislar sobre cómo debía desarrollarse la relación entre ambas partes. Si el aposentado comprar en casa del hospedador pan, vino o cebada, no debía abonar *hostelaje*; pero, si no los adquiría, abonaría 1 dinero por cada bestia (montura) allí cobijada. El acogido debía pagar la tasa en el lugar donde posase, aunque sus mercaderías estuviesen en otra parte. Cuando el hospedado realizaba una operación comercial con su aposentador como testigo, bastaba con que ambos suscribiesen cómo había sido hecha la transacción para que el mercader fuese creído, en caso de demanda de su cliente, y no tuviese que responder a ella. Si el alojado vendía algún artículo y el hospedador no se encontraba presente no podía ejercer el derecho preferente de compra; si sí lo estaba, podría adquirir hasta la mitad del producto puesto a la venta, se entiende que previo pago del precio que hubiesen acordado el vendedor guarecido en su casa y su cliente. Si el acogedor hiriere a su hospedado debía satisfacerle con el daño que le hiciese doblado; si era a la inversa, si era el acogido el que hería al hospedador debía atenerse al fuero de la ciudad. En caso de que el dueño de la casa matase a su huésped, y le fuese probado, sería enterrado vivo bajo su víctima. En caso de extravío de las pertenencias, el aposen-

1 blanca por quintal de hierro y 1 maravedí por cada uno de acero. Si estos géneros, tanto los hierros como los aceros, pasaban más de un año en la lonja, sus propietarios volverían a abonar la antedicha tasa; excepto en el caso de los de Durango, con los que se acordaría lo que habían de pagar. De los forasteros debía recaudar el *dinero de los extranjeros*, por todo aquello que embarcasen, al margen de las averías. Las personas que llevasen hierro a la villa, transcurrido más de un día en ella debían satisfacer el hospedaje como si estuviese *alonzado* (alojado), aunque no lo tuviesen guardado en la *rentería*.

Puede que esta *rentería*, llamada de Santiago, no fuese la única de la villa, pues, en ese caso, no tendría mucho sentido que se la hubiese denominado por dicho apelativo si no había ninguna más y, por tanto, no hubiese habido que hacer distinción entre ellas. Así, en 1496 este *rentero de Santiago*, el antedicho Martínez de Ugao, denunció ante el concejo que muchas personas acudían a la villa aduciendo que no habían de abonar la tasa, y depositaban sus hierros en la ribera del río, justo detrás de la propia iglesia de Santiago, sin llevarlo a las lonjas, lo que iba en perjuicio de las rentas de la misma. Motivo por el que el consistorio, visto el contrato de arrendamiento, dispuso que todos los que introdujesen género en la localidad, una vez transcurridos un día y una noche, debían de abonar hospedaje como si lo tuviesen alojado, aunque lo mantuviesen fuera de la *rentería*. Como a continuación veremos para Zubileta, esta *rentería* bilbaína debía de tener un peso con el que vender la mercancía a los compradores; así como la clavazón y otras manufacturas de los herreros, que debían ser allí mensuradas, o en los pesos concejiles —como el del Arenal, allende el puente—, y no en pesos propios, para prevenir fraudes.

En Zubileta, según ordenanza de 1498, sus vecinos, ni los de Bilbao, no podían pesar ni alojar hierros ni aceros si no era en la *rentería* de Fernando de Zubileta, o en la antedicha de Bilbao. De esta forma, esta segunda, la sita en Zubileta, en posesión como he

tador no debía responder por ellas si no le hubiesen sido previamente encomendadas de forma explícita por el aposentado. Aunque si éste sospechaba de su albergador o sus familiares, se actuaría según el fuero (González Arce, 2002, pp. 121, 239-244; 1992; 2013, pp. 132-133). Sobre el hospedaje en Vizcaya, Coronas González, 1984, pp. 108-109.

dicho de Fernando de Zubileta, sería la otra de la villa bilbaína, a cuya posible existencia antes he hecho mención. Los alojamientos (hostelaje), pesos (tasas por el pesaje) y derechos debían ser los acostumbrados, que se debían satisfacer a Zubileta, aunque el material se guardase en otra parte, como lo visto en la propia Bilbao⁹⁶.

En Portugalete había igualmente una *rentería* donde se vendía el hierro local. Según las ordenanzas de 1459 de la villa, sus tenedores no podían adquirir ni vender en ella metal alguno, hierro o acero. No podían prestar ni sacar el peso de la misma para pesar nada, en las casas, ribera o barcos, pues los artículos a mensurar debían ser allí llevados para ello; salvo el plomo y el estaño, que eran géneros pesados y no se podían trasladar enteros a la *rentería*. En ella, como luego veremos en la de Bilbao, no se podía vender ni hierro ni acero por debajo de 25 quintales (50 en Bilbao). Los vecinos no podían asociarse para adquirir o vender estas materias primas con forasteros. Las cuales, cuando los foráneos las transportasen a la localidad, solamente podían *alonjarlas* en dicha *rentería*, no en casa o barco alguno. Ésta fue arrendada en 1482 por dos años, por 3.000 mrs. anuales, con las siguientes condiciones: por cada quintal que los forasteros pesaren pagarían 1 mr., del cual 1 blanca sería en concepto de lonja, y la otra por el propio pesaje; los de la villa abonarían 1 blanca por cada quintal que durmiese en la *rentería* si se lo llevaban sin pesar, por haber sido guardado en ella por la noche, pero si al día siguiente lo pesasen, darían otra; el rentero no podía comprar ni vender hierro, con dinero suyo ni con ajeno; cualquier vecino o foráneo que tuviese hierro o acero en la localidad fuera de la *rentería*, no podía cargarlo, es de suponer que en alguna embarcación para su exportación, sin dar cuentas al rentero. En la ribera de esta villa también había un peso para la vena, que en 1497 el concejo entregó en fieltad a Juan de Capetillo, con

96 Guiard, 1913, p. XCIII; García de Cortázar, 1966, pp. 137-138. FDMPV, 70, fols. 78r, 94r, 143r. Igualmente, en el caso de Guipúzcoa, de forma inmemorial, por la compra de hierro en sus *renterías* se abonaba una blanca por quintal (González Arce, 2010b, p. 183). En 1440 Sancho Ibáñez de Vildosola y Martín de Vilela reconocieron una deuda con Pedro Ortiz de Bolívar, todos bilbaínos, por razón de 150 quintales de hierro *vergajón* doblado, mensurado en el peso de la *rentería* de la villa, quitos de albalá (gastos burocráticos), hostelaje y costas del peso (FDMPV, 55, fols. 13v-17r).

las mismas condiciones que se arrendaba la *rentería*, esto es, que el titular no pudiese comprar ni vender vena, ni tomarla en pago de su salario, que sólo podía ser en numerario⁹⁷.

Gracias a un pleito de 1507 sabemos que el concejo de Bilbao había dispuesto una flota de carretas tiradas por bueyes con sus carreteros, que esperaban en los muelles del puerto la llegada de los barcos para, una vez que desestibasen sus cargamentos, transportarlos a las lonjas y otras partes de la villa, a precios acordados con los clientes; que solían ser mercaderes forasteros, gallegos, portugueses, ingleses y de otras partes⁹⁸.

No obstante, existían tasas que regulaban el coste del transporte de las mercancías, por lo que debieron constituir cotos máximos, de forma que los mercaderes podrían concertar con los carreteros precios menores, según se ha indicado más arriba. Conservamos una relación de estas tasas correspondiente al año 1493 (tabla 3):

Tabla 3: Precios del transporte en carretas (1493)

Mercancía	Tasa
Fardel de media carga	3 blancas (1/2 mr.)
Bala de fustanes	3 mrs.
Media bala de fustanes	3 blancas (1/2 mr.)
Media paca de cañamazo	3 mrs.
Paca de cañamazo	6 mrs.
Carga de pastel	5 blancas
Roldana de cobre	1 placa o 9 mrs.

97 Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, pp. 244-245; FDMPV, 15, docs. 8, 14, 21, 38, 41-42, 53-54, 97, 132, 134, 138, 140.

98 FDMPV, 7, doc. 71. En las averías de entrada de 1494 se dice de la nao de Domingo Colonzas que la ropa (paños), o parte de ella, fue descargada en Santurce, y se destinaron 312 mrs. para acarrearla, que fueron dados al carrero.

Mercancía	Tasa
Tonel de mercería	1 placa o 9 mrs.
Caja de Flandes	6 mrs.
Barril de latón o de hoja de hierro	3 blancas
Paño de Londres	1 blanca
Fardel de cuartillas	4 cuartillas por paño o 4 mrs.
Quintal de estaño	1 mr.
Quintal de plomo	1 mr.

Fuente: FDMPV, 70, fols. 64r-v

Una vez desembarcadas las mercancías y llevadas en estas carretas a las casas y almacenes de los vecinos, o a las lonjas de los huéspedes, éstas no podían permanecer más de un día ante las puertas de tales instalaciones, pues si dormían más de una jornada en la calle sus dueños o alojadores serían multados con 50 mrs. por pipa; según una ordenanza de ese mismo año 1493. Otro lugar donde se las dejaba temporalmente era bajo los andamios que había en las torres y casas de la plaza de la villa, donde en 1505 quedó prohibido que tanto las sacas de lana como las pipas de sardina, de pastel, maderas u otros artículos permaneciesen allí más de un día y una noche⁹⁹.

1.4. Seguridad y orden público

La seguridad y el orden público en las instalaciones portuarias eran aspectos casi tan importantes como la calidad de estas mismas, pues, un embarcadero expuesto a los robos y a la violencia, o donde no se garantizase la seguridad jurídica de sus usuarios y sus bienes, disuadía a los mismos de su utilización, por muy buenas condiciones materiales que reuniese. No me extenderé sobre

⁹⁹ FDMPV, 70, fol. 70r, 112r.

los aspectos jurídicos y jurisdiccionales relativos a la navegación y el comercio medievales, asuntos que exceden el objeto de este trabajo, más centrado en cuestiones económicas y sociales, y sobre los que existen numerosas monografías. No obstante, conviene situar éste de las garantías legales que ofrecían los embarcaderos de la época como uno más de sus atributos, junto a sus ventajas naturales e instalaciones, pues, al no gozar todos ellos de las mismas salvaguardas, éste era otro aspecto diferencial, junto a los antedichos, que, como ellos, influía en la decisión de los mercaderes y navegantes cuando debían elegirlos como lugares de operaciones y, por ende, redundaba en el mayor o menor éxito a la hora de atraer embarcaciones a sus muelles y lugares de atraque.

1.4.1. Los prebostes de Bilbao y Portugalete

El responsable de velar por la paz social, el orden público y la ley en las villas vizcaínas y guipuzcoanas, por influencia del fuero de San Sebastián, a su vez recibida de Francia, así como de ejecutar las decisiones judiciales de los alcaldes, con competencias policiales y capacidad para detener, encarcelar y ejercer la fuerza y la violencia legales con hombres armados contra quienes los violasen, era el preboste, el equivalente al alguacil en Castilla. Esta figura aparece ya en los fueros y cartas-pueblas fundacionales, que vimos más arriba, como uno de los oficiales de concejo, designado directamente por los señores, o por los reyes tras que Juan I se convirtiese en titular del Señorío de Vizcaya, ya que ejercía la parcela de jurisdicción que la monarquía se había reservado en las poblaciones vizcaínas y guipuzcoanas tras concederles el villazgo. Actuaba como un delegado señorial/regio en materia judicial y económica¹⁰⁰. Era un funcionario permanente del mismo

100 FDMPV, 90, p. 2; García de Cortázar, 1966, pp. 195-196. En 1484 los Reyes Católicos confirmaban al preboste de Portugalete, Ochoa de Salazar, la licencia de la que gozaban de forma inmemorial, tanto él como sus hombres, criados y paniaguados, de portar armas; ante el intento de una parte del concejo de limitar dicha potestad de ir armados a sólo dos personas. Sin embargo, en 1490 cuando disponía de diez hombres armados, tras las protestas de algunos vecinos, los monarcas los redujeron a solamente dos, aparte del propio preboste (FDMPV, 119, pp. 104-105; AGS, RGS 1490-04, 10). En Nantes, el preboste, situado por el señor al frente de la administración local, tenía a su

y su autoridad se extendía tanto a asuntos del ámbito terrestre como marítimo; esto es, vigilar las tierras de interior y las costeras. De este modo, en lo que respecta al comercio, entre otros aspectos, le competía la seguridad de navegación, el procurar el cumplimiento de las normas y ordenanzas sobre embarques y desembarques, o la inspección y vigilancia de los caminos, para verificar que las mercancías se transportasen por las rutas autorizadas y satisficiesen las tasas y rentas estatuidas¹⁰¹.

No obstante, en ocasiones este cargo era ocupado, como otras sinecuras municipales, por personajes poderosos de la nobleza local que lo recibían de los monarcas como premio a sus servicios o fidelidad, y a veces lo transmitían a sus herederos, incluso por juro de heredad. De manera que no lo solían ejercer personalmente, dado los inconvenientes que ello les acarrearba, apartándoles de sus otras ocupaciones en la administración de sus señoríos, en la política local o en la guerra, por lo que procedían a ceder la labor a terceros, a modo de delegados o tenientes de preboste, conocidos en Vizcaya como *prebostao* o *prebostado*, que en algunos casos podían acceder al puesto mediante arrendamiento a su titular¹⁰².

cargo las labores policiales y la percepción de los derechos aduaneros del condado nantés, que pertenecían primero al duque de Bretaña y luego al rey de Francia, cuando este señorío pasó a estar controlado por la corona. Estos aranceles aduaneros, o *coutume*, eran una renta señorial o exacción feudal que se exigía solamente sobre las mercancías (Tanguy, 1956, pp. 3-4).

101 Romero Andonegui, 2002, pp. 318-320. En 1497 se falló favorablemente en favor del preboste de Bilbao, Tristán de Leguizamón, contra un vecino de Llodio al que había apresado mulos y cargas de lana como descaminados. Un caso similar, también favorable al preboste, se vio por los tribunales locales al año siguiente (FDMPV, 95, pp. 717-721, 772-773).

102 Romero Andonegui, 2008. A modo de ejemplo de la falta de relación entre el preboste y el *prebostao*, una vez que el cargo era cedido del uno al otro, en 1458, el preboste bilbaíno Sancho Ortiz compareció ante la justicia local para exponer que en el canal del Nervión, en Insaurreta, se encontraba el navío del vecino Martín Díaz de Mena listo para partir hacia Inglaterra, y que se temía que lo haría sin abonar el prebostazgo por 8 pipas de vino que había cargado en el mismo. Motivo por el que solicitó a dicha justicia que el *prebostao* pusiese embargo sobre ellas. No sabemos si dicho Martín Díaz de Mena, u otro de igual nombre, fue el que obtuvo en 1487 un seguro real para viajar con su barco y mercancías a Orán (FDMPV, 55, 1154v-155r; 137, pp. 1-2).

En ciertos momentos, este funcionario fue causa de problemas y conflictividad, todo lo contrario a lo que era su cometido, y no sólo porque, como ocurrió alguna vez, cometía abusos de poder, o tomaba parte en los frecuentes enfrentamientos y altercados banderizos, tan habituales en el País Vasco bajomedieval, que con asiduidad degeneraban en derramamientos de sangre, sino, además, porque no siempre estaban claras sus competencias.

En relación a la navegación y fondeo en la ría del Nervión, los prebostes estaban encargados, como en tierra, del mantenimiento del orden público y del cumplimiento de la legalidad vigente. Para lo que percibían de las embarcaciones que entraban o salían de la misma con mercancías una tasa o derecho, conocida como *prebostazgo*. Este canon fue disputado por los dos prebostes que tenían jurisdicción sobre el citado canal navegable, el de la propia Bilbao y el de su antepuerto de Portugalete, que en ocasiones lo exigieron por duplicado, cada uno en su villa, lo que, claramente, perjudicó el floreciente tráfico mercantil y podía haber frenado la pujanza portuaria de ambas localidades. Sobre todo, porque dio lugar a un conflicto de cierta entidad que se prologó en el tiempo. Además, la legislación establecía que este derecho solamente se podía cobrar una vez, en el primer atracadero de arribada y descarga de las naves, o en el de partida, y tras ser hecho efectivo, el correspondiente preboste debía expedir una cédula que así lo certificase, para que al que lo abonase no le pudiese ser exigido de nuevo¹⁰³.

El año 1476 los Reyes Católicos confirmaron en su puesto de preboste de Portugalete a Pedro de Salazar, que había recibido el cargo de su padre, Lope García de Salazar. Esta ratificación se hizo por juro de heredad, de forma hereditaria, por tanto, en recompensa a los beneficios recibidos de los Salazar, en especial en la guerra contra Portugal. El cargo llevaba aparejados, entre otros derechos, los de *treintazgos*, peajes y portazgos. Esto es, el prebostazgo era una renta similar al portazgo, o un portazgo cobrado por el preboste, en forma de tasa sobre la circulación de mercancías con la que sufragar el oficio. Con ella, Salazar, además de sus cometidos de orden público, debía atender militarmente a los monarcas con dos lanzas (lan-

103 Romero Andonegui, 2008, p. 733.

ceros) y tres ballesteros mareantes (infantería de marina). Además, recibiría, como guarda real que luego fue nombrado, 20 mrs. diarios de ración y 3.000 de quitación de la casa de la reina. Esta renta del prebostazgo se dividía en dos partes, la percibida directamente por su titular, a modo de retribución del cargo, y otra porción que iba a la corona, con la que los monarcas pagaban a otros funcionarios reales, como los corregidores¹⁰⁴.

104 FDMPV, 113, pp. 88-91, 121. En 1502 los Reyes Católicos intervinieron para fijar mediante una pragmática los tributos que correspondían a los prebostes y merinos de Vizcaya y Guipúzcoa, ante los abusos que éstos cometían. Pues, por costumbre, exigían tasas por el cargo y descargo de la mar, portazgos, el tercio de los diezmos de las iglesias y otros derechos sobre ferrerías, montes... que en realidad pertenecían a la corona, y que revertirían a ella una vez vacasen los oficios por fallecimiento de su titular. De manera que los nuevos funcionarios sólo podrían percibir las rentas que se incluyesen en los aranceles que les darían cuando fuesen nombrados para el puesto (González, 1829, I, pp. 317-321). En muchos casos el prebostazgo no tenía derechos señalados, pero por costumbre consistía en el 10% de todo lo que los extranjeros introducían en el puerto, de comer, beber y arder, así como la décima de las ejecuciones judiciales en las villas (Labayru, 1895, II, p. 693; Guiard, 1913, pp. 99-101; Guiard, 1931, pp. 23-24; García de Cortázar, 1966, pp. 196-197; 1985, IV, pp. 118-119). Pedro de Salazar, hijo de Pedro García de Salazar —o de Lope García de Salazar, como hemos visto— obtuvo una licencia para sacar vena hacia Bayona y San Juan de Luz; exportación que, en términos generales estaba prohibida. La cual se la había traspasado Pedro de Lorriaga, a quien se la había dado Juan II —con contenidos similares, por tanto, a la que veremos del señor de Somorrostro—. La misma fue ratificada por Fernando el Católico en 1475, en agradecimiento a la ayuda militar de los Salazar, en especial una armada por mar contra el rey de Portugal. Pero, a cambio, debían servir a la monarquía con dos lanzas y tres ballesteros mareantes. De modo que no está claro si tales servicios militares a prestar a los reyes eran a cambio del cargo de preboste o por la ratificación del permiso de exportación de vena (González, 1829, I, pp. 47-49). Para mayor complicación, en 1493 eran tres las lanzas mareantes que debía sostener Salazar, que serían los susodichos tres ballesteros mareantes, para lo que recibiría 4.500 mrs. anuales provenientes del herraje y salín de Castro Urdiales. Sin embargo, esa villa apeló a los reyes informándoles que en ella no había, ni había habido, salín alguno, de forma que el sueldo no se podía ejecutar en los bienes de los vecinos de la misma, sino en todo caso en los de los arrendatarios de las rentas reales; mientras que el antedicho preboste lo había tomado el año anterior en forma de 40 quintales de hierro, propiedad de uno de ellos, Juan Marroquín, al que se los había embargado sin orden judicial de una pinaza que pasaba por el puerto de Portugalete, los cuales estaban valorados en 12.000 mrs. (AGS, RGS 1493-05, 224; 1493-08, 225). Probablemente, en origen este prebostazgo habría sido un portazgo, o peaje cobrado en las puertas de la población, puede que en forma de 1/30, treintazgo o de tasa del 3,33%, concedido a los prebostes para remunerar su labor, tanto la del servicio militar a los reyes como la de mantenimiento del orden público. En los portazgos medievales

En 1450 Juan II ordenó al concejo de Portugalete, tras las quejas recibidas por el de Bilbao, que no apremiase a las embarcaciones con destino a esta última localidad, que, como sabemos, debían embocar la ría en las riberas que bañaban la primera villa para poner rumbo a la segunda remontando el Nervión, para que fondeasen en su amarradero, allí descargasen sus mercancías y abonasen los derechos correspondientes a su preboste. Por el contrario, debían seguirse los usos y costumbres tradicionales que, como recordaban los bilbaínos, consistían en que los navíos con destino a Bilbao no podían ser obligados a atracar antes de la llegada a su puerto, ni a correr con tales tasas. Algo que desde poco tiempo atrás se estaba incumpliendo por el preboste portugués, que detenía a las naves que entraban y salían de la ría para exigirles el gravamen, contra derecho. Con ello se inició un pleito de dicho preboste portugués, Lope García de Salazar, y los vecinos de Somorrostro (San Julián de Musques) contra Bilbao, por la percepción de estos derechos de prebostazgo, lo que principió un contencioso que no culminaría hasta bien entrado el siglo XVI¹⁰⁵.

castellanos el cobro directo por una prestación, como la de la seguridad, se aproximaba mucho a una naturaleza *privada* y señorial, al ser en muchos casos exigidos de forma coactiva por los guardianes de muros y fortalezas a los mercaderes que se refugiaban en sus castillos o villas, o que sólo transitan por los caminos de sus señoríos (González Arce, 2017b). Según un pleito de 1531, el prebostazgo era definido como un derecho real que era concedido por los monarcas, por su real voluntad, a quien estimaban oportuno. El de Bermeo, según el citado documento, estaba regulado por un arancel, que luego veremos, que imponía una tasa del 3% a exigir sobre las mercancías llegadas a la villa; aunque tradicionalmente el preboste no pedía más de un 2% (Romero Andonegui, 2008, pp. 732. 735). En 1498 los Reyes Católicos concedieron a Fortuno de Vidayaga, vecino de Arratia, el mantenimiento de un balletero mareante con los derechos del prebostazgo de Villaro (Arenaza), por renuncia en su favor del anterior poseedor, Fortuno Fernández de Vitoria; que antes mantenía una lanza y dos ballesteros mareantes con dicho prebostazgo y 300 mrs. en el de Plasencia (¿Plencia?, ¿Placencia?), así como con otros derechos (AGS, RGS 1499-03, 66).

105 FDMPV, 90, pp. 289-290, 298. Sin embargo, los abusos de poder no sólo estuvieron en la parte de Portugalete. En 1479 el concejo de Bilbao elevó una queja ante los Reyes Católicos en la que denunciaba la situación de desgobierno y conflictividad vivida recientemente en la villa, de nuevo a causa de enfrentamientos entre bandos, sin duda agravada o fomentada por las guerras civiles sucesorias en las que se hallaba inmersa Castilla desde varios años atrás. Más concretamente, denunciaban al anterior preboste

Años después, en 1457, era el nuevo monarca, Enrique IV, hijo de Juan II, el que emplazó al citado preboste, Lope García de Salazar, para que, hasta que el rey no determinase al respecto, dicho oficial no les cobrase a los vecinos de Bilbao ni a otras personas prebostazgo. Al tiempo que les apremiaba, a él y a sus parientes —o clan, he aquí el aspecto banderizo que a veces revestían estos abusos—, para que no realizasen males, daños ni desaguisados a sus personas ni bienes, y para que no obligasen a tales mercaderes y navieros a fondear en lugar alguno. A los cuales, el propio soberano, tomaba bajo su protección, tanto a personas como a cosas, y amparaba tanto del preboste como de sus parientes. Para lo que mandó al concejo de Portugalete, y otros de sus reinos, que acatasen e hiciesen cumplir estas disposiciones, que debían ser pregonadas ante escribano en las plazas, mercados y lugares públicos acostumbrados, para que llegasen a noticia tanto de las autoridades como de sus parentelas¹⁰⁶.

Hubo un breve lapso de tiempo en 1463, en el que las partes acordaron una tregua, a través de una convención de paz, que vimos más arriba ratificada por Isabel I en 1473. Pero en 1475 Fernando el Católico tuvo que prohibir a Juan y Pedro de Salazar que llevasen derechos excesivos de prebostazgo en Portugalete. Hacia 1480 el pleito entre los prebostes de Portugalete y Bilbao sobre el cobro del prebostazgo estaba todavía pendiente. Cuando la villa de Bilbao denunció ante los Reyes Católicos que el preboste portugalujo exigía

local, Ochoa Martínez de Bedia, cuyos desmanes se veían favorecidos por tratarse de un cargo perpetuo (perteneciente a un determinado linaje), entre cuyos cometidos se encontraba el de velar porque quienes cruzasen el puente de la población abonasen el correspondiente pontaje, o serían por él prendados; el cual, tras abandonar el puesto, junto con Juan Martínez de Bedia, curador del nuevo preboste, que, por tanto sería menor de edad por entonces, habían retenido la renta para sí. En su respuesta a los requerimientos del concejo bilbaíno, los susodichos habían contestado que los derechos que allí exigían eran de portazgo, no de pontazgo, cuando, como era notorio, y como hemos visto en la introducción, la localidad estaba exenta de esta exacción. Años más tarde, en 1484 el nuevo preboste, Ochoa Ortiz de Bedia, continuaba percibiendo contra derecho el pontazgo. Por su parte, el concejo de Bilbao tampoco fue ajeno a los excesos, pues, al parecer, cobró en 1481, contra derecho, una imposición sobre los mercaderes ingleses (FDMPV, 95, pp. 461-463, 469, 474, 540-542; 114, pp. 73-75; Labayru, 1895, III, pp. 751-753).

106 FDMPV, 90, pp. 300-301.

prebostazgo de las mercancías que pasaban por su villa camino de Bilbao, tasa que solamente habían de satisfacer en esta última; las cuales, en ocasiones, hacía descargar a sus propietarios contra su voluntad en la primera localidad. De manera que se acababan por pagar dos gravámenes, uno en Bilbao y otro en Portugalete, con los perjuicios que ello ocasionaba¹⁰⁷.

Los monarcas enviaron a Gonzalo Gómez de Villasandino, miembro del Consejo Real, a tratar sobre las nuevas imposiciones que se exigían en Vizcaya. Éste dispuso que mientras que no se sentenciase en el debate entre ambos prebostes, ninguno de ellos percibiese derecho alguno en concepto de prebostazgo, hasta que dicho Consejo Real determinase al respecto. Mientras tanto, las tasas serían recaudadas por dos cogedores puestos al efecto que custodiarían lo colectado. Sin embargo, en 1485 fue denunciado cómo Ochoa de Salazar, el preboste portugalujo, sin atender dicha disposición, embargó a Juan de Larrea, vecino de esa villa, algunas lombardas de dos carabelas y otras cosas, bajo la excusa de cobrarse el citado prebostazgo. El citado Larrea apeló a los reyes y éstos ordenaron al preboste comparecer ante su Consejo, donde le fue leída la petición del antedicho, asimismo presente, para que le devolviese lo requisado y que en adelante no siguiese demandando prebostazgo. La repuesta del demandado fue que, efectivamente, había procedido a la aprehensión porque el preboste bilbaíno no respetaba la orden de Villasandino y seguía exigiendo portazgo. De manera que él había comenzado a hacer lo propio, y había mandado poner algunos de los bienes de Larrea bajo secuestración para garantizar lo que le debía en concepto de prebostazgo; y que, cómo éste no había aceptado entregarlos voluntariamente a uno de los secuestradores puestos por el de-

107 Otro motivo para el enfrentamiento fueron los abusos cometidos en las visitas de las justicias. Las autoridades judiciales locales de ambas poblaciones podían subir a las embarcaciones a comprobar que no llevaban mercancías prohibidas, actividad por la que el alcalde que la efectuaba podía percibir 6 mrs. Sin embargo, con la excusa de estas fiscalizaciones, en la segunda mitad del siglo XV parece que exigían contribuciones a todas las naves que por allí pasaban, consistentes en el citado dinero o en la toma arbitraria de parte de la carga (FDMPV, 117, pp. 178-181; Guiard, 1913, pp. LXXXIX-XCI; Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, pp. 99-103; García de Cortázar, 1966, pp. 198-201, 368-371).

legado regio, Juan Sánchez de Güemes (o Gueñes) —el bilbaíno, luego teniente de preboste de Bilbao por Tristán de Leguizamón, como previamente lo había sido de su padre, de igual nombre¹⁰⁸, y encargado de custodiar en su villa lo que debían pagar las mercancías descargadas de la nao al batel en Portugalete; mientras que el otro, el portugalujo Juan Sáez de Bilbao, debía hacer lo propio en Portugalete con lo recolectado de lo que entraba y salía de Bilbao—, se había realizado la antedicha confiscación. Tras lo que solicitó que se le autorizase a continuar cobrando prebostazgo, como lo hacía su homólogo bilbaíno. Los monarcas pusieron el caso en manos de las justicias de Portugalete y Bilbao, que debían obligar a Larrea a entregar a Güemes el dinero que estimase podía deber a Salazar en concepto de prebostazgo, para que lo atesorase en tanto se resolvía el pleito sobre el prebostazgo, y a este último a devolver las lombardas y el resto de objetos propiedad de Larrea. Al mismo tiempo, aprovecharon para ratificar lo dispuesto por Villasandino, y mandaron seguir actuando a los secuestradores judiciales que debían proseguir recaudando el prebostazgo de las dos villas. Dos años más tarde, en 1487, el preboste portugalujo, Ochoa de Salazar, se quejó de que, tras la muerte del preboste bilbaíno, el dinero secuestrado correspondiente al prebostazgo en disputa se cobraba por el sustituto provisional nombrado por los reyes, que también hacía lo propio con el prebostazgo de Bilbao, lo que creía iba en su perjuicio. De manera que solicitó fuesen levantados el embargo del derecho y su depósito, que denunciaba nunca habían sido observados en Bilbao, pues lo habían recaudado el difunto y sus lugartenientes, según testimonios que así lo acreditaban. En su repuesta, los monarcas nombraron como depositario del prebostazgo de Portugalete, en tanto no era emitida sentencia por la Chancillería, al mercader bilbaíno Juan Jiménez de Salvatierra, en sustitución de Güemes¹⁰⁹.

108 En el proceso judicial que se dio entre ambos prebostes, fallado en 1498, se dice que los cinco prebostes de Bilbao que los testigos habían visto actuar a lo largo de los años fueron Fortún Sánchez de Bedia, su hijo, Sancho Ortiz de Bedia, el hijo de éste, Ochoa Ortiz de Bedia, Tristán de Leguizamón padre (el viejo) y Tristán de Leguizamón hijo (ARCV, SV, 4296-1).

109 FDMPV, 120, pp. 126-128; 137, pp. 20-23; González, 1829, I, pp. 149-152; AGS, CC, Pueblos, 3, Bilbao, 263.

Ese año 1487, el concejo de Bilbao volvía a dirigirse a los Reyes Católicos para denunciar al preboste portugalujo. Para ello les recordó los privilegios locales que garantizaban la libertad de navegación por su ría, siempre que se satisficiesen los derechos correspondientes en dicha villa, el prebostazgo entre ellos, que no se debían abonar, por tanto, en Portugalete. Sin embargo, su preboste Ochoa de Salazar, en contra de dichas mercedes y costumbres, obligaba a los navíos que entraban en el canal a fondear en su puerto, para lo que utilizaba los servicios de los bateles y lemanes locales que allí llevaban a las embarcaciones. De forma que, a dichas naves allá conducidas, a veces contra su voluntad o sin su expreso consentimiento, y una vez que tocaban tierra y pasaban al embarcadero, proceder a exigirles el prebostazgo, aunque no descargasen nada. Mientras que a los barcos que conseguían pasar de largo sin posar en Portugalete, a la vuelta desde Bilbao eran embargados para obligarlos a hacerlo. Esta extorsión, que Bilbao calificó de robo, era un serio daño para la localidad, *fundada sobre trato e mercadería e non ay otro bien en ella*. También recordó que la tasa había de abonarse en el lugar donde se desestibaba y vendía la mercancía. Además, dicho consistorio protestó por el nombramiento de Juan Jiménez de Salvatierra como nuevo secuestrador del prebostazgo de Portugalete — que no era todo el cogido en esa villa, sino sólo el de los barcos que allí desestibaban para que su carga fuese embarcada en bateles para luego ser llevada a Bilbao; que no era el único que se hallaba en disputa entre ambas poblaciones, como veremos más abajo—, pues, a pesar de ser bilbaíno, dicho mercader estaba al servicio del preboste portugalujo, y haría lo que él le pidiese. A raíz de esta intervención, Ochoa de Salazar fue emplazado de nuevo ante el Consejo Real para declarar en el asunto¹¹⁰.

Dos años más tarde, en 1489, todavía continuaba el proceso judicial, cuando de nuevo fue denunciado el incumplimiento de las medidas dictadas por Gonzalo Gómez de Villasandino. De forma que, como expuso de nuevo el concejo de Bilbao, los mercaderes volvían a pagar dos veces el canon, una en la propia

110 FDMPV, 137, pp. 38-41; Labayru, 1895, III, p. 371-372; García de Cortázar, 1966, pp. 383-385.

villa y otra en Portugalete, con el consiguiente daño para el trato comercial. Por lo que solicitó la puesta en vigor otra vez del asiento dictado por el enviado regio, u otra solución transitoria en tanto llegaba la sentencia definitiva. Lo que así ordenaron los soberanos. Por su parte, el preboste portugalujo, Ochoa de Salazar, meses después, denunció ante éstos que, en contra de la resolución de Villasandino, que él sí estaba respetando, sus homólogos bilbaínos seguían percibiendo sus derechos de prebostazgo. Se refería a los sustitutos temporales del anterior preboste difunto y al nuevo, Tristán Díaz de Leguizamón, recientemente nombrado por los reyes. Tras de lo cual, y añadir que había elevado una queja al respecto ante el condestable y el Consejo Real sin resultados, demandó a los monarcas poder volver a percibir el prebostazgo de Portugalete o, al menos, a la solución provisional del secuestro de ambos prebostazgos¹¹¹.

En el mes de octubre de ese año 1489 la que se quejaba de la doble imposición de prebostazgo era la Universidad de mercaderes de Burgos. Cuyos prior y cónsules, tras recordar que desde tiempo inmemorial se pagaba prebostazgo por la descarga y carga de mercancías en Bilbao o en Portugalete, pero sólo uno y en el lugar donde eran efectuadas la estiba o la desestiba, denunciaron

111 Leguizamón era vecino de Bilbao y contino real, y fue puesto en el cargo en 1488 por los Reyes Católicos, en sustitución del difunto Ochoa Ortiz de Bedia y de Juan Sánchez de Güemes (Gueñes), que lo había desempeñado de forma provisional. Al año siguiente de ser designado, 1489, Leguizamón entró en conflicto con el concejo de Bilbao, pues reclamaba el cobro de un pontazgo en la villa que dijo iba tradicionalmente anejo al cargo. Ya lo había percibido, como vimos más arriba, el anterior preboste, el citado Ortiz de Bedia, pero el consistorio se lo había arrebatado aprovechándose de su enfermedad terminal. En 1491 se retornó al cobro del pontazgo por el preboste bilbaíno Leguizamón, aparte del percibido por la villa perteneciente a sus propios, que aducía de nuevo que pertenecía al oficio. El cual había sido suspendido por los monarcas, pero, tras una autorización del adelantado del Condado, volvió a ser recaudado. En contra de las leyes aprobadas en las Cortes de Toledo de 1480, que prohibían las nuevas imposiciones y derechos. De modo que los soberanos encargaron sobre ello una pesquisa al juez de residencia de Vizcaya, y mientras tanto volvía a quedar en suspenso la exigencia de ese tributo. El caso seguía abierto todavía en 1501, cuando los Reyes Católicos mandaron al corregidor de Vizcaya entender en el mismo (AGS, RGS 1488-02, 175; 1488-07, 245; 1489-01, 141 y 382; 1489-03, 440; 1490-02, 191; 1491-08, 336; 1501-03, 388; FDMPV, 95, pp. 574-575).

ante los reyes que, desde hacía poco, el preboste de Portugalete la exigía también de los barcos con destino o procedencia de Bilbao, duplicando así el prebostazgo. Lo que habían puesto en conocimiento del licenciado Garci López de Chinchilla, representante de los Reyes Católicos, enviado a poner orden en Bilbao, quien había emitido al respecto unas ordenanzas, que, sin embargo, no habían sido respetadas. Por lo que los burgaleses solicitaron la intervención regia, que se había traducido en una carta dirigida al corregidor de Vizcaya, para que se informase sobre por qué eran demandados los dos prebostazgos y que enviase noticia al Consejo Real. El cual también recibió información del preboste de Portugalete sobre su enfrentamiento con el de Bilbao, como ha sido visto más arriba. Éste alegó que todos los derechos marítimos le pertenecían a él, puesto que Portugalete tenía puerto de mar y Bilbao no, ni jurisdicción sobre el mar, ni podía cobrar los derechos del mar; correspondiendo, pues, todos ellos al preboste de Portugalete. De modo que debía exigirse únicamente un canon, propiedad de este último. Por su parte, el enviado regio que debía entender en el asunto, Villasandino, dispuso que las mercancías estibadas en Bilbao en barcas con destino a ser cargadas en barcos fondeados en Portugalete, no habían de abonar tributo alguno al preboste de Bilbao mientras durase el pleito entre los prebostes; otro tanto debía ocurrir con las cargadas en barcas en Portugalete, llevadas por el canal de la ría a descargar a Bilbao, de las que no podía cobrar nada el de Portugalete. Se trató, por tanto, de una parte de los gravámenes en disputa, que tenían que ser recaudados por fieles secuestradores mientras durase el litigio. Lo que también ocurrió al parecer con el resto, o tributos de los barcos llegados a vela y estibados o desestibados directamente en cada puerto, sin el uso de bateles y barcas para trasladar su carga de un fondeadero al otro, que igualmente serían temporalmente percibidos por los citados fieles. Además, dicho enviado regio, ordenó al preboste de Portugalete, que demandaba 3 mrs. por fardel de carga, que no cobrase más de 2; los mismos que debía llevar el secuestrador puesto en esa villa. Por su parte, el Consejo Real acordó que no se exigiese a los mercaderes dos veces el arancel. Acciones y disposiciones que no sirvieron de mucho, pues al año siguiente, 1490, la Universidad

de Burgos volvía a elevar sus quejas de nuevo contra el preboste portugalujo. En esta ocasión denunciaron que, a pesar de que sus mercaderes depositaban el dinero en disputa entre ambos prebostes en Bilbao, en poder del secuestrador judicial, el de Portugalete, en contra de su voluntad y de los maestros de los navíos de ese puerto, había entrado en ellos y requisado de cada uno una saca de lana, hasta una cantidad de doce¹¹².

El gran perjuicio que ocasionaba no contar con los réditos de esta renta para ambos prebostes les llevó, como estamos viendo, a los incumplimientos y a la no observancia de los secuestros de la recaudación arriba relatados. De manera que ese mismo año 1490, y tras las denuncias del preboste portugalujo, el bilbaíno Leguizamón visitó en Burgos al condestable, miembro como sabemos del Consejo Real, al que expuso los motivos por los que él tampoco había cumplido con las disposiciones de Villasandino; para luego hacer lo propio ante dicho Consejo, del que solicitó poder seguir con la percepción de la tributación¹¹³.

En el fallo de este largo proceso, dado en 1491 por el licenciado Chinchilla, se indica que el dinero de las tasas de prebostazgo había sido secuestrado por el Consejo Real en tanto no se emitía sentencia. Era el correspondiente a las naves y mercancías que pasaban por la jurisdicción de Portugalete, naos y fustas; tanto con destino a dicha villa, como las que seguían rumbo a Bilbao; tanto en semejantes embarcaciones, como los artículos desestibados en el primer amarradero para llevarlos al segundo en batel. Así como el numerario pagado por los géneros cargados en Bilbao para transportarlos a los navíos fondeados en Portugalete, desde donde partían rumbo a destinos lejanos. Sin embargo, el preboste bilbaíno, Tristán Díaz de Leguizamón, no había respetado dicho embargo, como hemos visto más arriba, porque lo consideraba contrario a derecho, y al Consejo Real sin competencia para haberlo impuesto. Este oficial concejil expuso en la causa que los prebostes de Bilbao tenían la potestad de cobrar prebostazgo de las mercancías, naos y fustas susodichas, según se corroboraba en una pesquisa encar-

112 AGS, RGS 1489-10, 122; 1490-03, 480; González Arce, 2010b, p. 183.

113 AGS, RGS 1490-02, 191; 1490-07, 143.

gada al respecto por los Reyes Católicos. Por lo que pidió le fuese amparada tal posesión y se condenase a la parte contraria, a Ochoa de Salazar, preboste de Portugalete, o a cualquier otro que exigiese tasas de prebostazgo de dichas mercancías. Éste último arguyó que los derechos de prebostazgo debían ser abonados en los lugares donde las embarcaciones echaban el ancla, fondeaban y descargaban, no tierra adentro donde eran vendidas las mercancías. La sentencia resultó favorable al preboste de Bilbao, pues los testigos interrogados, tanto mercaderes burgaleses como sus huéspedes bilbaínos, afirmaron que las naos, fustas y bateles que llevaban bienes a Bilbao, aunque posasen (fondeasen) en Portugalete, en su barra delante de la villa, o en su jurisdicción, si no eran descargados pagaban prebostazgo al preboste bilbaíno; lo mismo que las mercancías cargadas en Bilbao, aunque se transportasen en bateles a Portugalete. Todo ello al menos desde 80 años atrás, desde cuando los mercaderes satisfacían estos cánones por su libre voluntad. Tasas que, si les fueron cobradas en algún momento en Portugalete, había sido por la fuerza y contra el parecer de dichos tratantes, por parte de su preboste, que además los amenazaba para que no denunciassen estas prácticas¹¹⁴. Sin embargo, algunos días más tarde de esta primera sentencia, a petición del preboste portugalujo, Salazar, los monarcas daban cuenta de cómo el proceso había sido puesto en manos del Consejo Real, que debía emitir un dictamen con brevedad, y, como el antedicho ya había comparecido ante el mismo, el preboste bilbaíno, Leguizamón, debía hacer lo propio¹¹⁵.

Sin embargo, no cesaron los desmanes del preboste portugalujo. De manera que, en 1494, seguramente para compensar las pérdidas que estaba sufriendo, aumentó indebidamente las exacciones sobre mercaderes extranjeros que iban a su villa. En especial sobre los bretones, a los que demandaba 1 vara por cada 40 de lienzo que introducían, aparte de los 4 mrs. de cada fardel. Lo que repercutía en la disminución de la afluencia de estos traficantes. Además, Salazar tenía derecho a cobrar de peaje de salida de las

114 FDMPV, 95, pp. 605-612.

115 AGS, RGS 1491-03, 170. En 1497 el que fue obligado a comparecer ante el Consejo fue el preboste portugalujo, a petición en este caso del bilbaíno, como vemos, una forma de ocasionar trastornos a la parte contraria (AGS, RGS 1497-04, 276).

venas de hierro 2 mrs. por cada 100 quintales, pero exigía 6, cuando cada quintal valía solamente 9. Los cuales le eran abonados por el temor que infundían en los habitantes del lugar las gentes que lo acompañaban, homicidas y malhechores. Como en otros casos, los monarcas mandaron al corregidor de Vizcaya entender en el asunto. Asimismo, ante nuevas quejas del concejo de Bilbao, se dispuso la intervención de dicho corregidor para que viese los derechos que Ochoa de Salazar llevaba de los barcos anclados en la ría que no descargaban géneros. Pocos días después, los soberanos mandaban aplicar la sentencia del licenciado Chinchilla favorable al preboste de Bilbao, Tristán de Leguizamón, que podía cobrar el prebostazgo de las mercancías que llegaban por mar a Portugalete, es de suponer que eran las que luego continuaban ría arriba hasta Bilbao; al tiempo que el concejo de esa última villa protestó ante los mismos porque el preboste portugalujo continuaba exigiendo gravámenes de tales artículos¹¹⁶.

Finalmente, en este proceso judicial, la sentencia ejecutoria favorable al preboste bilbaíno fue dictada por los Reyes Católicos el año 1498¹¹⁷. En ella se condenó a costas (30.000 mrs.) al de Portu-

116 AGS, RGS 1494-04, 436; 1494-05, 255; 1494-05, 353; FMDPV, 95, p. 652. Puede que una de las extorsiones de Salazar causase que en uno de los registros de averías de entrada de febrero de ese año el maestro del barco, Íñigo de Sestao, debiese pagar 648 mrs. de fianza en nombre de los mercaderes de Burgos a dicho preboste de Portugalete; quien se la quedó, de modo que ese dinero fue añadido a las averías comunes. Como vimos más arriba, los barcos averiados o perseguidos por piratas, podían refugiarse en los puertos sin estar obligados a pagar derecho alguno, aunque echasen anclas, a no ser que descargasen allí sus mercancías; tal y como fue dictaminado en 1496 por los Reyes Católicos con los que lo hiciesen en los fondeaderos del condado de Vizcaya. Lo que motivó la protesta del preboste de Portugalete, que alegaba se les debía exigir portazgo por repostar en tales surgideros y adquirir en ellos alimentos y vituallas para la tripulación. Además, bajo pretexto de lo contenido en la carta de los monarcas, muchos navíos cometían fraude de ley, pues fondeaban en dicho amarradero y en otros del Señorío alegando falsamente que huían de tormentas o enemigos y que no descargarían artículo alguno, para luego llevar su carga al surgidero bilbaíno. Los soberanos recordaron que la misiva sólo se podía aplicar a las naves que realmente buscasen guarecerse (AGS, RGS 1496-12, 323).

117 FDMPV, 95, pp. 722-753. No obstante, pocos meses antes, y ya prácticamente concluso el litigio, en 1497, Salazar emprendía casi a la desesperada una nueva probanza para recoger más testimonios favorables a su causa (AGS, RGS 1497-10, 197). Parece ser que Tristán de Leguizamón, el preboste de Bilbao, no sólo tuvo problemas relativos al

galete. También se recoge, además de lo arriba expuesto y todo el procedimiento, el testimonio del prior y cónsules de la Universidad de mercaderes de Burgos; según el cual, desde antiguo, las mercancías con destino, descarga, u origen, carga, en Portugalete pagaban allí el prebostazgo, y las que los tenían en Bilbao, lo hacían en ésta última, de forma que se abonaba un derecho, y no más. Lo que se había incumplido en tiempos recientes, cuando, como hemos visto más arriba, se les obligaba a satisfacer dos, uno en cada puerto¹¹⁸.

Pero el preboste portugués Ochoa de Salazar no se dio por derrotado en sus pretensiones de cobrar tasas sobre el género que pasase por su embacadero, incluido el que tenía como destino u origen Bilbao. De forma que, en 1499, incluso tras la sentencia definitiva, hizo comparecer ante el corregidor de Vizcaya al representante del preboste de Bilbao, Leguizamón, al que el nieto de un escribano local mostró un registro de los derechos de prebostazgo de su abuelo del año 1446 (ver tabla 4), en el que constaba lo cobrado a una serie de barcas con mercancías, y algunas naos; con lo que quería demostrar que desde mucho tiempo atrás los artículos desembarcados en Portugalete para ser llevados en bateles a Bilbao sí pagaban prebostazgo en la primera villa¹¹⁹.

cobro del prebostazgo con el de Portugalete, como estamos viendo, sino que también se enfrentó al prestamero mayor de Vizcaya, Juan Hurtado de Mendoza, por la jurisdicción de dicha renta (AGS, RGS 1497-04, 274).

118 Estas costas de los 30.000 mrs. no fueron satisfechas por el preboste portugués y sus hijos, que por ello fueron embargados, quienes recurrieron ante la Chancillería de Valladolid dicha requisa, y ésta dictó al respecto una ejecutoria en 1501 (ARCV, Ejecutorias, 157-20).

119 ARCV, SV, 2048-1. En el mismo documento se recoge además que en 1445, ante el preboste de Portugalete, Lope García de Salazar, y ante un escribano, compareció el bretón Juan Cargalen, que manifestó que en una barca traía desde Berbería ciertas mercancías, entre ellas 127,5 quintales de congrio seco, 327 fanegas de cebada, 260 de habas y 75 de pescado cecial, que había descargado en la villa; pero como no lo había vendido allí todo, pidió a dicho preboste licencia para poder sacar fuera el resto, tras pagar el correspondiente prebostazgo. Una vez abonado, solicitó testimonio notarial para que no le demandasen en otros puertos el prebostazgo que ya había satisfecho en Portugalete. En 1450 fue embargado por un alcalde portugués el pescado que Ruy González de Llanes llevaba en su ballener, por no haber dado el prebostazgo de su carga, tras haber tocado tierra y haber quedado en seco, según disponía una ordenanza local; de la que el afectado pidió una copia

Tabla 4: Derechos de prebostazgo cobrados en Portugalete, según una cuenta de liquidación del 28 de marzo de 1446¹²⁰

Concepto	Mrs.
Los derechos de Juan Lefoste, pagados por Juan Pérez de la Sierra	26
La barca del padre de Michel que contó Juan de Lezama	48
La barca de Juan Bretón	120
La barca de Tomy	167
La nao inglesa	225
La otra nao inglesa	200
Que había tomado la nao de Loaga 200 sacas, de esto medio en Rodrigo de Arrajeta	120
La nao de Uribarri	120
Lope Ruiz, que cargó todo <i>enrebonzado</i>	290
Martín de la Rentería	117
Ochoa de Loyzaga	75
La nao de Arriaga	200
La nao de Ugarte	201
La nao de Bedia, por este viaje y por otro que debía del año pasado	516
La nao de Sancho García de Gorbeo	240
Martín de Basozabala	212
La nao de Elorriaga	220
TOTAL	3.462

Fuente: ARCV, SV, 2048(1)

120 Se dice literalmente: *estos son los mrs. de los derechos después de fechas las cuentas con mi señor Lope*. Muy probablemente se trate de la cuenta dada ante notario por el teniente de preboste, o *prebostao*, al preboste titular que en ese momento era Lope García de Salazar, del que he hablado en varias ocasiones más arriba, pariente mayor de un poderoso bando nobiliario, y autor de *Las bienandanzas e fortunas* (García de Cortázar, 1966, pp. 18, 143-144).

Posteriormente, hacia 1505 se inició un nuevo pleito entre el concejo de Portugalete y el de Bilbao, pues la primera, bajo pretexto de tener necesidad de ellos, requisaba la mitad de los cargamentos de los navíos, pinazas y barcos que posaban en su barra y luego subían por la ría con trigo, vituallas y otras provisiones con destino a la segunda villa y a la Tierra Llana, con el fin de cobrar las correspondientes tasas de prebostazgo. Ese año los portugalujos apelaron a la reina Juana para que en dicho proceso no entendiese el corregidor de Vizcaya; la cual le mandó que se inhibiese. De manera que el concejo portugalujo no atendió una orden de dicho corregidor para que liberase una carabela de bretones —Rolan de Ytre, Maurice del Campo, Oliver Taldi y consortes— con destino a Bilbao, cargada de trigo, centeno, lienzo y otras mercancías bretonas que tenía apresada. El apresamiento había tenido lugar en San Nicolás de Luchana, ya en el interior de la ría, mediante una pinaza esquifada, desde donde la nave fue llevada al puerto de Portugalete¹²¹.

No obstante, sí que acabó por intervenir dicho funcionario, o al menos su teniente, que, como se dio cuenta en 1509, dentro de este prolongado litigio judicial entre los consistorios de las dos villas, visto ahora en grado de apelación por la Chancillería de Valladolid, prohibió a Portugalete efectuar dichas requisas¹²². El argumento esgrimido por los portugalujos para la confiscación era el fuero de Vizcaya, que consentía a los de este señorío tomar, en caso de necesidad, la mitad de los mantenimientos de los barcos que pasasen por sus costas, pero siempre que éstos fuesen a otras partes fuera de dicho territorio y no cuando navegaban a uno de sus puertos. De

121 FDMPV, 12, docs. 40-41; Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, pp. 68-69. La requisa, o venta obligatoria, de la mitad de la carga de los avituallamientos que transportaban las naves que tocaban la costa vizcaína estaba recogida en el capítulo VIII del Fuero Viejo. Aunque, por otro lado, quedaban al margen de las represalias por carta de marca los navíos que transportasen subsistencias al Condado (García de Cortázar, 1966, p. 152; 1985, II, pp. 303, 324). Mientras que las ordenanzas de Portugalete de 1459 disponían que los barcos con mantenimientos llegados a su barra del muelle del Solar restasen allí durante 9 días con la plancha bajada, para que los vecinos que lo desearan comprasen las mercancías que transportaban, al detalle; tras ese plazo, la venta podría ser al por mayor. Para estas operaciones subían a la nave el alcalde y los fieles, que tasaban los precios (Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, pp. 109, 237-239).

122 FDMPV, 98, pp. 987-1.000.

manera que, tras la prohibición en primera instancia del teniente de corregidor, llegó otra de la reina Juana a petición de la Universidad de mercaderes de Burgos. La sentencia fue favorable a Bilbao y se condenó en costas a Portugalete, que en adelante no podría embargar el contenido de las naves que tuviesen con destino Bilbao¹²³.

Pero entre los portugalujos no cundió el desaliento. A los pocos meses del fallo anterior volvieron a detener los barcos con rumbo a Bilbao, en este caso bajo el pretexto de que tenían que revisar su carga para la manifestación de mercancías por los comerciantes extranjeros, sobre lo que volveré más adelante¹²⁴.

1.4.2. *Derechos de prebostazgo*

Hemos visto más arriba que, en origen, el prebostazgo pudo ser un portazgo, o peaje, cobrado en las puertas de las localidades en forma de 1/30, treintazgo o de tasa del 3,33%¹²⁵.

123 Dentro de esta larga guerra comercial sostenida entre Bilbao y Portugalete que estoy analizando, en 1489 el concejo de la primera ya había prohibido a los vecinos de la segunda adquirir víveres en su jurisdicción sin antes pedir licencia a las justicias locales; en contra de sus privilegios, pues, según ellos, podían entablar tratos comerciales y comprar libremente en todo el condado de Vizcaya. Los monarcas dieron la razón a los portugalujos y ordenaron a Bilbao que no les pusiese trabas a la consecución de bienes, como tampoco ellos las tenían en Portugalete (AGS, RGS 1489-03, 57).

124 En 1511 Juana I emitió una carta amparando a los barcos que transportaban mantenimientos a Bilbao, a solicitud de su concejo, para que no les tomasen la mitad de los mismos. Misiva que fue presentada en 1514 en Santander por un mercader bilbaíno y, más adelante, en Laredo, en dos ocasiones, y otra vez en Santander (FDMPV, 98, pp. 1.005-1.006, 1.136-1.138, 1.234-1.235, 1.287-1.292). Las villas cántabras recurrieron contra estas decisiones reales (FDMPV, 108, pp. 1.513-1.516). En 1515 Juan Martínez de Iruxta, maestre bilbaíno de una nao, denunció ante su concejo haber sido embargado a su paso por el puerto de Castro Urdiales, cuando llevaba un cargamento de trigo a Bilbao, donde le pidieron la mitad del mismo. Allí dejó, puede que en prenda, para no entregarla, un cable y una troza, pero cuando mandó al escribano de su embarcación a recuperarlos, no quisieron entregárselos por despecho al no haberles dado mies alguna. De modo que solicitó del consistorio bilbaíno que interviniese en el asunto (FDMPV, 56, fol. 31r). Puede que bajo pretexto de esta norma, el concejo de Lequeitio embargase en su villa a unos mercaderes bretones, Guillermo Chanche, Guillén y Juan Lesoto y Lorenzo Lorofebre, que emprendieron un pleito contra la misma que ganaron, por lo que dicho consistorio fue condenado en 2.000 doblas de oro (FDMPV, 118, pp. 136-137; García de Cortázar, 1966, p. 249).

125 Según una relación de rentas, pechos, derechos y servicios pertenecientes a la Corona en los reinos de Castilla, León y Granada, que indicaba las leyes y condiciones

Así se comprueba en el pleito sostenido entre los prebostes de Bilbao y Portugalete, visto más arriba, cuyo fallo fue emitido en 1498. En el que el preboste bilbaíno, Tristán de Leguizamón, denunció cómo el portugalujo, Ochoa de Salazar, pretendía cobrar los cánones de las naos y mercancías que iban camino de Bilbao, *asy el trentazgo de pan e vyno e otras prouisyones, como los derechos de las otras mercaderías que descargan de la nao al batel*, aunque fuesen dirigidas a dicha villa; e igualmente de las que de allí salían en bateles para ser cargadas en los barcos fondeados en el abra o en la barra de Portugalete. Además, en la probanza se interrogó a los testigos de la parte de Leguizamón sobre el hecho de que los prebostes de Bilbao tenían desde tiempo inmemorial facultad para *leuar el treyntao de todas las mercaderías que son para comer, e legumbres e bituallas que se descargan en la dicha villa de Bilbao, de la mar a la tierra, e de la tierra a la mar. E de las otras mercaderías que non son de comer ni legumbre lievan sus derechos acostunbrados*, en concepto de prebostazgo. Uno de tales testigos fue el teniente de preboste bilbaíno, Juan Sánchez de Güemes, quien, aparte de lo antedicho, aseveró que de estas mercancías que no eran comestibles se abonaba por fardel de paños importados 2 mrs. (como ahora comprobaremos), así como por saca de lana exportada 1, y 1 cuarto por cada costal de pastel (única referencia que he encontrado al respecto)¹²⁶.

por donde se han regido, el prebostazgo fue una renta real en origen, un treintavo de los derechos de carga y descarga de la mar de los puertos de Vizcaya y otras partes, así como los derechos sobre los montes, que fueron dejados en guarda a merinos y prebostes (AGS, CC, Diversos, 3-85).

126 ARCV, SV, 4296-1. Entre otros testigos, algunos de ellos bateleros que no serán aquí recogidos, coincidieron con el antedicho, el bilbaíno maestre de nao Juan Pérez de Salinas, que por entonces dijo tener 52 años; quien expuso haber oído a sus mayores hablar de estos aspectos, caso de su padre de igual nombre, y a Fortún Pérez de Bolívar y a Juan Sánchez de Aguirre, que murieron con 80 años. Otros deponentes, parte de los susodichos y de otros de los que he hablado en otros lugares, fueron los mareantes Juan Martínez de Oquendo, vecino de la anteiglesia de Santa María de Begoña, de 47 años; Pedro Sánchez de Colindres, bilbaíno, de 64 años; Fortún Sánchez de Zumelzu, también bilbaíno, de 38, hijo de Fortún Sánchez de Zumelzu y sobrino de Juan Sánchez de Zumelzu, difuntos, el primero a los 60 años y el segundo a los 64; García Gutiérrez de Gorgollo, bilbaíno, de 71, maestre, contra maestre y piloto; Juan de la Calleja, bilbaíno, de 58; Juan Pérez de la Talaya, maestre, contra maestre y piloto de S. Vicente de Abando, de 51; Martín de Amezola, vecino asimismo de Abando, de 21 años, criado de Pedro Ortiz de Leura, escribano, maestre, fiel de la Universidad y, según dicho testigo,

Como se evidencia por lo antedicho, con el tiempo, esta exacción *ad valorem* inicial se fue transformando, para algunos bienes no alimenticios, en una tasa fija, por cantidad de producto, mientras que para otros pudo variar el porcentaje con que fueron gravados. Lo que se puede comprobar en algunos de los aranceles conservados, como el del prebostazgo del puerto de Bermeo, trasladado en 1494, muy parecido a algunos de portazgo o incluso de almojarifazgo de otros lugares:

Tabla 5: Arancel de prebostazgo del puerto de Bermeo hacia 1494

Artículos llegados por mar, exentos si llegasen por tierra	Concepto	Tasa
	Pescado capturado por los vecinos	1/15
	Pescado capturado por forasteros	1/30
	Cereal introducido por forasteros (trigo, habas, cebada, arvejas, centeno, mijo) ¹²⁷	1/30
	Pescado introducido por forasteros (sardina, congrio...)	1/30
	Nueces y castañas introducidas por forasteros	1/30
	Paños introducidos por mercaderes forasteros, de cada <i>enojillo</i>	4 mrs.
	Los anteriores no vendidos en la villa y llevados fuera	4 mrs.
	Los anteriores, de cada pieza	3 dineros
	Quintal de cobre, plomo o estaño introducido por forasteros	1 mr.

huésped/hospedador de mercaderes forasteros, a los que hospedaba en su casa y sus mercancías en su lonja; Juan de Abando, de Abando, maestre y piloto, de 45 años; Sancho Ruiz de Ugarte, de Abando, de 75; y Ortuño de Ugarte, contramaestre de Abando, de 40. El maestre gallego Pedro de Chanteiro, residente Abando, de 40 años, manifestó que desde hacía 15 él había pagado, por los mercaderes gallegos que iban en su navío, el *treintao* (treintazgo) del pescado y sardina que introducía en Bilbao.

127 Si llegase algún barco a la villa con trigo o cebada que debiesen satisfacer el prebostazgo, pero partiese porque el mercader no quería abonarlo, el preboste podía cobrarlo del mismo allí donde lo encontrase.

Artículos llegados por mar, exentos si llegasen por tierra ¹²⁸	Concepto	Tasa
	Puerco introducido por forasteros	2 dineros
	Tocino introducido por forasteros	1 dinero
	Vinos introducidos por forasteros para vender	1/30
	Sal introducida por forasteros	1/30
	Cabrunas introducidas por forasteros, por docena	4 dineros
	Navíos del <i>canto</i> con carga, del flete (excepto la parte del navío, velas...)	1/40
	Quintal de sebo	1 mr.
	<i>Olona</i>	1 mr.
	100 varas de lienzo	1 mr.
	Costal del haber del peso (cordobanes, <i>pernes</i> , lana...) cargado por forasteros	5 dineros
	Costal del haber del peso (grana, cera) descargado por forasteros	1 mr.
	Pescado capturado con red o caña	Exento
	Quintal de hierro metido por forasteros para embarcar por mar	1 dinero
	Cuero vacuno metido por forasteros para embarcar por mar	1 dinero
	Carga de bestia en lazos metida por forasteros	4 dineros
	Diezmo eclesiástico de lo producido en la villa	1/3
	Delegado del preboste para emplazar a los vecinos ante el concejo, por cada vez	1 mr.
	Delegado del preboste que anda con los jurados	Como 1 jurado

Fuente: FDMPV, 95, pp. 655-657

128 Si llegasen estos artículos en algún navío, y antes de descargarlos los transbordasen a una pinaza, en cuanto aquél o ésta tocasen tierra, encallasen o atracasen debían satisfacer el prebostazgo. Aunque si se producía el transbordo a las pinazas para ir a otro puerto y tocaban tierra por accidente o bajamar, no debían pagarlo. Los barcos arribados con paños u otras mercancías no desestibadas no abonaban nada por ellas; pero sí si se producía el transbordo de un navío a otro.

Gracias a la exención de portazgo y otros derechos de tránsito, que vimos en la Introducción, los vecinos de Bilbao estaban libres de pagar prebostazgo sobre la exportación e importación de mercancías. Caso similar al de los vitorianos, cuyo concejo protestó ante los Reyes Católicos en 1484 por los intentos del preboste bilbaíno de cobrarles portazgo y treintazgos por sus géneros, a lo que se opusieron los monarcas¹²⁹. Pretensión que se reprodujo años más tarde, hacia 1508, cuando el consistorio vitoriano demandó a dicho preboste por haber embragado a algunos vecinos de su municipio ciertas mercancías, de las que no habían satisfecho prebostazgo a su paso por la villa. El argumento esgrimido por los alaveses era que su ciudad estaba exonerada de portazgo y otros peajes. De modo que el susodicho preboste fue condenado en dicho proceso por el tribunal de la Chancillería de Valladolid¹³⁰. Del mismo modo, gozaban de franqueza de prebostazgo, como igualmente vimos en la Introducción, los guipuzcoanos aforados a fuero de San Sebastián. Caso de los de Motrico, que estaban libres de portazgo (excepto en Toledo, Murcia y Sevilla), anclaje, treintazgo, peaje, rediezmo, pedidos y monedas... Libertades que no fueron respetadas por el preboste portugalujo, que en 1495 mandó embargar una pinaza de sardina a un habitante del lugar que la llevaba a Bilbao, pues no quiso abonarle el treintazgo, y ello a pesar de que le había mostrado los privilegios de exención que lo redimían de hacerlo. Para que dejase pasar la carga, el afectado hubo de entregar la suma de 240 mrs.; que los Reyes Católicos le mandaron restituir a dicho preboste, así como cumplir con la observancia de los privilegios de exención de la citada villa¹³¹.

129 FDMPV, 119, pp. 112-114. En 1476, el prior y cónsules de la cofradía (Universidad) de los mercaderes de Burgos se quejaron al Consejo Real contra unos vecinos de Portugalete que, sin autoridad alguna, habían impuesto un nuevo tributo sobre las mercancías que llegaban allí (100 mrs. por fardo de ropa). Los monarcas contestaron recordando las leyes que prohibían la exigencia de nuevos impuestos sobre la circulación de bienes (González, 1829, I, pp. 56-59; González Arce, 2010b, p. 181).

130 FDMPV, 135, pp. 118-122.

131 AGS, RGS 1495-10, 174. En 1507 se dictó la ejecutoria en este pleito (ARCV, Ejecutorias, 215-19). Y en 1514 la del que mantuvo San Sebastián por los mismos motivos contra el preboste bilbaíno (ARCV, Ejecutorias, 297-23).

Han quedado algunas evidencias de cómo era abonado el prebostazgo en Bilbao y Portugalete¹³² en los registros de averías del primer puerto. Como hemos visto más arriba, la tradición los había fijado en 2 mrs. por fardel descargado, tanto en uno como en el otro surgidero¹³³. Sin embargo, los citados documentos nada dicen sobre el gravamen del resto de los bienes importados ni de los artículos exportados, como tampoco sabemos qué pagaban los géneros que circulasen por tierra, caso de los vistos en el arancel de Bermeo. Como acabo de decir, y como se aclara en las averías, de estos cánones estaban exentos los vecinos de ambas localidades, porque gozaban de franqueza de portazgo, peajes y otros derechos de tránsito, de modo que recaían de forma exclusiva sobre los forasteros.

En los documentos de entrada de los años 1489-91 y 1493-95 los dos maravedís a pagar eran por pieza desembarcada, ya fuesen fardeles u otros envases voluminosos como paquetes, a satisfacer por los burgaleses o por otros mercaderes de fuera. En 1489 la tasa subió a 4 mrs. por fardel/pieza, el doble de lo estipulado; o, más bien, se cobró dos veces, una por el preboste de cada puerto, debido al conflicto más arriba analizado; lo que nos permite saber en cuál de ellos fueron descargadas las mercancías, pues a veces se abonaba en uno de los susodichos el prebostazgo de las dos villas. En el caso de que las averías se contasen por el número de paños y no por los envoltorios o embalajes en los que viajaban, como los llegados de Inglaterra, se daban 2 mrs. por cada tres unidades, que era un fardel a media carga, como se contiene en los registros de

132 Al parecer, este preboste exigía 1 mr. por quintal de hierro que salía de la ría del Nervión (Labayru, 1895, II, p. 694; García de Cortázar, 1966, p. 197).

133 Que no se mantuvieron inalterados en esa cifra en todos los casos. Como ocurrió en 1482 con la carabela de Juan de Montellano llegada de Nantes, en la que en su contrato de fletamento se dispuso que los mercaderes de Bilbao entregasen 117 mrs. por el flete, averías y guindaje de sus fardeles; a los mercaderes de fuera se debían añadir 3 mrs. por fardel para el prebostazgo de Portugalete. En atención a las buenas relaciones comerciales entre Bilbao y Nantes, los mercaderes y mareantes de la primera gozaron en la segunda de reducciones y ventajas fiscales, y viceversa. De este modo, los miembros de la nación de España en la ciudad francesa solamente debían abonar una parte del prebostazgo. Por su parte, los nanteses estantes en la costa vasca habrían participado en las deliberaciones del Consulado de Bilbao (Jeulin, 1929, pp. 64, 140).

1489-1491; aunque en los de 1493 y 1495 aparecen tasas de 4 cornados por paño, o 1 maravedí y 1 cornado.

De los restantes ejercicios no se han conservado datos, incluidas todas las averías de salida, probablemente porque no se contabilizasen en este tipo de documentos los abonos del prebostazgo, sino que cada mercader antes de embarcar su cargamento lo satisficiese al preboste, su lugarteniente, o *prebostao*, o a sus representantes y se levantase acta ante escribano. Lo que, por el contrario, indicaría que al ser anotados entre las averías de entrada los derechos de prebostazgo, puede que los percibiesen de cada mercader los fieles de la Universidad, o el patrón del barco, para luego entregarlos al preboste¹³⁴.

En ocasiones, para burlar el pago del prebostazgo, se desestibaban navíos en lugares prohibidos. Como el pescado descargado en 1501 en Tapia, que a petición de los representantes del concejo y preboste de Portugalete fue embargado. Se trató de 13,5 cargas de besugo y algunas mielgas, de Martín de Aróstegui, vecino de Placencia, y de Martín Sáez de Zabala, el mozo; 19 de besugo, de los antedichos y de Martín de Laraudo; y, 20 de lo mismo depositadas en la casa de la *rentería* de Tapia, que custodiaba doña María Sáez¹³⁵.

Por otra parte, la exportación de mineral, o vena de hierro, vía marítima, hacia otras partes de Castilla, o hacia el sur de Francia, que veremos estuvo temporalmente permitida, era una

134 En un enfrentamiento entre los consulados de Burgos y Bilbao de mediados del siglo XVI, al que luego me referiré, los segundos, en su desafío a los primeros, a los que querían romper su monopolio sobre la exportación de lanas, llegaron tan lejos como para mandar a Medina del Campo, lugar de la principal feria del reino, y población de residencia de los más conspicuos mercaderes o sede de sus negocios, a dos enviados con el cometido de ponerlos de su parte contra la Universidad de Burgos, y conseguir que no llevasen sus mercaderías en sus flotas, sino que lo hiciesen en otras dos alternativas que anualmente Bilbao pondría a su disposición entre Castilla y Flandes, en viajes de ida y vuelta. Además, ofrecieron a estos hombres de negocios de Medina del Campo, junto a los de Medina de Rioseco y de Valladolid, las otras dos villas con importantes ferias, la posibilidad de reducirles el prebostazgo, desde el 2,5% en el que estaba fijado, a sólo el 0,5% (González y Hernández, 2015, p. 42).

135 FDMPV, 12, doc. 33.

actividad de la que se sostenían económicamente muchos vecinos del País Vasco y de la Marina de Castilla (actual Cantabria). Su salida estaba únicamente sujeta a peaje de 2 mrs. por cada centenar de quintales a pagar al rey o a sus delegados; en este caso a los prebostes —en concepto de prebostazgo, por tanto—, pero también, en otros, a los peajeros. Sin embargo, el preboste portugués, Ochoa de Salazar, vio en esta exacción una oportunidad para incrementar sus ingresos y, hacia 1477, había comenzado a exigir además 2 ardites por quintal de vena, que equivalían a 6 mrs.; gracias a una autorización real obtenida de forma irregular. Esto es, los exportadores pagaban tanto como valía el propio quintal, que solía rondar en los puertos castellanos los 5-6 mrs. de precio. Según denunciaron los habitantes de San Pedro de Abando en 1484, en un pleito que contra el preboste iniciaron. En el que expusieron que además les había causado daños y robos en sus navíos y aparejos por valor de 1,2 millones de maravedís, al darlos por descaminados, al igual que la vena que cargaban. Así como pérdidas por otros 3 al no haber sacado todo el mineral que habrían podido, por temor a dicho funcionario y sus extorsiones. Los abusos de poder se extendían, asimismo, una vez retornados de sus viajes con el mineral, y pagadas las fianzas previas antes de partir que garantizaban que abonarían al preboste los haberes que le correspondiesen, ya que éste no quería aceptar dichos derechos, sino que prendaba las embarcaciones y personas, haciendo de juez y parte¹³⁶.

El fin de estas extorsiones llegó hacia 1499, cuando los Reyes Católicos prohibieron la exportación de vena o mineral de hierro al extranjero, tanto desde Vizcaya como desde otros lugares del reino; dejando a salvo las licencias dadas a particulares para poder hacerlo. Disposición contra la que se alzó el preboste portugués en grado de súplica, pues veía peligrar con ella los ingresos

136 FDMPV, 119, pp. 92-95. García de Cortázar, 1966, pp. 145-146. Sin embargo, hacia 1486 el afectado fue el propio preboste portugués, Ochoa de Salazar, al que fueron requisados por el teniente de alcalde local, Pedro de Salazar, varios barcos con los que desde el fondeadero de esa villa pretendía sacar mineral de hierro. Tras apelar Ochoa ante la Chancillería, dicho alcalde fue condenado en costas por abuso de poder (FD-MPV, 120, pp. 299-305).

que venía percibiendo. Los monarcas consultaron al respecto a las autoridades vizcaínas¹³⁷.

Estas coacciones eran complementadas por otras protagonizadas por otro personaje poderoso, Juan de Salazar, señor de Somorrostro¹³⁸. El cual, en 1484 ponía impedimentos para la salida desde Portugalete y Somorrostro (puertos de S. Martín y Galindo) igualmente de vena de hierro hacia las ferrerías de Vizcaya, Guipúzcoa, Asturias y Galicia, tanto por tierra, en carretas, como por mar. Ya que limitaba la cantidad de carretadas que se podían exportar, obli-

137 AGS, RGS 1499-05, 235. En 1501 los herederos del preboste bilbaíno Tristán Díaz de Leguizamón, ya difunto, su mujer, María Ortiz de Zurbarán, su hijo Tristán de Leguizamón, nuevo preboste, y sus hermanos entablaron un proceso judicial contra el preboste portugalujo, Ochoa de Salazar y su hijo Lope García de Salazar, a los que reclamaban la tercera parte de los derechos de S. Juan de Luz. Puede que se tratase del prebostazgo que estos últimos habían percibido de la vena que había salido hacia dicho puerto francés en los últimos años (AGS, RGS 1501-04, 235-36).

138 FDMPV, 117, pp. 122-125. En 139 Juan II concedió a Lope de Salazar, hijo de Ochoa de Salazar, señor de Somorrostro, licencia para poder sacar vena de hierro de su tierra y heredad fuera del reino, a los puertos y ferrerías de Capbreton, Bayona y San Juan de Luz (González, 1829, I, pp. 28-30). Como luego veremos, ésta sería una de las licencias extraordinarias que permitía la exportación de mineral, a modo de excepción cuando ésta fue prohibida de forma general. En cuanto a estas licencias para la exportación de mineral de hierro, en 1499 los Reyes Católicos fueron informados por el Condado de Vizcaya de que allí el hierro y el acero labrados y exportados eran uno de los principales ingresos para sus gentes, que no tenían muchas otras actividades económicas de las que sostenerse. De manera que los monarcas habían prohibido la salida de vena y acero fuera de Castilla, con el fin de que no se perjudicase la subsistencia de los habitantes del señorío. Sin embargo, como había personas con licencias particulares para la exportación, muchos extranjeros que acudían a dicha provincia a comprar estos metales ya fundidos dejaban de hacerlo, por disponer de la materia prima importada en sus tierras, lo que hacía bajar el precio de tales artículos semitransformados en Vizcaya, al tiempo que disminuían el traro comercial y las rentas reales. Por ello, los soberanos, a solicitud de dicho territorio, vetaron la exportación de mineral de hierro y anularon las licencias anteriormente dadas que permitían su salida, tampoco se podían alquilar navíos algunos para tal fin. Lo que, no obstante, no significó que dicha sangría de esta materia prima se cortase de raíz, pues todavía se seguía dando durante el reinado de Juana I. De forma que en 1503 la reina Isabel I hubo de repetir mediante una sobrecarta el vedamiento de sacar vena de hierro. Mientras que en 1514 su hija Juana hubo de actuar para impedir que el preboste de Portugalete, Ochoa de Salazar, pudiese seguir llevando hierro a Francia en virtud de su licencia, lo que perjudicaba a los vecinos de Guipúzcoa que lo usaban en sus ferrerías, de manera que suspendió la vigencia de la misma (González, 1829, I, pp. 301-303, 363-364; II, pp. 42-44).

gaba a usar para ello barcos locales o imponía precios de venta. Al tiempo que exigía tasas sobre las carretas y otras sobre los bajeles y navíos, tanto por el mineral como por otras mercancías. Los monarcas encargaron una pesquisa al respecto. Al año siguiente, en 1485, la provincia de Guipúzcoa solicitó de los soberanos que se emplazase a Salazar para que explicase por qué seguía exigiendo los citados derechos indebidos; pues sus ferrerías se solían proveer de vena procedente de Somorrostro. Mientras que el Consejo Real determinaba al respecto, los reyes le ordenaron que no prosiguiese con el cobro de dichas imposiciones; de lo contrario serían ejecutadas tales tasas indebidas en los bienes de Salazar o de quienes las llevasen. En 1487, ya muerto Juan de Salazar, los Reyes Católicos ordenaron ejecutar la sentencia en su contra fallada en este proceso por cobro indebido de derechos sobre la salida de hierro, que condenaba a su hijo, Ochoa de Salazar, al pago de 1.000 doblas para la cámara real. Tras las protestas de éste, los susodichos pusieron en 1489 el caso en manos del corregidor de Vizcaya, para que revisase la pesquisa hecha al respecto por el enviado regio Villasandino, visto más arriba, y comprobase si las tasas exigidas eran anteriores a 1464; a lo que se opusieron los concejos afectados, pues estaba pendiente un pleito al respecto en Chancillería, que pidieron que el corregidor se inhibiese en el conocimiento del caso. De modo que, visto todo lo actuado por el Consejo Real, en 1490 los soberanos determinaron que cada casa singular del concejo de Somorrostro que tuviese carros para llevar vena a dichos embarcaderos, debía dar a Salazar anualmente dos carretadas de mineral, si bien Ochoa pagaría 10 mrs. por el transporte y uso del esos dos carros, mientras que el paso de carros por los caminos quedaba libre de exacciones¹³⁹.

139 FDMPV, 119, pp. 100-103; 120, pp. 56-58; 137, pp. 17-20; González, 1829, I, pp. 153-156; AGS, RGS 1490-05, 83; García de Cortázar, 1966, pp. 426-429. En 1498 se dictó una ejecutoria en el pleito interpuesto en 1495 por el concejo de Santurce contra Ochoa de Salazar, señor de la casa de S. Martín de Somorrostro, con motivo de las antedichas cartas dadas por los Reyes Católicos en 1489 y 1490, que autorizaban al antedicho a percibir las dos carradas sobre la vena llevada a S. Martín, Galindo y Portugalete. Ya que dicho consistorio estimó que no se debían aplicar a sus vecinos dichos derechos, que nunca antes habían pagado, porque habían entregado cierta cantidad de dinero a dicho señor a cambio de no tener que hacerlo. Una nueva ejecutoria fue emitida en 1504 (ARCV, Ejecutorias, 109-8; 195-40).

1.5. Las manifestaciones de extranjeros

En las páginas siguientes veremos algunas de las disposiciones de corte mercantilista dictadas por los Reyes Católicos a finales del siglo XV, como la limitación a las operaciones comerciales con barcos extranjeros en el reino para potenciar la flota nacional. Complementarias a éstas se dictaron algunas más del mismo signo, que impedían la exportación de ciertos bienes o la importación de otros. Me detendré en los primeros, pues afectaron a los mercaderes foráneos que debían registrar sus géneros al descargarlos en los puertos de la ría y, por ello, fue motivo de nuevos enfrentamientos en Bilbao y Portugalete. Tal y como ya he adelantado más arriba.

Como es de sobra conocido, desde varios siglos atrás estaba prohibida en Castilla la exportación de cosas vedadas: además de metales preciosos, casi siempre caballos, armas, pólvora, cereales y otros alimentos, y a veces ganado... Sin embargo, los monarcas la repetían y recordaban periódicamente, a través de cartas enviadas a las autoridades locales, de pragmáticas o en las convocatorias de Cortes, donde mediante leyes nuevas reforzaban o reformaban esta política restrictiva. Prueba de que la norma era poco respetada, a causa de un comercio desigual con países del entorno europeo más desarrollados económicamente que ocupaban el centro de los intercambios, no sólo geográfico sino también estratégico, mientras que Castilla se hallaba en la periferia, asimismo en ambos sentidos. De este modo, prácticamente sólo podía exportar materias primas, bienes semielaborados o manufacturas de poca calidad y baja demanda, a cambio de artículos industriales de mayor aprecio y precio, e igualmente de mayor valor añadido, gracias a sus procesos de producción más complejos, en los que se empleaba una tecnología más avanzada o una mano de obra más cualificada. Este desequilibrio comercial debía ser compensado, casi de forma indefectible, con la salida hacia el exterior de metal precioso. Tendencia que no se podía impedir a golpe de decreto si no se quería asfixiar la economía interior. De ahí el alto nivel de incumplimiento de este tipo de leyes, generalmente a través del fraude, pero también de permisos especiales otorgados por

los gobernantes, que hacían necesaria la continua promulgación y renovación legislativa. En muchos casos con sanciones cada vez más contundentes, pero que no bastaban para erradicar la sangría de metal precioso hacia el exterior, que fue la tónica imperante en Castilla primero, y en los reinos hispánicos después, entre los siglos XI y XVIII¹⁴⁰. Tal y como, más o menos, Europa mantuvo en esas centurias un similar intercambio desigual con Asia oriental, sobre todo China, a la que, a cambio de su seda, porcelana u otras manufacturas, remitió ingentes cantidades de plata, de la que ese imperio era muy deficitario.

Los Reyes Católicos, como los otros monarcas medievales, mostraron su preocupación por este estado de cosas, y con sus políticas intentaron corregirlo con las aludidas medidas de carácter mercantilista. Ya fuere con la preservación para la flota nacional de los flujos marítimos, mediante las restricciones vistas a los barcos extranjeros para comerciar directamente con los puertos castellanos. Ya con las limitaciones a las importaciones de paños, tejidos séricos y otros objetos suntuarios, bien para potenciar la industria interior, bien para evitar la salida de dinero a cambio de bienes de tan elevado precio¹⁴¹. Dentro de ese paquete de medidas, en 1480 emitieron una pragmática vedando por enésima vez la salida de metales preciosos o moneda del reino, salvo la precisa para los gastos personales de quienes realizasen viajes al

140 En 1489 Pedro Martínez de Bilbao, vecino de esta villa, se dirigió a los Reyes Católicos, a los que informó de que, a resultas de una prohibición anterior de los monarcas de exportar cosas vedadas, dada cinco años atrás, el concejo de la localidad había realizado una pesquisa sobre los que habían incurrido en dicho delito. Por ella, se supo que el bilbaíno Sancho de Ondís, factor del mercader Juan Martínez de Olarte, asimismo de Bilbao, había exportado desde Murviedro (Sagunto) ciertas mercancías prohibidas, que le fueron requisadas por el consistorio bilbaíno, que asimismo le impuso una multa de 40.000 mrs.; que debían ser repercutidos en los dueños de tales géneros en la proporción correspondiente. De manera que Martínez de Bilbao, que se vio afectado también por ello, solicitó al ayuntamiento bilbaíno que Olarte corriera con la parte que le pertenecía. Cosa que éste no cumplió, sino que hizo recaer sobre el demandante toda la sanción. Motivo por el que el querellante puso el caso en manos de los soberanos (AGS, RGS, 1489-02, 190; García de Cortázar, 1966, p. 265).

141 González Arce, 1998; 2008b; 2010a.

extranjero; que debían declarar bajo juramento a su partida el destino, el tiempo estimado de duración y los gastos que preveían¹⁴².

Fue una medida ésta de vetar la salida de cosas vedadas que perseguía dos objetivos, que no se exportasen bienes estratégicos —como armamento y alimentos— o escasos —como los objetos preciosos—, y procurar la abundancia y bajada de precios, tanto de los unos como de los otros.

En 1477, el concejo de Bilbao, para prevenir la extracción de oro, plata y numerario de su puerto, como pago a la importación de bienes por el mismo, dispuso que los mercaderes extranjeros (se cita a los ingleses, bretones, flamencos y franceses), manifestasen el día de su arribada las mercancías que allí llevasen, así como las que cargasen como retorno en sus tornaviajes, ante el fiel y los diputados de los mercaderes de la villa; es de suponer que se hacía para que sólo pudiesen exportar género por el mismo valor del importado, de manera que no embarcasen consigo moneda ni metal preciosos locales algunos. En 1491 la provincia de Guipúzcoa denunció ante los soberanos que en sus costas, así como en las de Vizcaya y del resto del Cantábrico, atracaban mercaderes forasteros, ingleses entre ellos, que vendían allí sus paños y otras mercancías a cambio de monedas de oro y plata, que luego llevaban consigo para comprar con ellas, gracias a salvoconductos, artículos en Francia, de donde partían con pastel y vinos de Burdeos y Bayona. Por su parte, por otro lado, vecinos de Álava, Vizcaya y de la propia Guipúzcoa cruzaban la frontera francesa por tierra para allá adquirir puercos, también a cambio de dinero que portaban con ellos fuera

142 FDMPV, 117, pp. 48-52. El incumplimiento de esta pragmática por parte de los vecinos de Bilbao de manera sistemática, llevó a los monarcas a imponer una sanción colectiva en forma de imposición en la que debían de contribuir los mismos. El reparto entre ellos fue efectuado por el alcalde Pedro López de Vitoria, Ochoa Martínez de Irurita y Sancho Sánchez de Líbano. Contra él alzaron su voz en 1485 Pedro Martínez de Bilbao y Juan Sánchez de Arbolancha, en su nombre y en el de otros moradores del lugar, que se mostraron contrarios a lo que les había correspondido abonar en dicho repartimiento (González, 1829, I, pp. 121-123; García de Cortázar, 1966, pp. 378-380). No era la primera vez que ocurría algo parecido, pues en 1476, a poco de subir al trono, la reina Isabel hubo de emitir un perdón para los vecinos de Bilbao por haber sacado dinero fuera del reino, ya que se hizo para la compra de pan para su abastecimiento; como veremos en la nota siguiente.

de Castilla. Todo lo cual, como era sabido, estaba prohibido por la ley de la saca de las cosas vedadas, de forma que, para evitar los perjuicios que acarreaba, solicitó de los reyes que emitiesen una normativa que obligase a los forasteros a declarar en los puertos de llegada, el inventario de los bienes que transportasen, para que los retornos se hiciesen en artículos castellanos y no en numerario, so pena de las sanciones previstas en la legislación. Mientras que, en el caso del ganado, se debía estatuir que éste fuese adquirido dentro de las fronteras del reino, y que el dinero obtenido por su venta por los extranjeros se emplease igualmente en la compra de mercancías castellanas para los tornaviajes. Tales extremos fueron así acordados por Isabel y Fernando, al tiempo que proveyeron que debían ser apercibidos de ello los mercaderes foráneos, para que no pudiesen alegar ignorancia sobre las nuevas disposiciones; quienes, además, debían dar fianzas que garantizasen que se atenderían a ellas¹⁴³.

En 1496, dichos monarcas, ordenaron de nuevo que los mercaderes extranjeros que llegasen a Vizcaya o Guipúzcoa con sus géneros, cargasen de retorno otros por el mismo valor de lo vendido en Castilla, con lo que se evitaría la salida de dinero amonedado o metal precioso. De manera que, a cambio de sus importaciones los forasteros solamente podrían exportar mercancía al coto, esto es, por el mismo valor de la importada. Para implementar esta medida, los corregidores de Vizcaya y Guipúzcoa hicieron anotar ante notario todos los paños y otras mercaderías

143 Labayru, 1895, III, pp. 474-475; Guiard, 1913, pp. LXXXIV-LXXXV; Guiard, 1931, p. 17; ARCV, SV, 14(5)-15(1); FDMPV, 98, pp. 1.095-1.100. La disposición fue repetida en 1492 (AGS, RGS 1492-01, 168; González, 1829, I, pp. 258-261; García de Cortázar, 1985, II, p. 294). La salida de oro, plata y otros materiales preciosos hacia el exterior no sólo se efectuaba por mercaderes extranjeros, sino que igualmente lo hacían los naturales; como hemos visto en la nota anterior. Caso de lo ocurrido en 1476, cuando los bilbaínos importaron por vía marítima cereal de fuera debido a una crisis de subsistencias, el cual pagaron con moneda metálica de oro y plata. A pesar de la prohibición, los monarcas perdonaron esta contravención de la ley debido a lo excepcional de la situación, y a los beneficios que reconocieron haber recibido en forma de ingresos aduaneros y los servicios prestados por los vecinos de la villa (González, 1829, I, pp. 52-53; FDMPV, 113, pp. 72-75). Según un registro de averías de mayo de 1491, fue remitida a Londres cierta cantidad de hierro como retorno de unos paños recibidos en Bilbao (ARCV, SV, 1934, 1(1), fol. 117v).

introducidas por los extranjeros a través de sus puertos¹⁴⁴. El objetivo de todo ello era el de impedir, o al menos limitar, la salida de metal precioso, en el convencimiento *bullionista* de que era la principal fuente, si no la única, de riqueza para un país. También los mercaderes nacionales tenían prohibida la saca de oro, plata y numerario al exterior, excepto pequeñas cantidades para uso personal, desde al menos el siglo XIII¹⁴⁵.

Complementarias a estas medidas intervencionistas hubo que tomar otras, como la de regular la declaración de las mercancías traídas por extranjeros para calcular su valor y contrastarlo con el de las llevadas en los tornaviajes, para garantizar con ello que eran similares y así no se sacaba dinero del país.

En 1498, tras la disposición anterior que regulaba este equilibrio entre importaciones y exportaciones, los soberanos fueron nuevamente informados de cómo algunos extranjeros introducían en sus reinos paños y otras mercancías vendidos a cambio de dinero amonedado, y luego sacaban oro y plata para comprar con ellos otros artículos en terceros países; caso, otra vez, de pastel o vinos de Burdeos y Bayona. En contra de lo establecido por las leyes del país. Por tal motivo, recordaron cómo en una disposición anterior habían mandado que los forasteros que arribasen al condado de Vizcaya, las hiciesen registrar y poner por inventario en el puerto de atraque o en la villa más cercana, al tiempo que debían ser apercibidos de que el dinero que obtuviesen por su venta debían emplearlo en la compra de género para sus retornos, pues no podrían salir con oro ni plata. Además, debían dar a la llegada fianzas y fiadores que garantizasen el cumplimiento de lo estatuido. Esta normativa fue ratificada por los soberanos dicho año, cuando mandaron a los corregidores de Burgos y del Condado que, cuando llegasen a las costas del mismo algunos extranjeros, hiciesen que manifestasen ante escribano los bienes que

144 Previamente, en 1495, los monarcas habían dispuesto que no se pudiesen repartir los beneficios en metálico de las compañías de negocios a los socios que se encontrasen fuera del reino, sino que se hiciese mediante pagos en las ferias de Medina del Campo (González, 1829, I, pp. 290-291; García de Cortázar, 1966, pp. 191-192; Ladero Quesada, 2009, p. 93).

145 Ladero Quesada, 1993, pp. 157-164.

introdujesen, que les comunicasen lo relativo a la saca de moneda y les tomasen avales¹⁴⁶.

En junio de 1511 el Condado de Vizcaya y la provincia de Álava comunicaron a la hija de los Reyes Católicos, Juana I, nuevas prácticas contrarias a la normativa, tales como no registrar las importaciones, o hacerlo en puertos distintos a los de descarga, para no tener que mostrar lo que llevaban las naves y, una vez llegados a los atracaderos de destino, alegar que no tenían que volver a manifestar sus cargamentos y poder, de este modo, introducir más género del declarado. De manera que solicitaron de la soberana que dispusiese la obligatoriedad de registrar las cargazones en los surgideros donde se iban a desestibar, y evitar así los antedichos fraudes. A lo que ésta accedió, al tiempo que dispuso que fuese respetada la pragmática dictada al respecto. La cual, para mayor fuerza en su cumplimiento, modificó en el sentido de que los bienes declarados debían ser registrados ante la justicia y los regidores de los lugares donde se desembarcasen, o ante sus delegados, y en presencia de un escribano público para tal fin diputado; los primeros no podrían a cambio de ello percibir derecho alguno¹⁴⁷.

Nació así en Vizcaya y Guipúzcoa una práctica conocida como *manifestación de extranjeros*¹⁴⁸, que fue motivo para un nuevo enfrentamiento entre los concejos de Bilbao y Portugalete entre 1502-1504. El primero demandó en pleito al segundo porque alegaba que la manifestación de las mercancías que llegaban o salían de la villa solamente se podía hacer con solvencia en ésta, como lugar de carga o descarga, y no en Portugalete, pues, aunque por allí pasasen las embarcaciones con ellas, las llevaban bajo tillado, e iban contenidas en fardeles atados, pipas y botas, y, si no se hiciese verdadera desestiba en tierra, no se podían examinar bien sin causar males y daños a sus propietarios. De modo que, para cumplir las pragmáticas reales

146 ARCV, SV, 14(5)-15(1); FDMPV, 95, pp. 783-788. En 1499 los soberanos ordenaron mediante pragmática que los extranjeros no pudiesen ejercer de cambistas, para evitar así las transferencias de numerario al exterior (García de Cortázar, 1966, p. 192).

147 FDMPV, 98, pp. 1.095-1.100.

148 Esta norma estaba plenamente operativa hacia 1531, como se expone en un pleito entre el preboste de Bermeo y un mercader inglés (Romero Andonegui, 2008, pp. 732-733).

que ordenaban que las mercaderías se registrasen donde se debía hacer su verdadero embarque y desembarque, las que tenían como origen o destino Bilbao bastaba que se declarasen allí mismo. Además, según se demostró por la probanza de un interrogatorio de este proceso, cuando alguna nao o carabela pasaba delante de Portugalete con cargamento camino de Bilbao las dejaban ir libremente, sin que se las apremiase para realizar dichas manifestaciones, a pesar de que momentáneamente fondeasen cerca de la primera para esperar tiempo propicio para poder remontar la ría hasta la segunda. De forma que no teniendo que realizar carga o descarga las naves en Portugalete, allí no debían ser registradas sus cargazones ni se les podía impedir el paso hacia Bilbao. Oídos sus argumentos, el fallo fue favorable al demandante, y dispuso que Portugalete en adelante no pudiese entorpecer el tránsito de barcos hacia, o desde, Bilbao con la pretensión del registro de su contenido¹⁴⁹.

Como vimos más arriba, hacia 1509 se desató otro contencioso entre los concejos de Bilbao y Portugalete porque este último requisaba la mitad de las vituallas que iban camino del segundo, para que su preboste se aprovechara de las tasas de prebostazgo de lo allí descargado. Perdido el pleito que las enfrentó, Portugalete siguió con su intento de entorpecer el tráfico mercantil que tenía como destino a su puerto rival de la ría. Así, dicho año la estratagemma consistió en detener los barcos extranjeros bajo el pretexto de que debían realizar la manifestación de sus mercancías. La excusa alegada fue que dichas naves fondeaban durante algún tiempo frente a Portugalete a la espera de la subida de las mareas antes de remontar la ría hacia Bilbao. De modo que coaccionaban a los maestros de las embarcaciones para forzarles a realizar dichas manifestaciones ante la justicia local y cobrarles los cánones por dicha fiscalización a su entrada en la ría; y otro tanto a su salida, cuando ya habían dado cuentas previamente ante la justicia de Bilbao. Por su parte, los bilbaínos alegaron que la declaración y registro del cargamento debía hacerse en el puerto de desembarque y en el de embarque de los retornos. La reina y el Consejo Real pusieron el asunto en manos del

149 FDMPV, 98, pp. 876-877.

corregidor del Condado de Vizcaya¹⁵⁰. De esta manera, hacia 1510 se reanudó el pleito arriba visto entre Bilbao y Portugalete sobre dónde debían realizarse las manifestaciones de extranjeros. En dicho proceso, del lado bilbaíno se presentó otro interrogatorio, diferente al que acabo de aludir en párrafos anteriores, con el que se intentó demostrar que la manifestación de extranjeros practicada en Portugalete era fraudulenta¹⁵¹. Gracias al mismo sabemos que una vez arribadas las naves al puerto de destino, además de registrar ante las autoridades locales y mediante notario sus cargazones, debían hacer notoria su llegada a través de pregones públicos; el mismo proceder debían tener a la partida. Las cuestiones planteadas a los testigos versaban, como vimos cuando me referí a él más arriba, sobre el hecho de que casi todas las mercancías de los extranjeros tenían como destino Bilbao, y que entre ésta y Portugalete no se podían cargar ni descargar ningunas. Pero, como los barcos habían de fondear en este último surgidero en espera de la pleamar para remontar hasta Bilbao, las autoridades portugalujas obligaban a los mercaderes a manifestar allí sus cargamentos. Los cuales no los inspeccionaban ni registraban realmente, pues al estar todavía en el interior de las naves, bajo

150 ARCV, SV, 14(5)-15(1); FDMPV, 98, pp. 1.005-1.006.

151 ARCV, SV, 15-1. Entre los testigos se contaron los siguientes portugueses: Juan Luis, maestre vecino del puerto de Portugal (sic), de 55 años, importador de congrio, otros pescados y otras mercancías; Tomás Alfonso, maestre de Viana, de 35 años, también importador de congrio y exportador de hierro como tornaviaje; Pedro González de Viana, de 50 años, maestre y anteriormente piloto de carabela, importador de congrio, pescado y cera; Fernando González de Negrón, maestre y anteriormente marinero, de 55 años, importador de congrio; Álvaro Martínez de Viana, de Viana, de 55 años; Pedro Bello, de Viana, de 42 años, marinero, maestre y mercader; y, Juan Blanco, de Viana, de 45 años. Así como el francés Francés Julet, vecino de San Gil (Saint Gilles Croix de Vie), de 50 años, maestre y antes marinero, que hacía el viaje entre dicha localidad, o Nantes, y Bilbao entre 3-4 veces al año. Los bilbaínos: Lope de Agurto, de 35 años; Martín Sánchez de Asla, escribano, de 40 años; Fortuno Martínez de Bilbao la Vieja, escribano, de 55 años; Pedro Martínez de Agurto, escribano, de 36 años; Juan Sánchez de Lascano, mercader, de 65 años; Sebastián de Sabugal, de 31 años; Juan Pérez de Ibeyeta, mercader, de 50 años; Juan Martínez de Bilbao la Vieja, de 40 años; Pedro Martínez de Bilbao la Vieja, escribano, de 37 años; Juan Chaquito, de 45 años; Juan Ruiz de Abando, de la anteiglesia de S. Vicente de Abando, maestre, de 55 años; Juan Sánchez de Ugario, escribano, de 41 años; Martín Sánchez de Bériz, de la anteiglesia de San Pedro de Deusto, de 82 años; y, Juan Martínez de Arteaga, de la anteiglesia de San Pedro de Deusto, escribano, de 79 años.

tillado, no era fácil hacerlo, ni saber su calidad o valor, sino que esta exigencia servía de excusa para reclamar cohechos y sobornos de los traficantes, tanto a la llegada como a la partida, en beneficio de los alcaldes, escribanos y preboste locales. Mordidas que los forasteros preferían abonar antes que declarar sus verdaderas cargas en Bilbao, algo mucho más gravoso para ellos, con un fraude que los bilbaínos estimaron en 2.000 doblas. Mientras que en Bilbao, al estar presente el corregidor en los registros, se aseguraban de que los extranjeros no pudiesen sacar dinero.

Algunos testigos expusieron que en Portugalete los escribanos les cobraban 1 florín de oro por las manifestaciones, y en otros casos 3-4 reales; también les exigían, tanto los escribanos como el preboste, cohechos por dejar pasar lanzas que llevaban para su propio uso (para su casa), y no para su venta, por importe de 6-8, y hasta 10-11, reales. Además, al realizarse en Bilbao la descarga efectiva del género, controlado por el preboste que lo pesaba, para cobrar así sus derechos, era mucho más difícil cometer infracciones. Hasta el extremo de que, en ocasiones, algunos portugueses que además de bienes en especie introducían en dicha villa hasta 300 piezas de oro, no salían de allí con ninguna. Mientras que un francés depuso que en ocasiones entraba a Bilbao con doblas de la banda, castellanos y reales de Castilla y salía sin moneda alguna, pues las empleaba en mercancías de retorno.

Esta querella judicial continuaba hacia agosto de 1511, cuando la villa de Bilbao designó procuradores que la representasen en la misma, que también debían intervenir para que se cumpliese la pragmática sobre la manifestación de mercancías en las plazas donde se estibasen o desestibasen¹⁵². Más adelante, en diciembre de 1511 un vecino de Portugalete, el escribano Fortunato Sánchez de Salazar, presentó una denuncia ante el Consejo Real en la que exponía que cuando allí llegaban los extranjeros con sus barcos cargados en Bilbao con hierro y acero, tanto bilbaíno como de Asúa y Zubileta, no les querían dar por válidas las cédulas emitidas en la dicha villa como que habían sido debidamente registrados estos tornaviajes. Antes bien al contrario, los portugalujos extorsionaban

152 FDMPV, 98, pp. 1.093-1.095.

a los mercaderes y les obligaban a pesar de nuevo toda la cargazón, haciéndoles perder un tiempo valioso, pues desaprovechaban las buenas condiciones para la navegación, lo que era causa para que dichos comerciantes no volviesen posteriormente a realizar tratos con Bilbao¹⁵³.

No obstante, en 1512, tras la actuación vista más arriba del Condado para conseguir de la reina que las cargazones se registra-sen en los puertos de descarga, Portugalete contraatacó con nuevos argumentos para lograr que se declarasen en su amarradero. Así, sus representantes expusieron ante la soberana que en contra de la pragmática que regulaba estas manifestaciones de géneros, dada como sabemos por los Reyes Católicos, las naves que iban a Bilbao vendían allí sus mercancías a cambio de dinero y a la partida salían hacia San Nicolás, Somorrostro y Axpe, a media legua de Portugalete, donde, con dolo, llegaban a acuerdos monetarios con los lemanes y pilotos prácticos locales de esa parte de la barra para que de noche, y sin ser vistas, las sacasen cargadas de bienes no declarados y con el dinero de las ventas ilícitas, y sin dar razón al alcalde y regidores de Portugalete. Los enviados portugalujos pidieron a la soberana que ningún lemán pudiese hacer salir de la ría barco alguno sin que primeramente supervisasen su contenidos dichas autoridades de la villa. Juana encomendó el asunto al Consejo Real¹⁵⁴.

En 1514 la reina recordaba lo dispuesto en la ley sobre el manifestar las mercaderías llevadas a Vizcaya y Guipúzcoa por los extranjeros; pero, sin embargo, no había situado un delegado regio encargado de supervisar dichos registros, por lo que encomendó al corregidor del Condado que investigase si era preciso su nombramiento. Éste realizó un interrogatorio entre testigos y expertos en la materia, a los que preguntó si tenían conocimientos sobre los tratos de los puertos de Bilbao, Portugalete y otros vizcaínos y guipuzcoanos; si sabían que allí arribaban muchos mercaderes extranjeros, sobre todo ingleses, franceses y bretones con sus paños, lienzos y otras mercancías, que llevaban en gran cantidad; si sabían que, según las pragmáticas reales, los ante-

153 FDMPV, 108, pp. 1.544-1.546.

154 FDMPV, 98, pp. 1.131-1.132.

dichos estaban obligados a manifestar ante juez y escribano sus cargamentos en el primer puerto del reino donde llegaren, así como su precio y valor, que debían ser asentados por inventario, amén de dar fianzas que garantizasen que exportarían género por el mismo valor de lo importado, que debían asimismo manifestar, sin que pudiesen sacar dinero, oro, plata ni equinos; si sabían que en los antedichos surgideros no había persona diputada ante quien debían hacerse las declaraciones y ejecutar las pragmáticas, excepto los jueces ordinarios; que, a causa de ello, se cometían numerosos fraudes, como no manifestar todas las mercancías o no declarar su verdadero precio, así como no poner diligencia en comprobar si los retornos eran por el mismo valor de lo importado, lo que daba lugar a la salida de metal precioso y cuadrúpedos; y, si pensaban que en caso de haber tal funcionario, con facultad para ejecutar las penas por incumplimiento de la normativa, cesarían estas contravenciones de la misma. Los testigos comparecientes corroboraron estos extremos sobre la necesidad de situar un responsable de las manifestaciones de extranjeros¹⁵⁵.

La ausencia de tal delegado regio encargado de las manifestaciones de extranjeros no sólo pudo ser motivo de fraudes en sentido negativo, por defecto de registros, sino que igualmente pudo serlo en el positivo, por exceso o abusos en el procedimiento. De modo que Portugalete pudo usarla en su provecho para entorpecer el tráfico mercantil con base en Bilbao, y favorecer así sus propios intereses. En mayo de 1515 se comisionó al corregidor de Vizcaya para que entendiese en la queja presentada por Bilbao contra Portugalete sobre las extorsiones de la última sobre los navegantes. En junio de ese año eran renovados los procuradores en un pleito que sostenían de un lado los mercaderes bilbaínos Juan Sánchez Mixaot, Rodrigo de Salvatierra y Pedro de Agurto, junto con los nanteses Juan Guijarte, Matelin Bernarte y Thienetgoy, y del otro el portugalujo Pedro de Larrea. La causa tratada ante un alcalde de Portugalete era relativa a la carabela nombrada La Jaques, cuyo maestre era Oliver Daniel, vecino de Labao (¿Laval?), cargada de hierro, aceros y otras mercancías, que estaba

155 FDMPV, 98, pp. 1.251-1.259.

allí embargada a petición de Larrea, quien adujo que habían sido embarcadas en contra de las pragmáticas del reino¹⁵⁶.

En 1517 este delegado regio seguía sin ser nombrado, y los abusos en Portugalete proseguían. Como lo demuestra que un alcalde de la localidad fuese requerido por Fortunato Sánchez de Salazar para que respetase la pragmática sobre la manifestación de mercancías, al que vimos actuar ya a este respecto en 1511¹⁵⁷.

En una fecha tan tardía como 1519, el concejo de Bilbao hizo trasladar la ejecutoria ganada contra Portugalete en 1509 sobre la libertad de tránsito de naves por la ría del Nervión, que además impedía a la segunda tomar parte de los mantenimientos que iban por ella camino de la primera. Dicho fallo fue usado como prueba en este otro pleito que aún la enfrentaba a Portugalete, el de la manifestación de mercancías¹⁵⁸.

Todavía en 1522 se mantenía abierto el proceso entre Bilbao y Portugalete por estas manifestaciones de mercaderes. En el cual la segunda villa presentó una probanza con un nuevo interrogatorio para realizar a ciertos testigos. Entre cuyas preguntas se contiene una que exponía cómo, tras la promulgación de las pragmáticas reales que obligaban a manifestar las mercancías de los extranjeros, cuando llegaba alguna embarcación de foráneos tanto a la barra, como a la ría, en la jurisdicción de dicha villa, así el alcalde y como el preboste locales, en presencia de un escribano, tomaban nota de dichas manifestaciones y recibían fianzas de los mercaderes forasteros, según la citada legislación; sin contradicción ni oposición alguna de ningún otro concejo, tampoco del de Bilbao. Lo mismo que ocurría a la salida de tales naves, según se cuestionaba a los deponentes con la siguiente pregunta. Si bien los navíos que no posaban en el término portugalujo pasaban libremente por él y era en Bilbao donde debían manifestar sus cargamentos. Sin embargo, en el caso de los barcos que pretendiesen salir del canal, Portugalete expresó su intención de registrarlos a todos, tanto los que habían hecho su manifestación en dicha población, como los que habían pasado de largo sin detenerse

156 FDMPV, 108, pp. 1.471-1.474.

157 FDMPV, 108, pp. 1.544-1.546.

158 FDMPV, 108, pp. 1.665-1.673.

en ella, y habían accedido directamente a Bilbao, donde habían declarado su cargamento. Pues, los primeros estaban obligados a hacerlo para comprobar que llevaban géneros por el mismo valor de los introducidos, según los registros de entrada. Y, los segundos, porque al ser la ría estrecha y estar casi despoblada entre ambas villas, éstos podían haberse detenido en el trayecto, tras haber pasado la fiscalización en Bilbao, para cargar mercancías vedadas o metales preciosos prohibidos que, sin esta nueva supervisión hecha en Portugalete antes de llegar a mar abierto, podrían exportar sin problemas¹⁵⁹.

2. PUERTOS EUROPEOS DE REFERENCIA PARA LOS INTERCAMBIOS CON BILBAO

Aunque fueron muchos los surgideros con los que traficó Bilbao en la época que nos ocupa, tanto castellanos como aragoneses, portugueses, franceses, del norte de Europa, del Mediterráneo o de la costa atlántica africana, sólo con un puñado de ellos lo hizo más frecuentemente y con mayor volumen de intercambios. Se trató de los puertos de referencia para el comercio bilbaíno que eran, básicamente, como reflejan los registros de averías, aparte de Sevilla y Cádiz, que no están en ellos, La Rochela, Nantes, Londres y Brujas y sus antepuertos de Flandes y Zelanda, adonde Bilbao, y los mercaderes castellanos, a través de los embarcaderos de su ría, mandaban hierro,

159 ARCV, SV, 15-1. Como parte de este pleito iniciado en 1509, y todavía abierto en 1522, sobre las manifestaciones de extranjeros, en 1510 el corregidor de Vizcaya solicitó de los escribanos de Portugalete que le entregasen al representante legal de esa villa los registros de dichas manifestaciones para aportarlos como prueba en el proceso. Así, entre la documentación del mismo, se contienen algunos resúmenes de éstas correspondientes a los años 1502-03, 1505-09 y 1511 (ARCV, SV, 14, 5-15, 1). Sobre estos aspectos, González Arce, 2017c. Aunque se trata de síntesis de los documentos originales, son muy ricas en información, pues en ellas consta, además de los nombres de las autoridades ante quienes se hizo la manifestación —alcalde y teniente de preboste locales, así como del fedatario o escribano—, la fecha de la misma, el maestre de la embarcación y su nacionalidad o vecindad, el tipo y nombre de ésta, su carga, el fiador que garantizaba con su aval que el mercader importador sacase por lo introducido sólo mercancía al coto, y no dinero, y, por último, y más importante, la naturaleza de esos géneros y la fecha en la que se hacía su exportación, y en la que se daba por quitto al avalista. Aspectos de los que me ocuparé en otro trabajo, pues están más relacionados con el comercio que con la navegación.

acero, lana, pieles y otras materias primas, y desde donde importaban textiles de lana o de fibras vegetales, así como manufacturas de hierro, cobre u otras, esto es, productos elaborados¹⁶⁰.

Tales registros nos aportan información sobre cómo eran dichos fondeaderos, pues los barcos bilbaínos que desde ellos partieron de regreso debieron realizar operaciones portuarias, generalmente el pago de tasas y el uso de lemanes y atojas, como los vistos para la ría del Nervión, pero también otras, que han dejado rastro documental porque hubieron de ser remuneradas, y su coste satisfecho por los mercaderes fletadores dentro de las averías del retorno. Información en muchos casos novedosa, pues, generalmente, no son del todo bien conocidas las instalaciones portuarias ni el funcionamiento de los embarcaderos para el período medieval europeo.

En dichas averías aparecen otros enclaves de menor trascendencia, a menudo relacionados con los anteriores, como Ruan o Quimper, pero no Sevilla, otro amarradero trascendental para el comercio vasco en general, y bilbaíno en particular, al que habrá que hacer, por ello, referencia.

Antes de pasar al análisis individual de cada uno de estos atracaderos, hay que hacer notar que casi todos ellos eran surgideros de interior. Todos, salvo La Rochela, y Cádiz, se encontraban lejos del mar; si bien el primero de estos otros dos estaba al abrigo de una angosta ensenada. Ya fuese en el fondo de profundos estuarios, como los de Nantes —y sus antepuertos de Saint-Nazaire, Paimboeuf y Le Pellerin—, Quimper y Vannes, también en Bretaña, Amberes, en el Escalda, o Southampton, en Inglaterra; que, por ello, fueron sistemas portuarios similares al de Bilbao-Portugalete. Ya fuese en ríos navegables, como Saint-Julien-de-Concelles, al noreste de Nantes, aguas arriba del Loira, Londres y sus embarcaderos fluviales del Támesis, Ruan, en el Sena, con sus antepuertos de Honfleur y Harfleur, situados en el estuario de dicho río, en la desembocadura, o, Redon, en el Vilaine. Caso aparte es el de Brujas, que carecía de acceso directo al mar, a la que se llegaba por diversos ca-

160 Sobre la actividad naval vizcaína en el ámbito del transporte de mercancías, García de Cortázar, 1966, p. 257 y ss.

nales, y que tenía como antepuertos a Esclusa y Damme, asimismo en el interior, y a Middelburg, otra localidad no costera en Zelanda accesible por canales, con su propio antepuerto de Arnemuiden, que tampoco daba al mar abierto, sino a la rada de Walcheren.

Figura 3: Puertos con los que traficó Bilbao, según sus registros de averías (1481-1501)



Fuente: elaboración propia

La explicación para esta coincidencia es muy sencilla. En el período preindustrial en general, y en la Edad Media en particular, se carecía de la tecnología, o de la capacidad económica, para construir grandes escolleras con las que proteger los puertos costeros marítimos de las peligrosas tormentas y embestidas del mar. Por ello, eran preferidos los de interior, como el de Bilbao, más resguardados y alejados de las inclemencias marinas; aunque entrañasen otras dificultades, como el peor acceso por tortuosos cursos fluviales y canales, no siempre con buena navegabilidad. Además, los amarraderos de tie-

rra adentro presentaban otra ventaja frente a los de la ribera marina, que no sólo estaban más a cubierto de las tempestades, sino también de los ataques humanos de flotas enemigas, corsarias o piratas.

Por los motivos arriba expuestos, y tal y como hemos visto para la ría del Nervión con los surgideros de Bilbao, Portugalete y otros ocasionales, la mayor parte de los atracaderos con los que se traficó desde dichas instalaciones vizcaínas conformaron asimismo sistemas portuarios. Caso de los embarcaderos del estuario del Loira, desde Nantes a su desembocadura; los del Támesis, desde Londres a su propio estuario; o los de las villas de interior de Flandes y Zelanda, y sus respectivos puertos y antepuertos. Como ahora veremos.

Tabla 6: Puertos con los que traficó Bilbao, y número de barcos que hacia allí partieron o de allí procedieron, según sus registros de averías (1481-1501)

Lugar		Exportaciones	%	Importaciones	%
Flandes		90		64	
	Esclusa	6			
	Santa Ana	3			
	Ramua	14			
	Zelanda	1			
Total Flandes		114	39,7	64	25,9
Londres		33		37	
Southampton				1	
Poole		1			
Irlanda		1		1	
Total Islas Británicas		35	12,1	39	15,7
Ruan		2			
Quimper				2	
Vannes				1	
Redon				1	
Nantes		10		100	
	Paimboeuf	8			
	Le Pellerin	5			
	S. Julián	39			
Total Nantes		62	21,6	100	40,4
La Rochela		74	25,7	40	16,1
TOTAL		287	100	244	100

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1); tablas 7-14

2.1. La Rochela y la cadena

La Rochela fue en tiempos medievales, y todavía hoy día, un excelente puerto natural, de los mejores de Francia y a aún de todo el Atlántico norte. Hasta el extremo de que, en los siglos bajomedievales, fue la principal salida a dicho océano de la corona francesa, que se encontraba enfrentada al ducado de Bretaña; cuyos atracaderos no podían ser por ello usados libremente para fines comerciales por los franceses. En tiempos modernos, este surgidero casi inexpugnable mantuvo su relevancia, en este caso gracias a la actividad corsaria protagonizada por los hugonotes contra los barcos y flotas católicos, en especial los españoles.

Su gran ventaja como fondeadero seguro le vino del hecho de encontrarse en el fondo de una angosta bahía, que se estrecha hacia su mitad por la existencia de una serie de islas, dejando un pequeño paso para las embarcaciones de cierto calado, a cuyos lados se edificaron dos grandes torres, la de San Nicolás, primero, y la de la Cadena, más tarde, que protegían el acceso al embarcadero. Entre ambas construcciones se tendía una gran cadena de hierro, de ahí el nombre del segundo baluarte, que impedía la entrada o salida de naves que no contasen para ello con autorización. Precisamente, como veremos a continuación, para obtener tales licencias, había que pagar una tasa a los encargados de accionar dicha cadena¹⁶¹.

Entre Bilbao y La Rochela el tráfico comercial fue de hierro y lana, en dicho sentido; y, a la inversa, básicamente de lienzos de lino y cáñamo, y otras telas más bastas de fibras vegetales, así como de algunos paños de lana —el vino, que también tuvo un gran protagonismo, no se encuentra presente en los registros de averías—. Las segundas de tales mercancías viajaron en 40 naves, algunas de ellas repetidas, de las 247 que aparecen en los susodichos registros de averías relativos a las importaciones¹⁶².

161 Tranchant, 2003, p. 131 y ss.; Trocmé y Delafosse, 1952, p. 12 y ss.

162 González Arce, 2015.

Tabla 7. Barcos zarpados desde La Rochela a Bilbao, día de llegada (1) y día en que se contaron sus averías (2)

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre
1489	junio	27		Carabela	Juan de Larrea
1489	agosto	27		Carabela	Pedro de Olarte
1489	agosto	27		Carabela	Lope de Capetillo
1489	noviembre	13		Carabela	Íñigo de Sestao
1490	enero	12		Carabela	Juan de Montellano
1490	enero	12		Carabela	San Pedro
1490	mayo	27		Carabela	Sabugal
1490	mayo	27		Nao	Rolin de Uribarri
1490	julio	23		Carabela	García de Maeda
1490	julio	24		Carabela	Juan de Zalduondo
1490	agosto	24		Carabela	Juan de Montellano
1490	agosto	25		Carabela	Íñigo Martínez de la Pedriza
1490	noviembre	20		Carabela	Gonzalo de Salinas
1490	noviembre	27		Carabela	Juan de Valle
1491	enero	11		Carabela	Ochoa Martínez de la Pedriza
1491	marzo	7		Carabela	Sancho de Zaranza
1491	abril	25		Nao	García de Laverea
1491	mayo	30		Nao	Juan de Bedia

1491	mayo	30		Nao	Juan de la Borda
1491	julio	26		Nao	Juan Ochoa de Rezusta
1491	julio	26		Carabela	Domingo de Llanes
1493	diciembre	15	21	Carabela	Íñigo Vasco
1493	diciembre	15	21	Carabela	Martín de Arriaga
1494	febrero	16	19	Carabela	Juan de Larrea
1494	abril	17		Carabela	Juan de Montellano
1494	mayo	22	23	Carabela	Pedro de Salazar
1495	febrero	24	26	Carabela	Martín Sánchez de Zabudín
1495	febrero	24	26	Carabela	Pedro de Bilbao el de Portugalete
1495	mayo	19	21	Carabela	Juan de Arazama
1495	mayo	19	21	Carabela	Íñigo Vasco
1495	mayo	19	21	Carabela	Martín Sánchez de Zabudín
1495	julio	11	13	Carabela	Juan de Carazana
1495	julio	11	14	Carabela	Diego de Briviesca y San Juan de Solórzano
1499	mayo	2		Carabela	García de Colino
1499	mayo	29		Carabela	Pedro Sánchez de la Carrera
1499	agosto	23		Carabela	Juan de San Juanes
1499	octubre	29		Carabela	Juan de San Juanes
1500	enero	2		Carabela	Martín de Ugarte
1500	enero	8		Carabela	Pedro de Larrauri
1500	enero	10		Carabela	Juan Sánchez de San Juanes

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Veamos qué evidencias han quedado entre dichos documentos sobre cómo operaron los barcos zarpados desde este puerto francés hacia Bilbao.

El primero en el que consta este amarradero es el del año 1489. En concreto, de la carabela de Juan de Larrea, que trajo 160 fardes y $\frac{3}{4}$ de lienzos/paños, y unas averías de 11.614 mrs. Parte de ellas fueron 1,5 coronas, o 510 mrs. —como veremos más adelante, en la tabla de las averías flete, estas coronas solían ser de 300 mrs., no de 340, como en este caso—, que los cónsules locales —luego hablaré del consulado rochelés dependiente de la Universidad de Burgos— mandaron entregar a los mercaderes fletadores. De los que 400 mrs. se emplearon en la libranza de la cadena, por dos veces —¿la entrada y salida de la nave a puerto?, por 1 franco en cada caso, de lo que ahora veremos más ejemplos—. En 1490 la carabela de García de Maeda pagó por este concepto de la cadena 1 franco (200 mrs.). Mientras que la de Juan de Montellano hubo de emplear 16 sueldos por librar la ropa en el castillo (torres de la entrada). Como abajo comprobaremos, 10 sueldos de plata franceses equivalían a una corona de oro, y ésta a 300-340 mrs., como acabo de exponer. De manera que se abonaron 1,6 coronas o 480-544 mrs. (ya fuesen 300 mrs., o 340 mrs./corona). La diferencia entre las tasas de ambas naves en un mismo año pudo venir de que no se exigían éstas por barco, sino por su cargamento, como más abajo se dirá. Así, la embarcación de Maeda llevaba 58,5 fardes y la de Montellano, 157; casi tres veces más, de forma que pagó, asimismo, casi el triple en esta imposición. Ese mismo ejercicio, la carabela de Íñigo Martínez de la Pedriza satisfizo otros 200 mrs. por la cadena (1 franco, como sabemos), por los 36 fardes que cargó. Mientras que la de Juan de Valle entregó por salir de la cadena 1 *mallá*, o 250 mrs., por sus 101 fardes y $\frac{1}{4}$. Además, trajo firmado de los cónsules que dio el maestre 1 corona por *despachar* y se le había de resarcir. Esta última parece una tasa diferente, en este caso una especie de licencia de salida del surgidero, similar a las que veremos para Bilbao. Con el navío anterior habría partido la carabela de Gonzalo de Salinas, pues sus averías se contaron en el lapso de siete días en Bilbao, en el mes de noviembre. A esta última se le cobraron otros

250 mrs. en el despacho de la torre de la cadena, por sus 195,5 fardeles. Al tiempo que los cónsules locales anotaron y firmaron que se le reintegrasen 2.700 mrs. a su maestro, por ciertas costas que éste había realizado en nombre de aquéllos.

No termina de quedar claro en qué consistió esta tasa de la cadena, pues en 1491, en esta ocasión a la carabela de Ochoa Martínez de la Pedriza, se le pidieron en el despacho de la cadena 551 mrs., cuando sólo llevaba 116 fardeles; puede que en este caso, como el arriba visto de Juan de Montellano, con otros 544 mrs., fuesen por la entrada y la salida, como también hemos comprobado para Juan de Larrea; o, que se juntasen en uno mismo apunte el despacho de la cadena y el otro despacho de la autorización de salida del puerto. Ese año la carabela de Sancho de Zaranza, con 205 fardeles y $\frac{1}{4}$, entregó 1 corona (otra vez a 340 mrs.) por la cadena. Mientras que la nao de García de Laverea dio 680 mrs., cuando únicamente transportaba 98,5 fardeles. La de Juan de Bedia, de nuevo otra corona (ahora, a 250 mrs.), por 182,5 fardeles. Misma cantidad que la de Juan de la Borda, por 209,5. La corona satisfecha por la nao S. Juan, de Juan Ochoa de Rezustase, con 165,33 fardeles, se cambió por 360 mrs. Al igual que la de la carabela Santa Catalina, de Domingo de Llanes, con 170,5. Mientras que la corona que abonó Juan de Larrea por su carabela con 249 fardeles, en 1494, por el despacho de la cadena fue, de nuevo, de 340 mrs.; pero no sabemos en concepto de qué entregó a los cónsules locales un franco, por 200. La siguiente nave que partió de La Rochela fue la carabela de Juan de Montellano, que arribó a Bilbao en abril de ese año con 62 fardeles, y cuyas averías se contaron el día 17. En su registro se dice que, por bajar la cadena, dicho maestro *dio al castillo por su lezda* —como se aprecia, *la cadena* era tomada como un peaje o un portazgo, *lezda*, según vimos en el diezmo viejo y seco de Guipúzcoa, en el que la lezda navarra se transformó en un portazgo o derecho aduanero— 16,5 sueldos, o 165 mrs. (10 mrs./sueldo), que fueron anotados en el padrón de Pedro de Tordómar. Mientras que se averiguaba si esto había sido así, el dinero quedó en poder de Sancho Martínez de Ugas, fiel de la Universidad de Bilbao, hasta que se trajese una carta de cualquiera de los cónsules rocheleses que confirmase si los había pagado, y si

le habían mandado hacerlo. En 1499 se dio otra fórmula distinta, se dice de la carabela de García de Colino que había gastado en La Rochela por cada pieza del *costume* (¿*customs*?, ¿aduanas?) y *portaje*, por 59 piezas, a 3,5 dineros cada una, 206,5 mrs. —de modo que, 1 mr = 1 dr; y el sueldo, 10 dineros, o 10 mrs., como hemos visto—, por mandado de los cargadores. Por su parte, Pedro Sánchez de la Carrera, cuyas averías se contaron poco después, que trajo 47,33 fardeles, alegó que por la libranza de la cadena de La Rochela había abonado 10 sueldos, o 100 mrs.; más 5 sueldos que juró haber entregado por mandado de los cargadores, y otros 11 sueldos que dio *de coecho, porque de noche le dexasen abaxar la cadena*. En las espaldas del padrón de *saborne* de la carabela de Martín de Ugarte, cuyas averías fueron contadas el 2 de enero de 1500, se escribió que se le debían 10 sueldos (100 mrs.), a repartir entre toda la ropa que llevaba en su nave, 24 fardeles, que allí había dado al capitán del castillo y *fue preso de Lantadilla*. Algunos días después, el 10 de enero, fueron contadas las de la carabela de Juan Sánchez de San Juanes, con 26 fardeles, en la que se repite que había traído una letra firmada de La Rochela por 10 sueldos que pagó al capitán del castillo.

Como vemos, en La Rochela, la tasa aduanera entregada a los oficiales de este castillo, o torres que custodiaban el acceso al puerto, fue de 3,5 dineros (o maravedís) por bulto de mercancías transportado; o, a veces, de una cantidad fija por nave, de 10 sueldos (100 mrs.), un franco (200 mrs.) o una corona (340-360), puede que en función del tamaño del navío; u, otras, una mezcla de ambos procedimientos, una especie de tanto alzado por embarcación que se calculaba por un volumen de carga aproximado. Tras satisfacer este peaje, que los bilbaínos asociaban con una lezda o portazgo, se bajaba la cadena para que sus barcos pudiesen pasar, y entrar o salir del surgidero. Como se trató de un canon relativo a la seguridad portuaria, se lo puede relacionar con el prebostazgo portugués y bilbaíno que hemos visto más arriba; por el que se exigieron montantes similares a los de *la cadena*, de 2 mrs. por bulto o pieza¹⁶³.

163 En tiempos del dominio inglés sobre La Rochela, en 1417 el gobierno municipal acordó reducir las tasas exigidas a los mercaderes castellanos, que en adelante solamente pagarían a los escabinos el *atolage* de los cueros, así como 8 *sous* por tonel de vino producido fuera de los alrededores de la villa y exportado por su puerto. Son

En 1495 Pedro de Bilbao debió esperar varios días en el puerto con su carabela, sin que sepamos las causas, por lo que los mercaderes le dieron 3 ducados de oro (1.125 mrs.).

Vistos y analizados los datos que nos aportan los registros de entrada al puerto de Bilbao de las naves de procedencia rochelesa, pasemos ahora a ocuparnos de los de salida hacia este destino.

La única información que podemos extraer de los 74 barcos que partieron de Bilbao rumbo a La Rochela, de los 287 que aparecen en los registros de averías de las exportaciones, es que algunos, según sus contratos de fletamento, debían entrar al interior de dicho puerto, pasada la cadena, o a la basa vieja, para descargar sus mercancías; sólo uno de ellos, la nao Santiago de Juan Martínez de Gamis, del año 1490, tuvo como fondeadero un bosque situado a la derecha del surgidero, seguramente para ahorrarse los costes de las tasas portuarias.

varios los derechos y cánones que se debían abonar en La Rochela, ya en tiempos del dominio francés; si bien en 1463 el rey Luis XI abolió para los españoles la tasa de 2 *sous* por libra a las mercancías traficadas entre Francia y Castilla, así como 2 *sous* por libra de sal (Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2008). Entre los restantes estaban los relativos al lastrado y deslastrado de las naves, los del balizaje, a cargo de un oficial del puerto, que percibía 5 sueldos por embarcación que entrase en el mismo, y los del mollaje. Otra exacción era la exigida por la autorización de entrada, y percibida por los guardias de las torres y la cadena, controlados como el resto de los oficiales portuarios por los escabinos municipales. El surgidero quedaba cerrado a partir de las 5 de la tarde, cuando se tendía la cadena hasta el día siguiente, para lo que se hacía sonar una trompeta que avisaba a quienes quisiesen salir con sus navíos antes del cierre. Los tres guardas situados en los baluartes eran llamados capitanes, y eran designados por el alcalde local. Estaban asistidos por diversos ayudantes, que residían en las torres. Además de los anteriores, otro gravamen a medio camino entre la fiscalidad de los barcos, sobre las transacciones y sobre las mercancías fue el corretaje, que se exigía sobre los que partían al extranjero de más de 20 toneladas; hacia 1499 consistía entre 2 y 4 coronas de oro. También se demandaban derechos sobre la mensuración de los géneros. Luego había tres de tasas arancelarias indirectas sobre la circulación de mercancías difíciles de discernir, todas ellas percibidas por el preboste local (Tranchant, 2003, pp. 145-149, 190-197; Trocmé y Delafosse, 1952, pp. 25-44).

Tabla 8: Barcos zarpados desde Bilbao a La Rochela.

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1490	mar	8	3 Reyes Magos	Carabela	Juan Sánchez de la Riba	La Rochela
1490	mar	19	Santa María	Carabela	Pedro de Uriondo	
1490	abr	19	Santa María	Carabela	Nicolás de Marzana	
1490	abr	22	Santa María	Carabela	Lope de Barraondo	
1490	jun	12	San Antón	Carabela	Pedro de Urrezti	
1490	jun	25	Santiago	Carabela	Juan Sánchez de Zalduondo	
1490	jul	8	Sr Sto Crucifijo	Carabela	Juan de Montellano	
1490	jul	19	Santa María	Carabela	Juan Martínez de la Pedriza	
1490	ago	4	Santa María	Nao	Ochoa de Larrinaga	
1490	ago	4	San Pablo	Nao	Lope de Larrinaga	
1490	ago	6	Santa María	Carabela	Ochoa Marroquín, de Castro Urdiales	
1490	ago	9	Santiago	Nao	Juan Martínez de Gamis	La Rochela ¹⁶⁴

164 A la derecha, en el bosque de ella.

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1490	ago	9	Santiago	Nao	Pedro López de Vitoria	La Rochela
1490	sep	2	Santa María	Carabela	Martín de Eguía	
1490	sep	2	San Vicente	Nao	Sancho Martínez de Bilbao	
1490	sep		Santa María	Carabela	Juan Fernández de Arbieto	
1490	sep	2	Santa María	Carabela	Ochoa Martínez de Goronda	
1490	sep	3	Santa María	Nao	Juan Sánchez de Basozabala	
1490	sep	3	Santa María	Carabela	Martín de Eguía	
1490	sep	3	Santa María	Carabela	Fortún Sánchez de Arriaga	
1490	sep	3	Santa María	Carabela	Juan de Arechaga	
1490	sep	6	Santa Catalina	Carabela	Martín Sánchez de Bériz	
1490	sep	17	San Silvestre	Carabela	Martín de Leuzarra	
1490	sep	18	San Antón	Carabela	Ochoa Marroquín	
1490	sep	20	Santiago	Carabela	Martín de Bilbao	
1490	sep	21	Santa María	Carabela	Fernando Sánchez de Larrea	
1490	sep	22	Santiago	Carabela	Sánchez Daras	
1490	sep	22	La Trinidad	Carabela	Juan Vasco, hermano de Íñigo Vasco	
1490	sep	22	San Juan	Carabela	Íñigo Vasco, hermano de Juan Vasco	
1490	sep	22	Santa María	Carabela	Íñigo de Sestao	
1490	sep	24	Santa María	Carabela	Íñigo Martínez de la Pedriza	
1490	oct	4	San Bartolomé	Carabela menor	Juan de Montellano	

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1490	oct	5	Santiago	Nao	Pedro Ibáñez de Gueldo	La Rochela
1490	nov	8	Santa María	Carabela	Juan de Valle	
1490	nov	12	Santa María	Carabela	Ochoa Martínez de la Pedriza	
1490	dic	17	San Pedro	Carabela	Fortuno de Salcedo	
1491	abr	21	Santo Crucifijo	Carabela	Juan de Montellano	
1491	may	11	Santiago	Carabela	Rodrigo de Alborado	
1491	jul	20	Santa María	Carabela	Íñigo Martínez de la Pedriza	
1491	jul	20	Santiago	Carabela	Martín de Bilbao	
1491	jul	21	San Antón	Carabela	Martín de Urrexty	
1491	jul	23		Carabela	Rodrigo de Riba	
1491	ago	13	Santa María	Carabela	Íñigo Ortiz de Sestao	
1491	ago	13		Carabela	Sancho del Castillo	
1491	ago	16	San Nicolás	Nao	San Pedro	
1491	ago	23	Santiago	Carabela	Pedro de Solares (o Eslares)	
1494	dic	17	Santa María	Carabela	Pedro de Bilbao	
1495	ene	3	San Salvador	Carabela	Martín Sánchez de Zabudín	La Rochela, a la cadena
1495	abr	11	San Antón	Carabela	Íñigo Vasco	La Rochela, dentro de la cadena
1495	abr	16	San Jorge	Carabela	Martín Sánchez de Zabudín	La Rochela, a la cadena

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1495	may	9	Santiago	Carabela menor	Juan Sánchez de Zaldondo	La Rochela, dentro de la cadena
1495	may	15	San Bartolomé	Carabela	Fortuno de Montellano	
1499	feb	18	La Jaqueta de San Gil	Carabela	Mateo Imbert, francés	
1499	mar	14	La Jaqueta de Olona	Carabela	Juan de Simonet	Rochela, Basa Vieja
1499	mar	15	Santiago	Carabela	Juan Sánchez de Zaldondo	Rochela, dentro de la cadena
1499	abr	30	Santa Catalina	Carabela	Sancho de Valmaseda	Rochela, Basa Vieja
1499	may	7	Santiago	Carabela	Juan Sánchez de Zaldondo	Rochela, dentro de la cadena
1499	jul	16	Santa María	Carabela	Juan de San Juanes	Rochela, Basa Vieja
1499	jul	24	Santa María	Carabela	Juan López de Amézaga	Rochela, dentro de la cadena
1499	ago	28	Santa María	Carabela	Juan de San Juanes	Rochela, a la Basa Vieja
1499	sep	7	San Román	Carabela	Lope de Ojancas	
1499	sep	9	Santa Catalina	Carabela	Pedro de Larrea	La Rochela
1499	sep	11	Santa Catalina	Carabela	Sancho de Ugarte	La Rochela
1499	oct	4	San Sebastián	Carabela	Juan de Rabanza	La Rochela
1499	oct	25	Santa María	Carabela	Pedro de Larrauri	La Rochela

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1500	ene	21	Santa María	Carabela	Martín Díaz de Andieta	Rochela, dentro de la cadena
1501	mar	26	Santa María	Carabela	Antón Sánchez de Coscojales	
1501	oct	1	Santa María	Carabela	Juan de San Juanes	La Rochela
1501	oct	12	Santiago	Carabela	Martín de Tebería	
1501	nov	27	Santa	Carabela	Juan González de Gobela	
1501	nov	27	La Magdalena	Carabela	Sancho de Riba	
1501	dic	4		Carabela	Diego de Rabanza	
1501	dic	15	Santa María	Carabela	Pedro de Ibarra	

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Esta *Basa Vieja* debió de ser la antigua *La Basse à la Reine*, un estrecho brazo de agua corriente que desembocaba en el mar, que fue utilizado primitivamente como instalación portuaria para naves de poco calado antes de que se ampliara el abra, y se creara el puerto nuevo, ya en el siglo XII; sito entre dos islotes, el de Pérot y el de San Nicolás. Estas nuevas instalaciones, a partir del siglo XIII fueron integradas en el recinto amurallado de la ciudad, con la extensión de los muros defensivos que rodeaban el casco urbano, y la creación de un segundo anillo entorno al surgidero y a las parroquias insulares de Pérot y S. Nicolás, donde luego se erigieron las torres que guardaban el acceso al embarcadero arriba vistas; las cuales estaban conectadas con el burgo principal a través de los puentes de Verdière y de Saint-Saveur, que rodeaban los canales de *La Basse à la Reine*, antedicho, y el de Maubec. Sobre estos puentes acabaron por construirse edificios¹⁶⁵.

2.2. Nantes y el Loira, el resto de Bretaña y Normandía

Como es sabido, Nantes fue la capital del ducado de Bretaña. Un señorío semiindependiente del rey de Francia durante la baja Edad Media, hasta 1532, cuando quedó plenamente integrado en la corona, pero con cierta autonomía. La ciudad se halla en la ribera derecha del río Loira, al final del estuario de su desembocadura, frente a una isla del mismo que lleva su nombre, no muy lejos del océano (a 56 km), lo que hace que la pleamar haga subir el agua marina hasta la propia localidad. Al principio de dicho estuario, e igualmente en la margen norte o derecha, se encuentra Saint-Nazaire, desde donde, o hasta donde, los barcos bilbaínos debían hacer uso de lemanes y atoajes de pinazas para remontar o descender dicho río, como ahora veremos. Cuando no era posible gracias a estos métodos llegar a la propia Nantes, a veces las naves fondeaban en la antedicha Saint-Nazaire; también en Paimboeuf, algo más adentro del estuario, en el lado izquierdo; o en Le Pellerin, una población situada poco antes de llegar a Nantes, en dicha ribera izquierda. Desde donde, desestibarían sus navíos para que los cargamentos

165 Tranchant, 2003, pp. 132-133.

fuesen llevados por el estuario y mediante lanchas o bateles hasta Nantes, o esperarían a que desde allí llegasen por dichos medios, para estibarlos y llevarlos rumbo a Bilbao. Otras veces, las más de ellas, el viaje no terminaba en la propia Nantes, sino algo más arriba del río, en Saint-Julien-de-Concelles, o a su altura, pues no es una población ribereña, igualmente en la margen izquierda del mismo, sin que se nos aclare por qué motivos comerciales se hacía así, cuando llegar hasta allí era una dificultad añadida. Posiblemente se haría porque los cargamentos de lana que portaban los buques bilbaínos iban destinados a la industria textil del interior de Bretaña y de los valles del Loira y Sena, y este lugar sería el más alejado del mar hasta el que se podía llegar con grandes naves¹⁶⁶.

Figura 4: Sistema portuario de Nantes en el Loira y su estuario.



Fuente: elaboración propia

En este sentido, los intercambios mercantiles entre la plaza vasca y la bretona fueron muy similares a los indicados para La Rochela. Desde la primera se exportó hierro, acero, lana y algunas pieles; desde la segunda se trajeron textiles, principalmente lienzo de lino (el lugar del que más se importaron) y algunos de cáñamo (tam-

166 Buena parte de las entre 5.000 y 6.000 sacas de lana que llegaban anualmente a Nantes hacia 1475 eran redistribuidas entre los fabricantes de paños de la Alta Bretaña, de Maine y Bajo Poiteau; incluso esta materia prima remontaba el Loira hasta Laval, la Baja Normandía y bajo Sena (Touchard, 1967, pp. 218-219).

bién introducidos desde allí mayoritariamente), así como algún paño de lana, cosneos (cojines), plumas y ciertas cardas para la industria textil (en su mayoría igualmente de esta procedencia). De nuevo, se llevaron materias primas y se retornó, a cambio, con manufacturas.

Además, desde ambas localidades francesas, y otras del Golfo de Vizcaya, o de Gascuña, llegaron a Bilbao gran cantidad de vituallas y mantenimientos, sobre todo cereal y vino, que no están reflejados, como sabemos, en los registros de averías¹⁶⁷.

Para remontar el Loira el viento dominante es del oeste, y se emplean para ello las velas, por tanto; si bien en ocasiones habrían sido necesarios los atoajes. Para bajarlo, simplemente los barcos se dejan arrastrar por la corriente.

Tabla 9: Barcos zarpados desde Nantes u otros puertos bretones a Bilbao, día de llegada (1) y día en que se contaron sus averías (2).

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre	Origen
1481	nov	15		Carabela	Ortega Sebastián	Nantes
1481	dic	4		Carabela	Íñigo de Sestao	
1481	dic	4		Carabela	Pedro García de Puerto	
1481	dic	5		Carabela	Juan de Zalduondo	
1481	dic	5		Carabela	Fernando Sánchez de Larrea	
1481	dic	5		Carabela	Juan de la Talaya	
1482	mar	2		Carabela	Pedro Jiménez de Bertendona	
1482	mar	8		Carabela	Fernando Sánchez de Larrea	
1482	may	9		Carabela	Ochoa Ortiz de Montellano	
1482	may	9		Carabela	Pedro de Rueda	
1482	may	19		Carabela	Fernando de Larrea	

¹⁶⁷ González Arce, 2015.

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre	Origen
1482	may	20		Carabela	Martín Zabudín	Nantes
1482	jul	16		Carabela	Juan de Montellano	
1482	jun	17		Carabela	Fernando de Larrea	
1482	ago	5		Carabela	Pedro Vasco	
1482	sep	30		Carabela	Pedro Jiménez de Bertendona	
1482	sep	30		Carabela	Ochoa de Ontón	
1482	oct	26		Carabela	Martín Sánchez de Zabudín	
1483	ene	21		Carabela	Fortuno de Ontón	
1483	ene	21		Carabela	Pedro Jiménez	
1483	ene	21		Carabela	Juan de Amézaga	
1483	ene	22		Carabela	Sancho de Agurto	
1483	ene	22		Carabela	Montellano	
1489	may	5		Carabela	Íñigo Vasco	
1489	jun	5		Carabela	Íñigo Ortiz de Sestao	
1489	jun	5		Carabela	Antón de Bilbao	
1489	ago	12		Carabela	Antón de Bilbao	
1489	sep	4		Nao	Martín Íñiguez de Arechaga	
1489	oct	17		Carabela	Gonzalo de Salinas	
1489	dic	9		Carabela	Martín Sánchez de Zabudín	
1489	dic	10		Carabela	Juan López de Gastanaga	
1489	may	11		Carabela	Íñigo Vasco	
1490	enero	8		Carabela	Juan de Larrea	
1490	jun	12		Carabela	Juan Ochoa de Cubas	
1490	jul	5		Carabela	Martín Sánchez Zabudín	

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre	Origen
1490	ago	3		Carabela	Antón de Bilbao	Nantes
1490	ago	25		Carabela	Martín Sánchez Zabudín	
1490	oct	29		Carabela	Martín Sánchez Zabudín	
1490	oct	29		Carabela	Juan de Zalduondo	
1491	feb	21		Carabela	Pedro de San Martín	
1491	feb	25		Carabela	Zabudín	
1491	jun	7		Carabela	Guilloma Coser y Beltrán	
1491	jun	8		Carabela	Sancho de la Pedriza	
1491	jun	9		Carabela	Íñigo de la Pedriza	
1491	jun	9		Carabela	Juan Vasco	
1491	jun	10		Carabela	Martín de Bilbao	
1491	jul	11		Carabela	Juan de Montellano	
1491	jul	12		Carabela	Martín Sánchez de Zabudín	
1493	oct	20	25	Carabela	Ochoa de Salazar	
1493	oct	20	25	Carabela	Martín de Llano	
1493	oct	20	25	Carabela	Sancho Martínez de Leura	
1493	oct	25	2 nov	Carabela		
1493	dic	24	1 ene 1494	Carabela	Pedro Ortiz de Leura	
1493	dic	24	11 ene 1494	Carabela	Martín de Leuzarra	
1494	feb	8	14	Nao	Pedro de Larrinaga	
1494	mar	9	15	Carabela	Pedro de Lares	
1494	mar	10	16	Carabela	Pedro Ortiz de Leura	
1494	mar	12	13	Carabela	Juan Pérez de Urrezti	
1494	mar	19	20	Carabela	Lope de Larrinaga	

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre	Origen
1494	may	12	19	Carabela	Íñigo Vasco	Nantes
1494	may	12	21	Carabela	Juan de Montellano	
1494	may	12	22	Carabela	Ochoa de Aguirre	
1494	may	30	3 jun	Carabela	Jonet David	
1494	jul	13	13	Carabela	Juan de Zaldondo	
1494	oct	28	5 nov	Carabela	Juan de Barreza	
1494	oct	28	5 nov	Carabela	Sancho Martínez de Leura	
1494	oct	28	5 nov	Carabela	Íñigo Vasco	
1495	ene	28	31	Carabela	Colin Otin	
1495	mar	1		Carabela	Martín de Bérriz	
1495	mar	1	9	Carabela	Juan Sánchez de Zaldondo	
1495	mar	1	9	Carabela	Juan de Montellano	
1495	mar	1	9	Carabela	Pedro de Salazar	
1495	abr	13	16	Carabela	Colin Otin	
1495	abr	13	22	Carabela	Lope de Larrinaga	
1495	jun	3	10	Carabela	Juan Vasco	
1495	jun	4	10	Carabela	Sancho Martínez de Leura	
1495	jun	4	16	Carabela	Colin Otin	
1499	feb	5		Carabela	Juan de San Juanes	
1499	feb	8		Carabela	Diego de Rabanza	
1499	feb	13		Carabela	Ochoa de Aguirre	
1499	feb	13		Nao	Martín Sánchez de la Naja	
1499	mar	15		Carabela	Pedro Sánchez de Solares (o Eslares)	
1499	abr	12		Carabela	San Juan de Ajanguis	
1499	abr	18		Nao	Lope Ibáñez de Leuzarra	
1499	may	17		Carabela	Rodrigo de Riba	
1499	may	27		Carabela	Juan de San Juanes	

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre	Origen
1499	jun	1		Carabela	Juan de Montellano	Nantes
1499	jul	3		Carabela	Diego de Rabanza	
1499	jul	16		Carabela	Antón de Coscojales	
1499	jul	no consta día		Carabela	Ochoa de Aguirre	
1499	ago	19		Carabela	Pedro Sánchez de la Barrera	
1499	ago	27		Carabela	Juan Sánchez de Zalduondo	
1499	sep	26		Carabela	Martín de Ugarte	
1499	oct	13		Carabela	Antón de Coscojales	
1499	oct	25		Carabela	Juan Sánchez de Zalduondo	
1500	ene	31		Carabela	Juan de San Elices	
1500	no consta mes ni día			Carabela	Fernando de Alcedo	
1500	feb	6		Carabela	Juan Sánchez de Zalduondo	
1500	feb	6		Carabela	Juan de Pando	
1490	ene	13		Carabela	Rodrigo de la Rentería	Quimper
1490	may	21		Carabela	Juan Rubierna	
1489	ago	18		Carabela	Antón de Coscojales	Vannes
1491	ene	26		Carabela	Juan Vasco	Redon

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

El primer barco del que nos consta que usase los servicios de lemanes de los 100 llegados desde Nantes —no se dice de ninguno que zarpase de algún punto diferente a esta plaza, que sería, por tanto, el centro de redistribución de los textiles bretones; a diferencia de lo que veremos para las exportaciones, cuyos navíos con lana y hierro arribaron en mayor medida a S. Julián—, de entre los

247 que hay en los registros de entrada, fue la carabela de Ortega Sebastián. La cual, en 1481 entregó un florín, o 285 mrs., al lemán de Saint-Nazaire. Puede que dicho piloto subiese a la nave en Nantes y la dejase en esta otra plaza costera, y que el dinero fuese por guiar al navío por todo el Loira hasta el mar; o puede que se usasen los servicios de un piloto para el río y otro para su estuario. Así, el siguiente buque de esa judicatura, la carabela de Íñigo de Sestao, gastó en el lemán de Nantes 15 sueldos, o 216 mrs. Ese ejercicio no encontramos más referencias a este lemán nantés, pero sí al de Saint-Nazaire, o de Salazar, como se lo llama en los documentos. Que fue remunerado con 1 franco (285 mrs.) por Pedro García de Puerto y Juan de la Talaya, con otros 15 sueldos (216 mrs.), por Fernando Sánchez de Larrea, o con 20 gruesos (240 mrs.), por Juan de Zalduondo.

En 1482 los lemanes de Saint-Nazaire siguieron percibiendo 1 franco —285 mrs.; las dos carabelas de Pedro Jiménez de Bertendona, La Mayor y La Menor, de marzo, y las de Ochoa Ortiz de Montellano, Pedro de Rueda, Martín Zabudín, Juan de Arbolancha y Martín Sánchez de Zabudín—; franco que en ocasiones se cambió por 290 mrs. —carabelas de Ochoa de Ontón y Pedro Jiménez de Bertendona, de septiembre—; en otros casos se dice que la remuneración fue de 1 florín —mismo cambio de 285 mrs., por lo que puede que fuese un error de transcripción y se tratase de un franco, en la carabela de Fernando de Larrea, de mayo; en ésta, en junio, se mantienen estos 285 mrs.—; e, incluso de una corona —385 mrs., carabela de Pedro Vasco—. Para los lemanes de las carabelas de Fernando Sánchez de Larrea y Juan de Montellano, que cobraron 341 y 327 mrs., se aclara que hicieron el trayecto entre Nantes y Saint-Nazaire. De manera que, puede que para los honorarios inferiores, de un franco, se tratase solamente de un piloto empleado en esta última plaza, para sacar los barcos de un estuario que, al recibir continuos aportes de sedimentos del Loira, sufriese frecuentes variaciones en su fondo con bancos de arena impredecibles, y que, por ello, estaría preñado de bajíos que dificultaban la navegación y hacían necesaria la asistencia de expertos conocedores de esta desembocadura. Mientras que, en las remuneraciones mayores, de

en torno a 1 corona o por encima de 1 franco, los servicios del lemán, como he dicho, cubrirían toda la trayectoria fluvial de la nave a conducir, desde Nantes hasta el océano. En 1483 el franco llevado por el lemán de Saint-Nazaire —no se habla ese ejercicio ni en 1489 del de Nantes— se volvió a cambiar por 290 mrs., en las carabelas de Fortuno de Ontón, Pedro Jiménez y Juan de Amézaga; mientras que el de la de Montellano recibió 300 mrs. En 1489 el lemán de Saint-Nazaire de la carabela de Íñigo Vasco sólo exigió 233 mrs.; puede que se tratase de nuevo de 1 franco, porque su cambio fue menguante hasta llegar a sólo 200 mrs. Precisamente eso, 200 mrs., es lo que le dieron al de la nao de Martín Íñiguez de Arechaga. Mientras que los de las carabelas de Antón de Bilbao, Íñigo Ortiz de Sestao y Antón de Bilbao de nuevo obtuvieron 1 florín o 265 mrs. El de la de Gonzalo de Salinas percibió 240 mrs., y los de las de Martín Sánchez de Zabudín, Juan López de Gastanaga e Íñigo Vasco, 1 corona, o 340 mrs. Datos que confirman la bajada del valor de la moneda francesa respecto a la castellana. En 1490 los precios se repiten: 1 corona de oro (340 mrs., Juan de Larrea, Martín Sánchez Zabubín, julio y tomado en Nantes, Martín Sánchez Zabudín, agosto y tomado en Saint-Nazaire, y Juan de Zalduondo, en Saint-Nazaire), 200 mrs. (Fortuno Sánchez de Arriaga, S.N.), 300 (desde Nantes a Saint-Nazaire, Juan Ochoa de Cubas), 1 florín (Antón de Bilbao, Nantes); aunque en el caso de Martín Sánchez Zabudín (S.N.) se habla de 2 mallas de *rinquezo* o 550 mrs. El antedicho maestro Martín Sánchez Zabudín empleó en origen, además de un lemán, un barco, que le costó 250 mrs., según trajo firmado por los cónsules locales; probablemente se tratase de una pinaza que ayudase en las maniobras de descenso del río o salida del estuario.

En 1491 se registró una subida de precios, puede que por el uso de pinazas auxiliares. Si en febrero la carabela de Pedro de San Martín hubo de pagar 1 escudo (en realidad debió de ser un *écu à la couronne*, o corona de oro, por los consabidos 340 mrs.) por el lemán más pinazas en Nantes, y la de Zabudín de ese mismo mes, 325, en Saint-Nazaire, sin que sepamos si el piloto necesitó de dichas pinazas. Ya en junio la de Sancho de la Pedriza (Nantes) precisó de 400 mrs.; la de Íñigo de la Pedriza (S.N.), 1 corona (ahora

de 350 mrs.), pero además, 2 francos que allí entregó por mandado de los mercaderes, lo que trajo firmado; las de Juan Vasco y Martín de Bilbao, 425 y 450 mrs., respectivamente; en ambas, cuyo lemán fue de Nantes, se anota que estos 2 francos anteriores (400 mrs., a 200 mrs./franco, por tanto) y otros tantos satisfechos por cada una de éstas se debieron a órdenes dadas y firmadas por los mercaderes y cónsules locales, para indemnizar a un maestre, Colin Otin, con el que tenían concertado el flete de llevar la ropa a Bilbao, pero que luego fue despedido. Y, en julio, las de Juan de Montellano y Martín Sánchez de Zabudín 2 coronas (660 mrs.) la primera y 1 la segunda (340); ambas con lemán de Nantes a Saint-Nazaire. En 1493, en los tres primeros barcos, las carabelas de Ochoa de Salazar, Martín de Llano y Sancho Martínez de Leura, el lemán se tomó entre Paimboeuf (Pambufe) y Saint-Nazaire (Salazar), por 1 corona (340 mrs.) en los dos primeros casos, y 1 franco (200) en el tercero. En las restantes embarcaciones dicho lemán fue entre Nantes y Salazar; que en la carabela de Pedro de Eslares (o Solares) costó 15 sueldos (150 mrs.), en la de Pedro Ortiz de Leura, 30 (300 mrs.), y en la de Martín de Leuzarra, 1 corona (340 mrs.). Precios variables hubo también en 1494, donde el lemán entre Nantes y Saint-Nazaire salió por 1 franco (200 mrs., Juan Pérez de Urrezti), 32 sueldos (320 mrs., Pedro Ortiz de Leura), 1 ducado (365 mrs., Íñigo Vasco), 2 francos (400 mrs., Juan de Montellano), 1 corona (340 mrs., Ochoa de Aguirre y Juan de Zalduondo; este último pagó sin que sepamos el concepto, 2 coronas más, o 680 mrs., según trajo firmado de los cónsules), y 1 florín (265 mrs., Jonet David; más por los barcos de salvamento que allá tomó este último, 2 francos y 15 sueldos, o 600 mrs.; de manera que las 2 coronas de Zalduondo también puede que fuesen por este mismo gasto). Por su parte, el lemán entre Paimboeuf y Saint-Nazaire salió por 240 mrs. (Pedro de Eslares, o Solares), 1 franco y 5 sueldos (250 mrs., Lope de Larrinaga), o 1 franco (200 mrs., Juan de Barreza y Sancho Martínez de Leura). Mientras que la carabela de Sancho Martínez de Leura incluía entre sus averías conjuntamente, por acuerdo de los hacendados nanteses y dicho maestre, que se le abonase como a Juan de Leura, contado todo, tanto la misa, como el lemán de Nantes y de Portugaleta, a 128 mrs. por fardel. Oscilación de precios que se mantuvo en 1495

en los lemanes entre Nantes y Saint-Nazaire: 260 mrs. (Martín de Bériz), 1 corona (340 mrs., Juan de Montellano y Pedro de Salazar; 350 Colin Otin, en junio), 1 franco (Colin Otin, abril) y 2 francos (400 mrs., Juan Vasco). Mientras que el de Paimboeuf hasta Saint Nazaire fue de 20 sueldos (200 mrs., Juan Sánchez de Zalduondo) o 1 corona (340 mrs., Lope de Larrinaga y Sancho Martínez de Leura; este último trajo firmado un albalá por otros 2.000 mrs., del que no se explica el concepto). Mismo caso que en 1499, donde sólo se cita al lemán de Saint-Nazaire: 200 mrs. (Juan de San Juanes), 250 (Juan de San Juanes y Diego de Rabanza), 265 (Ochoa de Aguirre, julio, y Juan Ochoa de Bertendona), 300 (Ochoa de Aguirre, febrero, Juan de Montellano y Pedro Sánchez de la Barrera), 350 (Rodrigo de Riba), 400 (Antón de Coscojales, julio), 500 (por 2 lemanes tomados en S.N. por Antón de Coscojales, en octubre), 2 francos (400 mrs., Diego de Rabanza y Pedro Sánchez de Solares (o Eslares), 25 sueldos (250 mrs., Martín de Ugarte), 1 florín (265 mrs., Juan Sánchez de Zalduondo) y 1 corona (340 mrs., Lope Ibáñez de Leuzarra). Algo más uniformes fueron en los casos conservados para 1500, de nuevo para Saint-Nazaire, de 270 mrs. (Juan de Pando) a 300 (Juan de San Elices y Fernando de Alcedo), pasando por los 25 sueldos (250 mrs., Juan Sánchez de Zalduondo).

Llama poderosamente la atención que de los 62 barcos que salieron desde Bilbao a Nantes, del total de 287 que se recogen en los registros de averías, sólo en 10 se diga que iban a esta última ciudad en concreto. El resto, la inmensa mayoría, nada menos que 39, arribaron a San Julián de Concelles, a la ribera del Loira (Leyra); lo que refuerza la hipótesis que antes he planteado, que la lana que llevaban estos buques tenía como mercado la región interior de Bretaña, donde se concentraría su fábrica textil. 8 a Paimboeuf, lo que a veces se denomina la ría y canal de Nantes; porque puede que el río no estuviese practicable para que los navíos cargados subiesen más arriba, o porque su lana fuese a otras manufacturas del sur bretón. 3 a Pellerin, a veces llamado S. Pelegrín; por los mismos motivos. Y, 2 a Pellerin y S. Julián.

Tabla 10: Barcos zarpados desde Bilbao a Nantes u otros puertos del norte de Francia

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1490	mar	19	San Salvador	Carabela	Martín Sánchez Zabudín	Nantes, S. Julián
1490	jun	4	San Bartolomé	Carabela menor	Martín de Riba	
1490	jun	7	San Salvador	Carabela	Martín Sánchez Zabudín	
1490	jul	26	San Salvador	Carabela	Martín Sánchez Zabudín	
1490	ago	23	Santiago	Carabela	Juan de Zalduondo	Nantes, ribera Loira, S. Julián
1490	ago	27	Santa María	Carabela	Antón de Bilbao	
1490	sep	1	San Salvador	Carabela	Martín Sánchez Zabudín	Nantes, S. Julián
1490	sep	8	Señor Santo Crucifijo	Carabela	Juan de Montellano	Nantes
1490	sep	17	Santa María	Carabela mayor	Juan Martínez de Zalduondo	Nantes, S. Julián
1490	oct	3	San Antonio	Carabela	Juan de Rabanza	
1490	oct	5	Santa María	Carabela	Diego Pérez de Laredo	Nantes, Paimboeuf
1490	nov	30	San Salvador	Carabela	Martín Sánchez Zabudín	Nantes, S. Julián
1490	dic	1	Santiago	Carabela	Pedro de San Martín	
1491	abr	22	Santa María	Carabela	Íñigo Martínez de la Pedriza	Nantes
1491	jul	23	Santa María	Carabela	Íñigo Ortiz de Sestao	Nantes, S. Julián
1491	jul	23	San Salvador	Carabela	Martín Sánchez Zabudín	
1494	nov	19	Santo Crucifijo	Carabela	Juan Sánchez de Montellano	Nantes, ría y canal, Paimboeuf
1494	nov	3	Santa Marta	Carabela	Juan del Puerto	Nantes, S. Julián

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1495	ene	24	Santa María	Carabela	San Juan de Barraondo	Nantes, Paimboeuf
1495	feb	10	Santa Ana	Carabela	Colin Otin	Nantes, S. Julián
1495	abr	22	San Pedro	Carabela	Sancho Martínez de Leura	Nantes, Paimboeuf
1495	abr	29	Santa María	Carabela	Colin Otin	Nantes, S. Julián
1495	abr	30	La Trinidad	Carabela	Juan Vasco	Nantes, Pellerin
1495	jun	22	Santa Ana	Carabela	Colin Otin	Nantes, S. Julián
1495	jul	24	San Pedro	Carabela	Rolin de Uribarri	Nantes, Paimboeuf
1495	sep	9	Santa Ana	Carabela	Colin Otin	Nantes, Pellerin y S. Julián
1495	sep	9	La Margarita	Carabela	Jaime David	
1495	sep	10	San Bartolomé	Carabela menor	Fortuno de Montellano	Nantes, S. Julián
1495	sep	10	San Antón	Carabela	Íñigo Vasco	Nantes, Pellerin
1499	feb	21	San Pedro	Nao	Lope Ibáñez de Leuzarra	Nantes
1499	feb	23	Santa María	Carabela	Juan de San Juanes	Nantes, S. Julián
1499	mar	10	Santa Marta	Carabela	Rodrigo de Riba	
1499	mar	23	S. Bartolomé	Carabela	Juan de Montellano	
1499	mar	23	Santa María	Carabela	Antón de Coscojales	Nantes
1499	abr	3	Santa María	Carabela	Diego de Rabanza	Nantes, Pellerin
1499	abr	22	Santa María de Begoña	Carabela	Ochoa de Aguirre	Nantes, S. Julián
1499	jul	4	Sta Catalina	Carabela	Martín de Ugarte	
1499	jul	12	Santiago	Carabela	Juan Sánchez de Zalduondo	
1499	ago	13	Santa María	Nao	Juan Sánchez de Zalduondo	Nantes, Paimboeuf
1499	ago	19	San Juan	Nao	Íñigo de Sestao	
1499	ago	19	Santa María	Nao	Antón de Bilbao	

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1499	ago	20	Santa María	Carabela	Antón de Coscojales	Nantes, S. Julián
1499	sep	11	Santiago	Carabela	Juan Sánchez de Zaldondo	
1499	oct	4	Santa Marta	Carabela	Juan de Santaelices	Nantes
1499	oct	14	Santa María	Carabela	Hernando de Alcedo	Nantes, S. Julián
1499	dic	23	San Pedro	Carabela	Martín Ibáñez de Leuzarra	
1499	dic	23	San Silvestre	Carabela	Lope Ibáñez de Leuzarra	Nantes
1501	feb	25	Santiago	Carabela	Juan de Pando	Nantes, S. Julián
1501	feb	26	Santa María	Carabela	Pedro de Ibarra	
1501	mar	20	La Magdalena	Carabela	Sancho de Riba	
1501	abr	3	Santa Marta	Carabela	Sancho de Alza de Gobela	
1501	abr	27	Santa María	Carabela	García de Boliño	Nantes
1501	abr	28	San Antón	Carabela	Juan de Ceberio	Nantes, S. Julián
1501	jun	14	Santa María	Carabela	Sancho de Riba	Nantes
1501	jul	8	Santa María	Carabela	García de Boliño	Nantes, S. Julián
1501	jul	29	Santiago	Carabela	Pedro Sánchez de las Dueñas	
1501	ago	12	San Antón	Carabela	Juan de Ceberio	
1501	sep	3	Santiago	Carabela	Ochoa Sánchez de Larrinaga	
1501	sep	4	Santa María	Carabela	Sancho Balza de Gobela	Nantes
1501	sep	8	Santa María de Puerto	Carabela	García de Colino	
1501	sep	23	San Jorge	Carabela	Martín de Ugarte	Nantes, S. Julián
1501	sep		San Vicente	Carabela	Martín de Cavieses	
1490	sep	24	San Nicolás	Carabela	Martín de Igola	Ruan
1490	nov	8	Santa María	Carabela	Lope de Barraondo	

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Poca más es la información que nos aportan los registros de averías de salida sobre los fondeaderos de arribada, aparte del lugar concreto hasta el que debían llegar (ver tabla 10). Sin embargo, en algunas contadas ocasiones sí que son algo más explícitos. Caso de lo ocurrido en 1495 con la carabela S. Pedro, de Martín Sánchez de Leuzarra, patroneada por Rolin de Uribarri, en la que se acordó entre dicho maestre y Pedro de Palenzuela, mercader burgalés, por un poder presentado ante el fiel de Bilbao firmado por el prior y cónsules de la Universidad de Burgos, que el patrón debía ir con la buena ventura *tod de bot* (parece una expresión en francés) a la ribera de Nantes, a Paimboeuf o más arriba si pudiese, subir con las mercancías y entregarlas por el *borne* (registro de cargazón) según uso y costumbre de maestres y mercaderes. La nave debía zarpar mañana, al día siguiente, sábado 25 de julio, salvo por caso fortuito. Ya en septiembre de ese año, el día 9, partieron las carabelas Santa Ana, de Colin Otin, y la Margarita, de Jaime (o Jonet) David, para las que se estableció que dichos maestres debían remontar hasta Pelegrín (Le Pellerin) y hasta S. Julián (Saint-Julien-de-Concelles), si posible fuese.

Un surgidero cercano a Nantes, situado en la propia Bretaña, y que sirvió en ocasiones de destino alternativo, y en otras de lugar de partida, a dicha capital bretona fue la actual Quimper. Conocida en la época anterior a la Revolución Francesa como Quimper-Corentin, en referencia a S. Corentin, su primer obispo¹⁶⁸. Se encuentra en el extremo más occidental de la península bretona, en el Finistère francés, al fondo del estuario del río Odet, en un inmejorable puerto fluvial. En 1490, en el registro de la carabela S. Salvador, de Martín Sánchez Zabudín, se anota que si cuando llegase a Nantes estaba cercada por los franceses, dicha embarcación debía descargar en Campeo Quarentin (Quimper); por lo que el maestre cobraría otras 7 coronas además del flete, a derramar entre los mercaderes, según lo hacían en las averías. Desde allí también partieron algunas naves. Ese mismo año 1490, en mayo, en la carabela de Juan Rubierna se

168 De hecho, en los registros de averías se recoge como Camper Qurantin, lo que ha hecho difícil su identificación. De forma que en su día la confundí con Capbretón, aunque ya avancé que posiblemente no se tratase de esta plaza de Guyena (González Arce, 2015, pp. 86, 103-104).

dice que se le pagaron las averías de Bretaña, contadas por su padrón de allá. En total, 10,5 doblas con sebo y misas, por 3.837 mrs.; también se remuneró a 2 hombres que trajeron algo (está roto el documento) 2 ducados de oro, o 650 mrs.: más 2 libras de cera sin que sepamos su destino, pues asimismo está deteriorado por ahí el registro. Algunos meses antes, en enero, había partido desde este surgidero la carabela de Rodrigo de la Rentería, de la que se anota que sus costas de Bretaña fueron de 1.750 mrs., por lo que hemos de entender que, como en el caso anterior, se trató de sus averías contadas al modo bretón.

Caso parecido al anterior sería el de *Avenas*, fondeadero que no he podido concretar, y que en su día tomé por Amberes¹⁶⁹, pero puede que se tratase de la ciudad bretona de Vannes, lugar de fallecimiento y enterramiento de Vicente Ferrer, más cercana que Quimper a Saint-Nazaire y a la desembocadura del Loira y, por tanto, igualmente amarradero alternativo a Nantes. Que se trata de un embarcadero bretón, o al menos francés, nos lo indican los datos del barco que lo utilizó y el cargamento que transportó, sobre todo fardeles de lienzos; cuyas averías y fletes se expresan en moneda francesa. Fue el lugar de procedencia en 1489 de la nave de Antón de Coscojales, cuyo flete fue de 138 mrs./fardel. La cual gastó en el lemán local sólo 200. Ese maestro también trajo anotado por los cónsules locales —debieron de ser los de Nantes, por tanto— que se le pagasen 18 francos que había allí entregado por ellos.

Redon es una ciudad bretona de interior, situada al norte de Saint-Nazaire y Nantes, a orillas de los ríos Vilaine y Ost, por donde saldrían las mercancías (18 fardeles) que en 1491 llevó la carabela de Juan Vasco hasta Bilbao. Por hacer llegar la cual hasta el mar, el lemán local le cobró 1 franco o 750 mrs. (debió de tratarse de un *franc à cheval* de oro).

Apenas aparecen citados puertos normandos en los registros de averías, como Ruan, al que debieron acudir en 1490 las carabelas S. Nicolás, de Martín de Igola, y Santa María, de Lope de Barraondo. Esta última debía pasar por Honfleur (Una Flor) o por

169 González Arce, 2015.

Harfleur (Anteflor), antepuertos de Ruan, situados uno enfrente del otro, en la desembocadura del Sena; el segundo, al norte, está cercano a El Havre¹⁷⁰.

2.3. Londres y el Támesis

El tráfico mercantil entre Inglaterra y Castilla, o viceversa, fue menor que el habido con otros países o regiones, sobre todo con Flandes, que, como sabemos, era el principal destino de la lana castellana y a cambio, en los tornaviajes, llegaban desde allí paños y otros géneros muy variados. Por su proximidad, Nantes y La Rochela, también fueron mercados predilectos para la salida de metales férricos y lana, y la importación de lienzo y algún paño, como hemos visto, además de alimentos. Los ingleses, no obstante, fueron los segundos importadores de hierro bilbaíno, tras Flandes, pero como no demandaron lana, que ellos mismos exportaban, y poca peletería, no resultaron tan atractivos para Castilla como dicho condado; y ello dejó a Inglaterra como un destino equiparable a Nantes y La Rochela. Sin embargo, al ser el segundo proveedor de paños tras el emporio flamenco, este hecho situó a Londres como una plaza algo más atractiva para Castilla —no así tanto para Bilbao, que tenía una especial relación con Nantes y otras de la costa francesa, sobre todo por la adquisición allí de trigo, vino y otros suministros alimenticios, que, como sabemos, no aparecen en estas averías—, que las antedichas francesas¹⁷¹.

170 Los castellanos hicieron acto de presencia como comunidad mercantil en la ciudad de Ruan en torno a 1340. Ya en 1364 las ordenanzas de la localidad y los privilegios reales, concedidos ese año y ratificados en 1371, les otorgaban una situación privilegiada, pues quedaron exentos de impuestos, mientras que se nombraron tribunales propios para atender las disputas surgidas entre ellos; las habidas con los habitantes del lugar serían vistas por el preboste de Harfleur y su apelación, ante el preboste de la catedral de Ruan, así como por el baile y el vizconde de la ciudad. En el aspecto comercial, Ruan actuó tanto como una escala en las rutas entre Bilbao y el Mar del Norte, así como de puerto de Normandía y de la región de París, donde se colocaron grandes cantidades de lana y hierro. En 1477-78 arribaron a este surgidero un total de 469 naves, de las que más de 100 llevaban géneros procedentes de la Península Ibérica, sobre todo hierro, del que en dicho bienio se descargaron en dicho amarradero más de 260.000 libras (Suárez Fernández, 1959, pp. 127-142; García de Cortázar, 1966, pp. 243, 252-253; Tranchant, 2003, p. 257).

171 González Arce, 2015.

Figura 5: Sistema portuario de Londres, en el río Támesis, y del sur de Inglaterra



Fuente: elaboración propia

El río Támesis es navegable desde su desembocadura, en el estuario del mismo nombre del Mar del Norte, hasta Londres. Dicho estuario lo forma el curso fluvial desde Gravesend, donde veremos que hubo un puesto de control y un peaje, a partir de donde se expande, hasta el mar. En la ciudad fueron muchos los embarcaderos y amarraderos que se usaron como fondeaderos para las naves que hasta allí remontaban desde la costa, de los que en las averías de salida de Bilbao aparece de forma destacada el de Santa Catalina. Mientras que su curso está mejor descrito en las de llegada, porque, como en casos anteriores, los navegantes vascos precisaron de lemanes y atoajes para remontar dicho río hasta la capital inglesa, cuyas remuneraciones quedaron reflejadas en las mismas. Comencemos el análisis por ellas, que fueron 37, de los 247 navíos que constan en los registros de entrada. Más otro procedente de Southampton y uno más de Irlanda.

Tabla 11: Barcos zarpados desde las Islas Británicas a Bilbao, día de llegada (1) y día en que se contaron sus averías (2)

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre	Origen
1482	ene	7		Carabela	Pedro Ibáñez de Zurbarán	Londres
1482	ene			Carabela	Fernando Sánchez de Larrea	
1482	abr	21		Carabela	Martín de Amesqueta	
1482	jul	7		Carabela	Pedro Sánchez de Sabugal	
1482	jul	7		Carabela	Sancho del Casal	
1482	jul	13		Carabela	Juan de Rada	
1489	may	31		Carabela	Juanote de la Borda	
1489	jun	1		Nao	Juan de la Borda	
1489	jun	1		Nao	Pascual de Arteta	
1489	sep	1		Nao	Pedro de Gueldo	
1489	sep	1		Nao	Diego Pérez de Arbolancha	
1489	sep	1		Carabela	Juan de Ceberio	
1489	sep	4		Nao	Lope de Acha	
1490	ene	19		Nao	Martín Sánchez de Leuzarra	
1490	jun	4		Nao	Juan de Santander	
1490	jun	5		Nao	Pedro de Bilbao	
1490	jun	5		Nao	Ochoa de Zoronda	
1490	jun	5		Nao	Domingo de Alvístur	
1490	jun	8		Nao	Sancho de Líbano	
1490	jul	10		Nao	Íñigo de Zangronis	
1490	jul	20		Nao	Martín de Leuzarra	
1490	jul	27		Nao	Juan Fernández de Arbieto	
1491	ene	12		Nao	Ochoa de Larrinaga	
1491	ene	12		Nao	Lope de Larrinaga	
1491	ene	12		Nao	Juan Martínez de Gamis	

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre	Origen
1491	ene	20		Nao	Sancho de Bilbao	Londres
1491	ene	27		Nao	Pedro López de Vitoria	
1491	mar	22		Nao	Juan de Arechaga	
1491	abr	8		Nao	Juan de Basozabala	
1491	may	2		Nao	Juan de Arana	
1491	may	2			Arechaga	
1491	may	2		Nao	Juan de Amézaga	
1491	may	25		Nao	Martín Sánchez de Leuzarra	
1493	oct	13	5 nov	Carabela	Pedro de Eslares	
1494	may	3	3	Carabela	Diego de Arbolancha	
1495	ago	3	8	Carabela	Juan Martínez de Plasencia	
1499	jul	31		Nao	Juan Ochoa de Bertendona	
1495	may	8	16	Nao	Martín de Rentería	Southampton
1489	nov	20		Carabela	Juan de Tranes	Irlanda

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

El lemán de Londres debió de ser muy necesario, como ahora veremos, pues en su curso final el Támesis presenta aguas lentas, meandros y estrangulamientos, así como en el período medieval y moderno, abundantes bancos de arena con peligrosos bajíos¹⁷². Lo que lo convirtió en un auxilio para la navegación no precisamente barato¹⁷³. En 1482 Fernando Sánchez de Larrea hubo

172 Muchos buques encallaron durante siglos en el Estuario del Támesis y sus accesos. A 40 millas de la costa de Essex se hallan Las Arenas de Maplin y muchas otras largas y cambiantes lenguas de arena, lugar donde el Támesis se encuentra con el Mar del Norte. Los barcos en ruta desde Londres y los puertos de la costa este hasta Francia y el sur de Europa debían pasar por Goodwin Sands, en la costa de Kent. Zona en la que se perdieron más de mil embarcaciones desde finales del siglo XV.

173 En 1513, se solicitó a Enrique VIII que regulase las lemañeces en el río, pues la pericia de los pilotos se había degradado. De modo que el monarca entregó en 1514

de pagarle 2 coronas de oro, u 800 mrs. —luego estas coronas veremos cómo fueron de sólo 300 mrs., no de 400, pues, como ocurrió con las monedas francesas, la castellana mejoró su tipo de cambio también con las inglesas, con el paso del tiempo— al que utilizó para que pilotara su carabela hasta el mar. No terminaron ahí los gastos, luego hubo de satisfacer por el pasaje de Gravesenda —el peaje que antes he mencionado de Gravesenda, que sería similar al de la cadena visto para La Rochela— 1 corona. Con ella habría partido la carabela de Pedro Ibáñez de Zurbarán pues, al parecer, arribaron juntas a Bilbao, que entregó al lemán londinense nada menos que 45 reales, o 1.485 mrs., más 16 reales, 528 mrs., en Gravesenda, y por otro lemán, el de Sanduche¹⁷⁴, 34 reales, o 1.122 mrs. Más moderados fueron los dispendios de la carabela de Martín de Amesqueta, 480 mrs. por el lemán, 12 gruesos, 385 mrs., por el paso de Gravesenda, y 30 gruesos, 1.000 mrs., del lemán de Sanduche. Para volver a subir en la de Pedro Sánchez de Sabugal, con 4 coronas (a 350 mrs. cada una, 1.400) por el lemán londinense, que en este caso fue utilizado hasta las dunas o la desembocadura; a lo que sumar Gravesenda y otras costas del maestre, por 700 mrs.; y, por los gastos de cambiar en Londres el dinero castellano, que fueron por corona 35 mrs., más allá de los 350 a los que equivalía cada una, 427,5 mrs. —esto es, fueron cambiadas monedas castellanas por un total de 12,2 coronas—. Junto con esta nave llegarían otras dos, por la proximidad con la que se contaron sus averías, las carabelas de Sancho del Casal y Juan de Rada. La primera invirtió en lemanes 3 coronas o 1.225 mrs.; la segunda, hasta las dunas de nuevo, 1.380. Y en Gravesenda, 525 y 1 corona y 1 real (inglés, o 420 mrs. totales), respectivamente.

a una corporación, *Master, Wardens and Assistants of the Guild or Fraternitie of the most glorious and blessed Trinitie and Saint Clement in the parish Church of Deptford Stronde in the County of Kent*, o *Trinity House, Deptford*, la supervisión de los pilotajes, en especial en los cambiantes bancos de arena del Estuario.

174 Puede que se trate de la bahía de Sandwich, donde los barcos recalarían rumbo a España, tras salir del Támesis y antes de encarar el Canal de la Mancha, para aprovisionarse de vituallas y otros suministros, y, sobre todo, de hombres armados, como veremos más abajo; que no habrían cargado antes para no añadir más peso a bordo que complicase en mayor medida su navegación por los bancos de arena y bajíos de la parte final del río.

Si nos vamos a 1489, las cosas parece que no variaron mucho. Como lo demuestran los datos de otras 3 carabelas que habrían, como las anteriores, partido juntas, las de Juanote de la Borda, Juan de la Borda y Pascual de Arteta, con 41 gruesos (1.330 mrs.), la primera, y 5 coronas (1.500; por lo que ahora vemos que habían bajado a 300 mrs./corona) cada una de las otras en lemanes de los corcheles¹⁷⁵; y 17 reales (600 mrs.), de nuevo la primera, y 30 reales (900) cada una de las otras, en lo que ahora se denomina *sarseage* (una especie de peaje, así llamado) de Gravesenda. Otras cuatro naves que navegaron en conserva desde Londres a Bilbao esa judicatura fueron las naos de Pedro de Gueldo, Diego Pérez de Arbolancha y Lope de Acha, y la carabela de Juan de Ceberio con lemanes por 13 sueldos y 4 dineros (1.200 mrs.) la primera, 1.500 mrs. las dos siguientes cada una, y 1.200 la última. Mientras que al peaje de Gravesenda se lo denomina de nuevo *sarseage* en dos casos y *despacho* (de las licencias de paso que habría que pagar y tomar allí) en los otros dos; fue de 12 sueldos (1.080 mrs.), 1.020 mrs., 900 y 1.050, según el orden antedicho.

En 1490 la cosa se encareció algo para la nao de Martín Sánchez de Leuzarra, pues precisó de 6 coronas (1.800 mrs.; de a 300 mrs./cr) para pagar al lemán; y de 28 reales (800 mrs.) para el *sarseage*. Al tiempo que se complica algo el asunto de saber qué eran estos conceptos, pues en otras cinco naos que viajaron en convoy, las de Juan de Santander, Pedro de Bilbao, Ochoa de Goronda, o Zoronda, Domingo de Alvístur y Sancho de Líbano, de las que sabemos que la primera gastó en lemanes 5 coronas, y la última 1.200 mrs., se habla de, también para la primera, por un lado de *sarseage* por el que entregó 1 noble (850 mrs.), y de otro de *despacho* de Gravesenda, 18 gruesos (558 mrs.). Puede que fuesen dos aspectos diferenciados. Uno, el peaje (*sarseage*) de Londres, que luego veremos, y el otro el que estamos viendo de Gravesenda. Así se corrobora en los otros barcos de la conserva. En el siguiente se dice que gastó en *sarseage* 2.700 mrs. (posiblemente por los dos peajes antedichos); por el desembargo (puede que la nave fuese

175 A los que en alguno de este año se los denomina de *Londres* y en otros de los *corcheles* (torres), ¿en relación a la Torre de Londres?

retenida o simplemente se refiera al peaje o *despacho*), 630 mrs.; por un hombre que enviaron a Sanduche (que luego veremos era la bahía de Sandwich), 210; y, por el lemán de las dunas (o de la desembocadura, que sería diferente, por tanto, al de Londres y al de Sanduche), 3.600. En el que viene a continuación se anotaron, de *sausage* y *despacho* 2.160 mrs.; de los hombres que se enviaron a las dunas, 2.400 mrs. —como es mucho dinero para mensajeros, tuvieron que ser personas para desembarrancar el navío—; y, por el lemán de las dunas, 2.700 —también mucho dinero, por lo que incluirían alguna pinaza—. En el cuarto sólo se nos dice que gastó 1.800 mrs. en *sarseage*, y 2.400 en el lemán de las dunas. Y, en el quinto y último, apenas 450 mrs. en *sarseage*. Esa anualidad llegaron otras tres naos en julio, puede que asimismo juntas, las de Íñigo de Zangronis, Martín de Leuzarra y Juan Fernández de Arbieto; con 1 ducado (375 mrs.), 1.800 mrs. y 900, respectivamente, en lemanes. Y, 1 corona (300 mrs.), 810 mrs. y 300, en *sarseage*. Comprobamos qué dispares pudieron ser estos gastos en un mismo ejercicio, si los comparamos con los arriba expuestos.

Un nuevo convoy arribó a Bilbao procedente de Londres en enero de 1491. Veamos qué nueva información nos aporta. Estuvo formado por cinco naos, las de Ochoa de Larrinaga, Lope de Larrinaga, Juan Martínez de Gamis, Sancho de Bilbao y Pedro López de Victoria. Todas y cada una de las cuatro primeras pagaron por el lemán 6 coronas o 1.800 mrs. (a 300 mrs., pues). Mientras que la primera, del despacho de Londres —puede que fuesen las tasas portuarias de la capital— y Gravesenda, 800 mrs. Las dos siguientes abonaron lo mismo por el mismo concepto, pero ahora llamado *sarseage* de Londres y Gravesenda, 800 mrs.; por lo que hemos de entender que se trataba de un derecho de paso o tasa portuaria cobrada en esos dos puntos. La cuarta mantuvo este concepto de *sarseage* de Londres y Gravesenda, pero entregó por él 1.200 mrs. En el que la quinta gastó, en el ahora llamado *despacho* de Londres y Gravesenda, 1.080 mrs.; y, en el lemán de los bancos, 2.070. Como el primero de los navíos llevaba más paños que estos dos últimos, pero satisfizo menos por este peaje, no se hubo de abonar por el número de ellos embarcados. Puede que, como en casos anteriores, se hiciese por el tamaño de la

nave. Ya en abril, la nao de Juan de Basozabala empleó en *sarseage* de Londres y Gravesenda 28 reales o 840 mrs. En mayo arribaron otros tres barcos, que igualmente habrían viajado en conserva, el de Arechaga y las naos de Juan de Amézaga y Martín Sánchez de Leuzarra. Que a lemanes destinaron 2.000 mrs., 900 y 6 coronas (1.650 mrs.), respectivamente; y, en el despacho de Londres y Gravesenda, 1.800 mrs., 1.320 y 600 (en el último caso se habla de *sarseage*, no de *despacho*). En 1495 la carabela de Juan Martínez de Plasencia, arribada a Bilbao el 3 de agosto, cuyas averías se contaron el 8, invirtió en lemán, desde Londres hasta las dunas, 4 coronas y 5 reales.

En los pocos navíos que llegaron posteriormente desde Londres a Bilbao —como he dicho, desde allí solamente procedieron 37 buques, de los 147 totales que hay en los registros de las importaciones, debido al menor interés comercial mutuo entre Castilla e Inglaterra, por la menor variedad y cantidad de artículos intercambiados—, que se recogen en las averías, nada se dice de lemanes y *sarseages*, por lo que nos hemos de conformar con lo susodicho. Que se resume en que fueron gastos muy variables y parece que hasta arbitrarios, pues no ha habido forma de establecer cómo ni en función de qué fueron exigidas unas cantidades u otras por estas lemañeces o peajes.

Veamos si los documentos de salida nos aportan alguna luz más sobre estos aspectos. Son los relativos a los 33 buques que partieron desde Bilbao hacia Londres, de los 247 totales de los registros de las exportaciones.

Lo primero que llama la atención de la tabla siguiente es la variedad de amarraderos que hubo en el Támesis londinense en estas postrimerías del siglo XV. De entre todos ellos destaca el de Santa Catalina, presente en 16 de los 33 registros de averías, casi la mitad. De modo que podemos concluir que se trató del muelle preferente para la descarga del hierro, porque, al parecer, cerca se encontraban los hornos donde era fundido este mineral semitransformado llevado allí en cabos, como sabemos. Dicho cay se correspondería con el actual puerto deportivo, en forma de marina, que lleva su mismo nombre, sito en la ribera izquierda del río, junto al Puente de la Torre, el propio castillo de la Torre de Londres y el antiguo hospital de Santa Catalina, fundado en el siglo XII.

Tabla 12: Barcos zarpados desde Bilbao a las Islas Británicas

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1482			Santa María	Carabela	Pedro Jiménez de Bertendona	Londres
1490	mar	4	San Bartolomé	Carabela	Sancho de Líbano	
1490	mar	8	San Antón	Carabela	Diego de Achuri	
1490	mar	23	Santiago	Carabela	Íñigo de Cengronis	Londres, Santa Catalina
1490	mar	23	San Martín	Carabela	Juan de Villarmunt	
1490	mar	23	Santiago	Carabela	Íñigo de Zangronis	
1490	mar	23	Santa María	Carabela	Juan Martínez de Villamonte	
1490	oct	11	Santa María	Nao	Martín de Arechaga	Londres
1490	oct	11	Santa María	Nao	Pedro Jiménez de Bertendona	
1490	oct	11	La Magdalena	Nao	Juan de Arana	
1490	nov	3	Santiago	Nao	Juan Martínez de Amézaga	Londres, Sta Catalina
1491	may	19	Santa María	Nao	Ochoa de Goronda	Londres
1491	may	24	Santa María	Carabela	Martín de Eguía	Londres, Santa Catalina
1491	may	24	Santa María	Carabela	Diego de Achurri	
1491	may	25	Santiago	Carabela	Íñigo Martínez de Artaeche	
1495	mar	18	Santiago	Nao	Juan Martínez de Uriza	Londres
1495	abr	21	San Silvestre	Carabela	Martín de Bilbao la Vieja	Londres, ribera de arreamiza, Sta Catalina
1495	may	19	Santa María	Nao	Pedro de Ariz	Londres, ribera, Sta Cat o Blancuelo (Blackwall)
1495	may	21	Santiago	Carabela	Pedro Sánchez de Eslares (o Solares)	Londres, ribera, Sta Catalina o a los hornos, a donde pudiese subir

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1495	may	22	Santa Catalina	Carabela	Martín Sánchez de Bériz	Londres, Santa Catalina
1495	may	23	Santa María	Carabela	Martín Sánchez de Arriaga	Londres, hornos de la ribera, cerca Sta Cat
1495	may	27		Carabela	Juan Sánchez de Amézaga	Londres, Santa Catalina
1496	ago	11	Santiago	Carabela	San Juan de Solórzano	Londres
1499	may	1	Santa María	Nao	Juan Ochoa de Bertendona	Londres, <i>Blaco</i> (Blackwall)
1499	jun	1	Santiago	Nao	San Juan de Mauraza	Londres, ría y canal
1499	jun	24	Santa María	Nao	Íñigo de Mendoza	Londres, la <i>Gelsería</i> (¿Chelsea?)
1499	jul	8		Carabela	Ochoa de Basozabala	Londres, Sta Cat o la <i>Gelsería</i> (¿Chelsea?)
1501	abr	7	Santa María	Nao	Ochoa Pérez de Perteguis	Londres, Santa Catalina
1501	abr	22	San Pedro	Nao	Martín Sánchez de Arriaga	
1501	abr	23	San Silvestre	Carabela	Juan de Larrazábal	
1501	jun	18	San Pedro	Carabela	Juan de Bériz	
1501	jul	4	Santa María	Nao	Ochoa de Larrea	
1501	oct	23	San Antón	Carabela	Juan de Ceberio	
1501	jul	20	Santa María	Carabela	Pedro de Ibarra	Poole
1491	jul	1	Santiago	Carabela	Juan Martínez de Amézaga	Irlanda

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

El otro embarcadero que se cita es el de Blackwall, que aparece transcrito fonéticamente como *Blancuelo* o *Blaco*. Allí, en la actual estación de Cannon Street, se encontraba la sede de la Hansa alemana de la ciudad. Y, desde dicho lugar hasta la Torre/Santa Catalina se extendían los muelles de construcción naval, reparación y aprovisionamiento, al servicio de la marina mercante y la Flota Real.

En 1490 partieron juntas las naos de Martín de Arechaga, Pedro Jiménez de Bertendona y Juan de Arana¹⁷⁶, cuyas averías se contaron el 11 de octubre. En el contrato de fletamento el primer maestre se comprometió a subir con su barco hasta Londres, hasta donde llegasen las naos de Pedro Jiménez y de Juan de Arana; el segundo, hasta donde lo hiciese el de Juan de Arbolancha que, curiosamente, no aparece en el registro junto a las otras; y, el tercero, hasta donde subiese la nao de Pedro Jiménez de Bertendona.

En 1501, en el contrato de Ochoa Pérez de Perteguis, y su nao Santa María, el armador propietario, Pedro López de Vitoria, otorgó haber cargado las mercancías y se obligó a subir con ellas a Santa Catalina. Algo parecido a lo ocurrido con la carabela S. Silvestre, cuyas averías fueron contadas algunos días más tarde, perteneciente a Lope Ibáñez de Leuzarra y patroneada por Juan de Larrazábal; para la que Lope de Leuzarra, hijo del propietario Lope Ibáñez, otorgó haber cargado los hierros, y se comprometió a llevarlos a Santa Catalina.

Los paños llegados en 1495 a Bilbao desde Southampton, nada menos que algo más de mil, transportados por la nao de Martín de Rentería, habrían sido producidos por la pañería del sur de Gran Bretaña, no por la situada en torno a Londres, como los restantes de procedencia británica. Fue una industria de alguna calidad inferior que los textiles londinenses, pero también muy apre-

176 Fiel del concejo de Bilbao en 1489 (ARCV, SV, 1433-2, fol. 11v). En 1491 se trató un pleito en la Chacillería de Valladolid interpuesto contra él por Pedro González de Frómista, vecino de esa villa de Palencia y tesorero de la Santa Cruzada, por 133 ducados de oro que éste le había prestado para la reparación de su navío S. Sebastián, que se encontraba en Ramua, en Zelanda, para llevarlo hasta Santoña o Bilbao. Este barco había participado en la expedición anual organizada por las universidades de Burgos y de Bilbao a Flandes, para arribar a Tordelamua, en La Esclusa, y, una vez en su abra, fue obligado por la fuerza a ir a Ramua (ARCV, Ejecutorias, 36-34).

ciada y competitiva que aprovechó este estupendo puerto natural para su salida hacia el resto de Europa. Un fondeadero alternativo habría sido el vecino surgidero de Poole al que en 1501 la carabela de Pedro de Ibarra¹⁷⁷ llevó más de 6.000 cabos de hierro.

Por su parte, de Irlanda, sin que se indique de qué embarcadero, llegaron en 1489, en la carabela de Juan de Tranes, 4.593 docenas de pescado. Allí se llevaron en 1491, por la carabela de Juan Martínez de Amézaga, 700 fardes de sal y 20 toneles de vino de Cazalla.

2.4. Brujas, sus canales y antepuertos de Flandes y Zelanda

A partir del siglo XI, Brujas se convirtió en el principal puerto del Mar del Norte y capital de Flandes, gracias a la subida de la marea hasta la ciudad. Pero los sedimentos comenzaron hacia dicha centuria a cegar su acceso directo a la costa, lo que habría supuesto su ruina de no haberse producido, en 1134, una gran tormenta que rompió la línea costera flamenca y abrió una gran ensenada y un canal natural en Zwin. Esto significó para Brujas una nueva conexión con el mar a través de este canal de marea que penetraba unos 15 km hacia el interior, y que mediante otro cauce conectaba con la desembocadura del Escalda, más al noreste. Esta vía fluvial alternativa mantuvo a Brujas entre las ciudades portuarias más importantes de Europa, gracias a sus antepuertos de Damme, Sluis (Esclusa), Aardembourg, Hoeke, Monnikerede y Sint Anna ter Muiden, sitios en el Zwin, en la costa continental. Sin embargo, desde finales del siglo XIII en adelante, igualmente el Zwin se vio afectado por la sedimentación progresiva, que finalmente provocó que la vía fluvial se convirtiera en inutilizable y se cerrase el acceso directo de Brujas al mar, con lo que comenzó la decadencia comercial de la ciudad. Así, desde el siglo XIV los susodichos amarraderos se volvieron poco profundos, a excepción de La Esclusa¹⁷⁸.

177 Hijo de Juan de Ibarra, vecino de la anteiglesia de Santa María de Galdácano y testigo en el pleito que enfrentó a los prebostes de Bilbao y Portugalete en 1498. Cuando declaró tener 41 años (ARCV, SV, 4296-1).

178 Marechal, 1985a, pp. 211-216; Dumolyn y Leloup, 2016.

suerte de mercancías y llevarlas luego con barcos más pequeños a los puertos de Flandes, Brabante, Zelanda y Holanda, a veces a través de canales¹⁷⁹.

La importancia mercantil de Brujas, que la condujo a ser el principal emporio del norte de Europa, le vino de su estratégica situación en el punto de encuentro del comercio de la Liga Hanseática del norte, a la que pertenecía, y las rutas mercantiles del sur. También estaba incluida en el circuito de las ferias de telas flamencas y francesas a principios del siglo XIII. Tras el declinar de este sistema de ferias, la plaza supo mantener su pujanza mercantil gracias a sus privilegios, como el de la *estapla* de la lana de Flandes. Toda la lana foránea que llegaba al país, sobre todo desde Inglaterra y Castilla, para servir de materia prima a la industria textil local, debía ser descargada en Brujas. De modo que desde dicha localidad partían asimismo los retornos de la mencionada materia prima y otras importaciones, con lo que se convirtió en el principal centro para la redistribución de las manufacturas textiles y metálicas flamencas hacia el resto de Europa.

Sin embargo, la progresiva colmatación de sus nuevos accesos al mar, unida a las guerras civiles de finales del siglo XV, cuando encabezó la rebelión contra el regente Maximiliano de Austria, la condujeron a un inexorable declive, ya en el siglo XVI. Centuria a partir de la que fue sustituida en su primacía comercial, primero por Amberes, y luego por Ámsterdam¹⁸⁰.

Según los registros de averías del puerto de Bilbao, Brujas, o Flandes, pues hay que tener en cuenta que los de exportación se suelen referir genéricamente al condado y no a su capital como lugar de destino, era el principal mercado para la lana que salía desde dicho surgidero. A mucha distancia (con más de 60.000 sacas) de La Rochela (con algo menos de 21.000), como segundo destino, y de Nantes (algo más de 14.000), como tercero. Lo mismo se puede decir para el hierro, que en su mayor parte salía hacia Flandes/Brujas, con casi 56.500 quintales; seguida de Londres (casi 52.000),

179 Sicking, 2017, pp. 53, 84-85.

180 Finot, 1899, pp. 228-241.

de Nantes (casi 24.500) y, a gran distancia, de La Rochela (algo más de 2.000). Del mismo modo, los Países Bajos acapararon casi al completo la importación de rollos de tela castellanos de mediana calidad, así como los costales de peletería y regaliz¹⁸¹

En cuanto a las importaciones, desde Flandes llegaron a Bilbao la inmensa mayoría de paños de lana que utilizaron este surgidero para su entrada en Castilla, casi 21.000 unidades, seguidos de los ingleses, casi 9.700, y del apenas medio millar de los nanteses y rocheleses, para cada uno de estos dos casos. Plazas que, como dije, fueron, sin embargo, las mayores exportadoras de lienzos y de telas de fibras vegetales hacia Bilbao. Desde Flandes partieron hacia el fondeadero vasco, asimismo, manufacturas de metal (cobre, hierro, latón...), hilo, mercería, pescado...¹⁸²

Estos datos confirman a Flandes como el principal socio comercial de Castilla en el norte de Europa, como era bien sabido.

Veamos qué otros detalles nos aportan dichos registros sobre los especiales particularismos de la navegación con los puertos flamencos, derivados de las grandes peculiaridades geográficas del entorno costero de este condado arriba expuestas en parte. Para ello, comenzaremos, como en los casos anteriores, por las averías de las importaciones, las que mejor nos describen los amarraderos de salida y las operaciones que en ellos debieron realizar las embarcaciones para emprender rumbo a Bilbao. En total, en dichos documentos se recogen 64 naves con este origen, de las 247 que en ellos se contienen, que operaron según la secuencia recogida en la tabla 13.

181 En 1484 entraron en el puerto de La Esclusa nada menos que más de 150.000 kilos de lana (Finot, 1899, p. 224).

182 González Arce, 2015.

Tabla 13: Barcos zarpados desde Flandes a Bilbao, día de llegada (1) y día en que se contaron sus averías (2)

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre
1481	diciembre	14		Carabela	Pedro de Sabugal
1481	diciembre	14		Carabela	Martín Sánchez de Barraondo
1481	diciembre	17		Carabela	Pedro de Iturriaga
1481	diciembre	17		Carabela	Íñigo de Jáuregui
1482	enero	4		Carabela	Lope Ibáñez de Leuzarra
1482	enero	30		Carabela	Martín Sánchez de Barraondo
1482	abril	1		Carabela	Colás de Capetillo
1482	mayo	30		Carabela	Lope Ibáñez de Leuzarra
1482	junio	1		Carabela	Pedro Jiménez de Bertendona
1482	junio	13		Carabela	Juan de Arbolancha
1482	julio	31		Nao	Íñigo Martínez de Jáuregui
1482	agosto	1		Carabela	Pedro de Gueldo
1482	agosto	2		Nao	Fortuno Sánchez de Arriaga
1489	julio	28		Nao	Lope de Larrinaga
1489	septiembre	9		Nao	Juan Fernández de Arbieto
1489	septiembre	9		Nao	Juan de Montellano
1490	enero	12		Nao	Fortuno Sánchez de Arriaga
1490	enero	13		Nao	Martín de Leuzarra
1490	enero			Carabela	Juan de Martiartu
1490	septiembre	20		Carabela	Martín Ibáñez de Bilbao
1491	enero	27		Nao	Diego de Arbolancha
1491	enero	27		Nao	Martín de Eguía
1491	abril	8		Nao	Pedro de Gueldo

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre
1491	abril	8		Nao	Lope Ibáñez de Leuzarra
1494	enero	23	28	Carabela	Lope Ibáñez de Leuzarra
1494	enero	24	28	Carabela	Sancho de Susunaga
1494	febrero	4	11	Nao	Juan de Zabala
1494	febrero	5	11	Carabela	Íñigo de Sestao
1494	febrero	18	28	Carabela	Antón de Coscojales
1494	febrero	19	27	Nao	Ochoa de Larrinaga
1494	febrero	19	28	Carabela	Martín de Bilbao
1494	febrero	25	4 de marzo	Carabela	Juan de San Juan de la Peña
1494	marzo	12	21	Nao	Juan de Basozabala
1494	mayo	12	17	Nao	Domingo Colonzas
1494	mayo	12	17	Nao	Martín de Ysola
1494	julio	5	10	Carabela	Ochoa García de Salazar
1494	julio	5	10	Nao	Fortuno de Arana
1494	julio	5	23	Nao	Pedro de Anchaza
1494	julio	5	23	Carabela	Martín de Leuzarra
1494	julio	5	23	Nao	Ochoa de Zorondo
1494	julio	5	26	Nao	Martín de la Rentería
1495	enero	30	6 de febrero	Carabela	Íñigo de Sestao
1495	febrero	27	17 de marzo	Nao	Ochoa de Zoronda
1495	febrero	27	17 de marzo	Carabela	Ochoa García de Salazar
1495	febrero	28	10 de marzo	Nao	Lope de Larrinaga
1495	febrero	28	17 de marzo	Nao	Juan Martínez de Gamis
1495	marzo	1	16	Nao	Ochoa de Larrinaga
1495	marzo	1	17	Carabela	Juan de Arechaga

Año	Mes	Día (1)	Día (2)	Tipo	Maestre
1495	marzo	1	17	Carabela	Pedro de Arechaga
1495	marzo	1	17	Nao	Salas de Leguizamón
1495	marzo	8	17	Nao	Fortuno de Arana
1495	marzo	8	19	Carabela	Pedro de Eslares
1495	marzo	8		Carabela	Pedro de San Pedro
1495	mayo	30	2 de junio	Nao	Martín Zuri
1495	mayo	30	2 de junio	Carabela	Juan de Sazauri
1495	mayo	30	2 de junio	Nao	Juan Migueles
1495	agosto	7		Nao	Martín Sánchez de la Naja
1499	febrero	20	15 de marzo	Carabela	Martín de Arbolancha
1499	marzo	14		Nao	Juan Sánchez de Castro
1499	marzo	19		Nao	Juan de Arbolancha
1499	abril	4		Nao	Juan Ochoa de Bertendona
1499	octubre	16		Nao	Martín Sánchez de la Naya
1499	octubre	17		Nao	Martín Sánchez de Astoquiza
1499	noviembre	6		Nao mayor	Martín Ibáñez de Leuzarra

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Como en el caso de Londres y el Támesis, visto más arriba, para Flandes se habla de un lemán de los *bancos*. Se trataría del piloto práctico que conduciría las naves bilbaínas, y de otras procedencias, que llegasen al Mar del Norte hasta el interior del Zwin, para hacerlas atracar en sus fondeaderos de Esclusa o Damme, o en los otros que actuaban como antepuertos de Brujas; así como en su viaje de vuelta hasta mar abierto. En 1481 se lo cita en las

cuatro carabelas que llegaron desde dicho origen, las de Pedro de Sabugal, Martín Sánchez de Barraondo, Pedro de Iturriaga e Íñigo de Jáuregui, que hubieron de abonar por sus servicios 2,5 coronas (800 mrs.), 10 sueldos (750 mrs.), 6,5 sueldos (481) u 8 sueldos (570). Por los tipos de cambio parece que se contaron en dinero francés, no flamenco; al menos las coronas, que no fueron una moneda flamenca, sino francesa, que veremos rondó los 300 mrs. Estas naves, cuyas averías se ajustaron en el intervalo de cuatro días durante el mes de diciembre, habrían viajado juntas, en conserva, y, por tanto, partido asimismo en convoy, por lo que sus diferentes costas en lemanes atenderían a su volumen/tonelaje o cargamento/peso, algo que no queda claro. En 1482 se mantienen datos similares. Las carabelas de Lope Ibáñez de Leuzarra y de Martín Sánchez de Barraondo, arribadas en enero, poco después que las anteriores —en realidad, lo más probable es que navegasen de consuno, pero que sus averías se contasen días después, ya en el nuevo año—, pagaron a este lemán de los bancos de Flandes 2 coronas (570 mrs.; como vemos el tipo de cambio de las coronas era muy fluctuante) y 800 mrs., respectivamente. En abril-agosto los precios parecen haberse moderado algo. Las carabelas de Colás de Capetillo, Lope Ibáñez de Leuzarra, Pedro Jiménez de Bertendona, Íñigo Martínez de Jáuregui, Pedro de Gueldo y Fortuno Sánchez de Arriaga apenas satisficieron 435, 450, 327 (6 sueldos), 400 (5,5 sueldos), 570 y otros 570 mrs., respectivamente; puede que a causa del mejor tiempo atmosférico de la primavera-verano la labor de estos pilotos fuese menos ardua y sus honorarios, por tanto, menores. En 1489 de Flandes atracaron solamente tres naos, al menos que consten en los registros conservados: la primera en julio, la de Lope de Larrinaga, que gastó 750 mrs. en este lemán de los bancos, cifra de nuevo considerable; pero que en las de Juan Fernández de Arbieto y Juan de Montellano, arribadas en septiembre, se moderaron hasta los 270 y 310, respectivamente. En cualquier caso, estamos hablando de cantidades sensiblemente inferiores a las pagadas en las lemañeces londinenses vistas más arriba. Arbieto, además, trajo signado en su libro de cargazón que se le abonasen otros 3.000 mrs., según firmaron los cónsules de los mercaderes de Flandes, y que se contasen con las averías de la ropa que llevaba la nao, sin que sepamos bajo qué concepto.

En estos años finales del siglo XV el archiduque Maximiliano de Austria, como regente, y su hijo, Felipe el Hermoso, como heredero del ducado, cedieron al burgomaestre y a los escabinos de Brujas el cargo de la bailía del agua de La Esclusa, u oficial ducal que controlaba el tráfico marítimo y cobraba los derechos derivados del mismo. De modo que las autoridades municipales de la ciudad flamenca procedieron a reorganizar el servicio de pilotaje de los lemanes, dependiente de dicho puesto. Se aprobó una tarifa por las lemañeces (*lief ghelde van den pyloten*) calculada en función del tonelaje de las naves: de 50 toneles para abajo, 2 sueldos de gruesos; de 50-100, 4 sueldos; y, en adelante, a este respecto¹⁸³.

Entre 1488, cuando la ciudad de Brujas se alzó contra Maximiliano, y 1493/94, cuando terminó la guerra civil, la mayor parte del comercio castellano con Flandes se trasladó desde dicha plaza a Amberes, incluidos los consulados locales dependientes de Burgos y Bilbao; si bien algunos mercaderes castellanos y sus factores decidieron mantenerse en Brujas. Por ello, hemos de suponer que entre esas fechas la mayoría de los barcos que traficasen con dicho condado no tendrían su destino u origen en la antedicha plaza y sus antepuertos, sino más bien en Amberes o en los fondeaderos de Zelanda.

De este modo, en el primer navío registrado en 1490, la nao de Fortuno Sánchez de Arriaga, que llegó a Bilbao en enero, se habla genéricamente del *lemán de Flandes* —no de los bancos, o de los bancos de Flandes—, al que dicho maestre dio 2 libras o 1.000 mrs. Con ella habrían arribado la nao de Martín de Leuzarra y la carabela de Juan de Martiartu, cuyas averías se contaron días después, con unos gastos en este lemán de Flandes de 1.000 mrs., y 1.200 (2,5 libras), respectivamente. Puede que este aumento del desembolso en las lemañeces atendiese a mayores precios motivados por los peligros que entrañaba la guerra civil. Sin embargo, como he dicho, no todos los buques operaron desde Amberes. Así, ese año, en la carabela de Martín Ibáñez de Bilbao se habla de nuevo del *lemán de los bancos*, que sería el de Brujas, al que se entregaron 1.500 mrs. El ejercicio siguiente, 1491, en enero, en las

183 Finot, 1899, p. 217.

naos de Diego de Arbolancha y Martín de Eguía reaparece dicho lemán de los bancos, con sólo 300 mrs. por cabeza. Mientras que en abril, en la nao de Pedro de Gueldo, se anota un lemán de los bancos, por 13 sueldos, o 1.130 mrs., y otro dos de *las dunas*, 18,5 sueldos, o 1.640.

La siguiente judicatura en la que constan barcos con origen en Flandes es 1494. En enero contamos con el registro de la carabela de Lope Ibáñez de Leuzarra, cuyo *lemán de Flandes*, de nuevo, percibió 11 sueldos y 8 dineros, o 2 ducados, o 750 mrs. Habría viajado a Castilla junto con otras, cuyos registros son algo posteriores, del mes de febrero. Entre ellas la de Juan de Zabala, que invirtió en el mismo concepto solamente 375 mrs.; las carabelas de Antón de Coscojales y Martín de Bilbao, que emplearon sólo 265 cada una; o la de Juan de San Juan de la Peña, que sí dedicó mayor presupuesto, 4 ducados o 1.500 mrs. Ya en marzo, la nao de Juan de Basozabala gastó un grueso, o 1.250 mrs. Y, en mayo, las de Martín de Ysola y Domingo Colonzas de nuevo 2 ducados, o 750 mrs., cada una. En julio vuelven a aparecer diversos sistemas monetarios: en la nao de Ochoa de Zoronda, 2,5 coronas (a 340 mrs., 750 mrs.); en la de Fortuno de Arana, 3,5 mallas (875 mrs.); y, en la de Martín de la Rentería, nuevamente los arriba vistos 2 ducados (750).

En 1495, tras el final de la guerra, las colonias de mercaderes de Castilla, la castellana de Burgos y la vasca de Bilbao, ya habían retornado desde Amberes a Brujas, y, por tanto, se habría recobrado la normalidad en cuanto a la navegación. Así, en la carabela de Íñigo de Sestao, de enero, se registra al *lemán de los bancos*, que sería por tanto el de Brujas/Zwin, que salió por 6 sueldos o 375 mrs. Sin embargo, en algunas de las naves llegadas en febrero-marzo se vuelve a referir el genérico lemán de Flandes: Ochoa de Zoronda (1 florín, 1.250 mrs.; se trataría del florín de S. Andrés de oro, que luego veremos), Juan de Arechaga¹⁸⁴ (2 ducados o 750 mrs.), Salas de Leguizamón (otros 1.250 mrs.), Fortuno de Arana, Ochoa de Larrinaga y Lope de Larrinaga (de nuevo el florín, o 1.250 mrs., cada una); mientras que en otras se mantiene el de los bancos, como en la de Pedro

184 Regidor del concejo de Bilbao en 1489 (ARCV, SV, 1433-2, fol. 11v).

de Arechaga¹⁸⁵ (2 ducados, 750 mrs.). En la nao de Juan Martínez de Gamis, que asimismo partió en febrero, como en otras, no se dice nada de lemanes flamencos. Sin embargo, se explica que tomó dos lemanes para conducirla a Breste (Brest), que costaron 8 coronas (a 350 mrs, son 2.800 mrs.); mientras que el lemán de entrar y salir de Brest cobró 1 franco (o 240 mrs.). En mayo se anotaron las naves de Martín Zuri (nao), Juan de Sazauri (carabela) y Juan Migueles (nao), que emplearon, cada una, 2 florines (2.400 mrs.); porque, como se aclara en el primero de los registros, el lemán de Flandes fue tomado tres veces; mientras que el tercero especifica aún más, dicho piloto entró dos veces y volvió a salir con el barco. Finalmente, en agosto arribó la nao de Martín Sánchez de la Naja, que gastó en lemanes 1 florín y 12 sueldos, por 1.927 mrs.¹⁸⁶

En nada nos ayudan las naves atracadas en 1499 a entender de dónde —de qué puerto, canal o río en concreto— eran los lemanes flamencos y en función de qué percibían sus honorarios, tras lo intrincado de los datos de las averías precedentes. Esto es así porque ese año solamente contamos con una nao, la de Juan Sánchez de Castro, que contenga esta información, y en ella se nos dice únicamente que empleó en el lemán de Flandes 1.500 mrs. Mientras que en las escasas averías de 1500 no se encuentran barcos provenientes de este origen.

Como en casos anteriores, los documentos de salida solamente aportan información de los puertos de destino, pero no de los lemanes y atojas en ellos utilizados.

185 Maestre que actuó eventualmente como mercader, tal y como se recoge en un pleito de 1497 (García de Cortázar, 1985, II, p. 252).

186 Como vemos, por esas fechas el sueldo estaba sobre los 56,25 mrs., de manera que un florín (1.250 mrs.) equivalía a unos 22,22 sueldos; de ese modo, esta nave gastó en sebo, como veremos, 2 florines y 9 sueldos, o 3.000 mrs. (en realidad, 3.006 mrs.). Estos sueldos no serían de gruesos, porque cada florín equivalía a 3 sueldos y 5 dineros de gruesos, o 3,41 sueldos (a 12 dineros el sueldo), como comprobaremos más abajo. Sin embargo, asimismo hacia 1495, por un pleito entre Pedro de Arbolancha y el maestre Ochoa García de Salzar, sabemos que el quintal de hierro en Brujas valía 3,5 sueldos de Flandes, equivalente a unos 300 mrs. De modo que el sueldo estaba en unos 85 mrs., lo que supone una gran diferencia con los antedichos 56,25 que no es fácil de explicar, a no ser por las fuertes fluctuaciones monetarias ocasionadas por la reciente guerra civil (ARCV, SV, 4296-1).

Tabla 14: Barcos zarpados desde Bilbao a Flandes

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1482				Carabela	Pedro de Zabala	Flandes
1482				Carabela	Juan de Zalduondo	
1482				Carabela	Íñigo López de Jáuregui	
1482				Carabela	Fernando García del Hoyo	
1482				Carabela	Pedro de Escalante	
1482				Carabela	Arnao de Gomado	
1482				Carabela	Juan de Martiartu	
1482				Carabela	Pedro de Sabugal	
1482				Carabela	Martín Sánchez de Bérriz	
1482			Santiago	Carabela	Juan López de Acha	
1482			Santa María	Carabela	Antón de Uribarri	
1482			Santa María	Carabela	Pedro de Trauco	
1482			San Cristóbal	Carabela	Juan de Bérriz	
1482			Salvador	Carabela	Íñigo López de Jáuregui	
1482				Carabela	Salas de Leguizamón	
1482			Santa María	Carabela	Fortuno Sánchez de Arriaga	Flandes, Tordelamua
1482				Carabela	Martín Sánchez de Barraondo	Flandes, Tordelamua o Zelanda
1488	nov	4	San Vicente	Nao	Sancho de Bilbao	Flandes
1488	nov	5	San Silvestre	Nao	Martín Sánchez de Leuzarra	
1488	nov	6	Santa María	Nao	Juan de Lojo	
1488	nov	8	Santa María de Begoña	Nao	Juan de Basozabala	
1489	ene	12		Carabela	Fortuno Sánchez de Arriaga	
1489	mar	26	San Vicente	Carabela	Martín Íñiguez de Bermeo	
1489	mar	26	Santa María	Carabela	Ochoa de Larrinaga	

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1489	mar	31	Santo Crucifijo	Carabela	Juan de Montellano	Flandes
1489	abr	4	San Antón	Carabela	Diego de Echávarri	
1490	mar	1	Santiago	Carabela	Íñigo de Artaeche	
1490	mar	3	San Vicente	Nao	Sancho Martínez de Bilbao	
1490	mar	4	Santa María	Nao	Sancho Pérez de Zabala	
1490	mar	4	Santa María	Nao	Juan Sánchez de Zumelzo	
1490	mar	5	San Pedro	Nao	Rolin de Uribarri	
1490	mar	19	Santa María	Carabela	Rodrigo de Riba	
1491	may	17	San Vicente	Nao	Juan Ochoa de Arana	
1491	may	19	Santa María	Nao	Pedro de Arechaga	
1491	may	19	San Vicente	Nao	Jimeno de Bertendona	
1491	may?	26		Nao	Pedro de Sabugal, el mozo	
1495	may	6	Santa María	Nao	Ochoa de Larrinaga	
1495	may	11	Santa María	Carabela mayor	Juan Sánchez de Zaldondo	Flandes, La Esclusa
1495	may	11	Santa María	Carabela	Pedro de Arechaga, hermano de Juan de Arechaga	
1495	may	13	Santa María	Carabela	Juan de Ceberio	
1495	may	13	San Pedro	Carabela	Sancho de Susunaga	Flandes, Tordelamua
1495	may	13	Santa María	Nao	Santiago de Sestao	Flandes
1495	may	27	Santa María	Carabela	Rodrigo de Riba	
1495	dic	5	Santa María	Nao	Sancho de Bilbao	Flandes, La Esclusa o Zelanda
1495	dic	9	Santa María	Nao	Juan Martínez de Gamis	Flandes
1495	dic	10	Santa María	Nao	Ochoa de Larrinaga	
1495	dic	10		Carabela	Sancho del Castillo	
1495	dic	10	Santa María	Carabela	Juan Sánchez de Larrea	
1495	dic	11	El Crucifijo	Carabela	Fortuno de Montellano	

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1495	dic	12	Santa María	Carabela	Rodrigo de Riba	Flandes
1495	dic	12	Santa María	Nao	Juan Sánchez de Basozábal	
1495	dic	14	Santa María	Nao	Diego de Larrinaga	
1495	dic	14	Santa María	Carabela	Juan Sánchez de Zaldondo	
1496	ene	23	Santa María	Carabela	Juan Sánchez de Basozábal	Flandes, La Esclusa
1496	feb	27	Que Dios la salve	Nao	Martín de Morgaondo	Flandes
1496	feb	19	Santa María		Fernando del Ojo	
1496	mar	10	Sta María Magdalena		Antón de Bilbao	
1496	jul	16	Todos los Santos	Nao	Lope de Acha	
1496	jul	19	San Salvador	Nao	Nicolás de Vicente	
1496	jul	22	La Trinidad	Nao	Juan Vasco	
1496	jul	22	Santa María	Nao	Juan Ortiz de Martiarto	
1496	jul	22	San Antón	Nao	Íñigo Vasco	
1496	jul	31	Santa María	Nao	Pedro de Zabala	
1496	ago	1	Santa María que Dios la Salve	Nao	Juan Sánchez de Villamonte	
1496	ago	1	San Bartolomé	Nao	Pedro Sánchez de Iruxta	
1496	ago	1	San Silvestre	Nao	Martín de Bilbao la Vieja	
1496	ago	5	Santa María	Carabela	Juan de Vazarrate	
1496	ago	6	San Antón	Carabela	Martín Ochoa de Uriondo	
1496	ago	6	Santa Marta	Carabela	Juan de Pando	
1496	ago	8	San Román	Carabela	Lope de Ojancas	
1496	ago	9		Carabela	Juan de Rabanza	
1496	ago	10	Santa María	Nao	Antón Martínez de Uribarri	

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1496	ago	10	San Vicente	Carabela	Juan de Arechaga	Flandes
1496	ago	18	San Silvestre	Nao	Martín Sánchez de Leuzarra	
1496	ago?		San Cristóbal	Nao	San Juan de Solórzano	
1496	ago?		Santa María	Nao mayor	Antón de Coscojales	
1496	ago?		Santa María	Carabela	Juan de Larrauri	
1499	feb	19		Nao	Lope Sánchez de Acha	
1499	feb	31	San Silvestre	Nao	Martín Ibáñez de Leuzarra	
1499	mar	15	Santa María	Carabela	Juan Sánchez de Zaldondo	
1499	abr	27		Carabela	Fortún Pérez de Salcedo	Flandes, Ramua o La Esclusa
1499	jun	1	San Silvestre	Nao	Martín Ibáñez de Leuzarra	
1499	jun	1	San Pedro	Carabela	Martín Ibáñez de Leuzarra	Flandes, Zelanda
1499	jun	10	Santa Águeda	Nao	Ochoa de Arbolancha	Flandes, Ramua o La Esclusa
1499	jun	10	Santa María	Nao	Íñigo Martínez de la Pedriza	
1499	jun	12	Santa María de Guadalupe	Nao	Sancho de Iruxta	
1499	jun	12	Santa María	Nao	Ochoa Sánchez de Larrinaga	Flandes, Ramua o Zelanda
1499	jun	14	Santa María de Begoña	Nao	Juan de Bilbao la Vieja	
1499	jun	14	La Magdalena	Nao	Diego de Larrinaga	
1499	jun	15	San Miguel	Nao	Francisco de Zumelzo	
1499	jun	15	Santa María de Begoña	Nao	Martín de Astoquiza	
1499	jun	20	Santa María	Carabela	Rodrigo de Riba	Flandes

Año	Mes	Día	Nombre	Tipo	Maestre	Destino
1499	sept	5	La Trinidad	Nao	Fortuno Pérez de Salcedo	Flandes, Ramua o La Esclusa
1499	sept	24	Santa María	Carabela	Juan de Otoño	
1499	dic	19	San Bartolomé	Carabela	Juan Sánchez de Larrea	
1500	ene	21	San Pedro	Nao	Martín Sánchez de Arriaga	
1501	may	24		Nao	Pedro López de Vitoria	Flandes
1501	may	24	Santa María Magdalena	Carabela	Fortuno de Güemes	
1501	may	26	Santa María	Carabela	Juan Ochoa de Bertendona	
1501	may	27	Santiago	Carabela	Pedro Ochoa de Iturriaga	Flandes, La Esclusa
1501	may	27	Santa María Magdalena	Carabela	Antón de Bilbao	Flandes
1501	may	29	La Trinidad	Nao	Juan Udón de Alday	
1501	may		San Bartolomé	Carabela	Juan de Ibarra, piloto	
1501	jun	5	Santa María	Nao	Martín de Marquina	
1501	jun	7	San Miguel	Nao	Juan de Basave	
1501	jun	14	Santa María de Guadalupe	Nao	Santiago, piloto	
1501	oct	18	Santa María	Carabela	Diego de Rabanunza	
1501	oct	18	Santa María	Carabela	Fernando Delgado	
1501	oct	19	La Santa Trinidad	Carabela	Martín de Leuzarra	
1501	oct	21	San Martín	Nao	Diego de Basurto	
1501	oct	23	San Pedro	Carabela	Íñigo Vasco	
1501	oct	23	Santa María	Nao	Juan de Ceberio	
1501	oct	26	Santa María	Carabela	Pedro de Ibarra	
1501	nov	17	Santa María	Nao	Ochoa de Larrea	

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Como se aprecia en estos, nada menos que, 114 barcos con destino a Flandes, de los 287 que se contienen en los registros de averías, la gran mayoría, 90, zarparon sin un rumbo concreto, sino genérico, hacia Flandes. Del resto, cinco tuvieron como fondeadero final La Esclusa. Uno, como principal dicho puerto, y como secundarios, los de Zelanda; esto es, si no podía llegar a Esclusa, seguramente a causa del mal tiempo o por problemas de navegabilidad en el Zwin, debería dirigirse a cualquier fondeadero zelandés accesible. Hay tres naves cuya meta no sabemos con seguridad, se habla de Tordelamua, puede que se trate de la mencionada Sint Anna ter Muiden, muy cercana a Sluis (Esclusa); una de ellas tuvo como destino alternativo Zelanda. Si nos ocupamos de las que pusieron rumbo a esta isla, nueve navíos debieron dirigirse a Ramua, como surgidero principal, y, de no conseguir hacerlo, a Esclusa. Mientras que para otros cinco Ramua también fue su primera opción, pero, en su defecto, debían marchar hacia otro amarradero zelandés. Solamente una embarcación tuvo como atracadero genérico y único Zelanda.

Estos datos, unidos a lo que se ha apuntado al inicio de este apartado, y de lo que se puede leer en las páginas de este trabajo, nos indican que Flandes y Zelanda eran los destinos más inciertos para las exportaciones bilbaínas; pues, tanto las frecuentes y fuertes tormentas del Mar del Norte, como la precariedad de la navegación de los canales y cursos de agua que conducían a sus embarcaderos de tierra a dentro, hacían poco fiables los viajes hacia dicho condado. De manera que a la partida no se podía estar seguro de cuál sería el puerto de llegada, aunque toda la carga, o al menos toda la lana, sí tenía que ser llevada a Brujas. Por ello, en la inmensa mayoría de los contratos de fletamento se fijaba como lugar de arribada de forma genérica el condado de Flandes. Y, en aquellos pocos en los que no se hizo, se solía contemplar un fondeadero alternativo al surgidero inicialmente previsto para el atraque. En cualquier caso, se llegase a Ramua o a otro atracadero insular zelandés, o a los antepuertos de Brujas (Esclusa, Damme, Santa Ana u otros), en el continente, la mayor parte de las mercancías, y toda la lana, tenía que acabar en dicha plaza. A donde serían transportadas mediante barcos más pequeños o barcasas por los canales que la conectaban con el Zwin, como luego veremos.

2.5. Sevilla y Cádiz

Como ha sido dicho, en los registros de averías del puerto de Bilbao de los que se tenga constancia de su existencia, y que en este trabajo se analizan por primera vez por lo que respecta a la actividad naval, no aparecen los puertos del resto de Castilla. Probablemente, porque no interesasen a efectos probatorios en el pleito en el que fue presentada una copia de los que en su día reflejaron los intercambios con la Europa del norte, que es lo que ha llegado hasta nosotros, tras desaparecer todos los originales. No obstante, es conveniente hacer una referencia a estos dos puertos del sur de la corona en los que la presencia de bilbaínos y vizcaínos fue muy relevante. A buen seguro, se trató de los surgideros que, dentro de los denominados reinos hispánicos, contaron con una más nutrida comunidad de vascos estantes, residentes o avecindados, en especial procedentes de Bilbao.

Además, como hemos podido ver en las páginas precedentes, y en las que siguen a continuación, en los escasos registros aduaneros que se conservan de la capital hispalense, dentro de su almojarifazgo, caso de la *almonaima* y cuenta de mercaderes, aparecen algunos de tales habitantes vizcaínos de la misma. Así como ciertos maestros naturales del tal Condado, que arribaron con sus naves, tanto al propio embarcadero sevillano, como a sus antepuertos de Cádiz o Sanlúcar de Barrameda.

Dicho lo cual, hay que señalar que, sin embargo, la colonia de mercaderes vizcaínos en Sevilla no fue muy numerosa, si la comparamos con otras, pero sí alcanzó gran relevancia por el volumen de mercancías con el que traficaron, sobre todo hierro. Muchos de ellos fueron a la vez propietarios y/o maestros de naves, lo que aumentó su poder en la localidad. Gracias al cual alcanzaron un alto grado de privilegios en el ámbito mercantil, tantos al menos como los genoveses, según vimos más arriba. Mercedes que supieron y pudieron mantener en el tiempo por la trascendencia que su presencia en la plaza representaba para la economía hispalense. Algo similar ocurrió en Cádiz¹⁸⁷.

187 García de Cortázar, 1985, II, pp. 283-284. Sobre estos aspectos, Ronquillo Rubio, 2015.

3

Naves, navegación y navegantes

1. CARACTERÍSTICAS DE LA FLOTA BILBAÍNA

No es éste lugar para ocuparnos de la construcción náutica, si bien ésta fue una actividad íntimamente ligada a la navegación y al comercio exterior de esta época; y a pesar de que, como es sabido, los astilleros de la ría del Nervión estuvieron entre los más importantes de la costa cantábrica¹⁸⁸. Se trata de un sector muy relacionado con el comercio de mercancías por mar, pero ajeno a él, que implica cuestiones laborales, artesanales y técnicas que escapan al mundo del tráfico naval, pero que, al influir en el mismo, será necesario hacer algunas referencias a dicha industria.

Mucho antes que por su poder comercial, el desarrollo económico de Bilbao, y de su trayectoria de éxito, se inició gracias a

188 En Bilbao, los principales astilleros eran el del Arenal, en el paraje del rabal de San Nicolás y el del paraje del Astillero, que debió de ser el arriba visto de Bostinchaurreta, todos en la margen derecha de la ría. Asimismo, en la orilla izquierda del canal había otros como el varadero de Marzana, el astillero de Basurto de Acha, al pie de la iglesia de San Vicente de Abando, el de San Mamés, el de Ayeta en Zorroza y el de San Nicolás de Ugarte y Portu; así como los de Zubileta, Beurco y los de los ríos Cadagua y Galindo. Y, al final del mencionado curso de agua, los astilleros de Portugalete (García de Cortázar, 1966, p. 169 y ss.; Rivera Medina, 1998, p. 51). Las propias naves bilbaínas y vizcaínas fueron objeto de comercio, de forma que eran construidas para su venta, incluso en el extranjero, a pesar de que estaba prohibida su exportación, según pragmática de 1501 (Fernández Duro, 1876, V, p. 11). No sólo porque reducía su disponibilidad para el transporte de mercancías en Castilla, sino además porque podía servir a los intereses bélicos de los potenciales enemigos del reino. Para sortear este vedamiento se solía hacer un primer viaje comercial con ellas a nombre del constructor, o de un propietario interpuesto, para entregarlas luego a su verdadero dueño o enajenarlas en el exterior (García de Cortázar, 1985, II, pp. 297-298).

la pujanza de su flota. Fueron la cantidad, variedad y calidad de las embarcaciones de la villa, el buen hacer y conocimientos de sus marinos y navegantes, así como la seguridad y prestaciones de su puerto, los que atrajeron a la localidad en cantidades crecientes las mercancías castellanas y del resto de Europa. Una vez establecidos y consolidados dichos flujos comerciales allí, en los que los bilbaínos apenas participaron como algo más que transportistas, éstos pasaron más adelante de ser meros auxiliares e intermediarios locales de los grandes mercaderes foráneos de largo recorrido, a realizar por sí mismos esta actividad, de forma que fueron desplazando en ella en el largo plazo a los forasteros, para acabar por ser ellos los protagonistas del comercio internacional de la plaza.

Veamos, antes de ocuparnos de analizar la flota bilbaína, sus propietarios y trabajadores, cómo actuaba su principal cliente, la Universidad de mercaderes de Burgos, a la hora de contratar sus navíos.

En 1499 dicho gremio mercantil se dirigió a los Reyes Católicos para que ratificaran la primera de las ordenanzas que redactara tras ser fundado su Consulado, y se le otorgara la capacidad de elaboración de normativas de universal y obligado cumplimiento. Ésta se basó en una costumbre seguida desde tiempos inmemoriales por la cofradía-universidad burgalesa, consistente en que antes de que se fletasen las naos con las lanas, hierros y otras mercaderías, con destino a Flandes, Francia y Bretaña, se obtenía información entre todos los componentes de la Universidad sobre cuánta lana o mercancías querían exportar, de manera que conforme a la cantidad estimada se fletarían las naves necesarias, buscando para ello las mejores y más convenientes, así como las gentes de armas precisas para la defensa de las mismas. Una vez concertadas las naves para la flota, y otorgado el poder de los mercaderes, la Universidad se obligaba con los maestros de las naos y carabelas, prometiéndoles y asegurándoles darles la máxima cantidad de géneros que pudiesen llevar. Sin embargo, recientemente, algunos mercaderes de la Universidad, cuando la flota estaba ya casi lista y la mayor parte de los bienes embarcados, contrataban otros navíos peores, pero con fletes más baratos, para que viaja-

sen al amparo de ésta, sin respetar así los compromisos adquiridos por la institución con los maestros de las embarcaciones, en nombre de todos sus componentes. De manera que ésta tenía que indemnizarlos por los vacíos de fletes, en ocasiones con grandes cantidades de dinero. Como lo que abonaron el año anterior, cerca de un millón de maravedís, además de la sanción correspondiente. De modo que los socios que respetaban los acuerdos debían pagar por los que no lo hacían. Por tal causa, la Universidad solicitó la intervención real para evitar agravios semejantes y proveer que la flota partiese a su debido tiempo, bien aderezada y de forma conjunta. Los monarcas mandaron al Consejo Real que viese la anterior ordenanza y deliberase sobre su utilidad¹⁸⁹.

1.1. Tipología de las naves

Las embarcaciones más utilizadas en los últimos siglos medievales en la costa vizcaína fueron las naos, pinazas, chalupas, cocas y haloques. Algunas de las allí construidas alcanzaron hasta los 300 toneles. Sin embargo, la más común fue la carabela, con una capacidad de entre 40-50 toneles; cuya principal característica era su gran maniobrabilidad que, junto con su poco calado, la hacía muy apta para navegar por aguas poco profundas, como el canal de la ría del Nervión¹⁹⁰.

189 González Arce, 2010b, p. 169.

190 García de Cortázar, 1966, p. 170 y ss.; Rivera Medina, 1998, pp. 60-61. Sobre las características de los bateles, balleneros, pinazas, fustas, naos, carabelas, galeras y carracas, García de Cortázar, 1985, II, pp. 189-190. En las primeras expediciones a América de finales del siglo XV y comienzos del XVI fueron raros los barcos que superaron los 100 toneles, incluso muchos de ellos rondaron los 50. En su mayoría eran carabelas (44), frente a las naos (12). El tonel o tonelada, sinónimos en esa época, como medida de capacidad de los barcos, seguían la unidad de medida del tonel macho, que equivalía a 2 pipas, o a 5 botas por 3 toneles. Los cereales y leguminosas se mensuraban a 2 cahíces por tonel. El cahíz sevillano de trigo tenía 660 l., o 528 kg., aproximadamente, lo que daba un peso por tonel de 1.056 kg., o una capacidad de 1.320 l. La pipa de vino solía contener unas 28 arrobas, de modo que cada tonel tendría 880 l., pues cada arroba equivalía a 16 l. Pero, si se aplica el premio del tonel macho sobre la tonelada sevillana, que era del 20% en el siglo XVI, cada tonel tendría 1.065 l. La fruta y otras mercancías se contaban por quintales, a razón de 22,5 quintales/tonel. Por su parte, el quintal sevillano de 4 arrobas equivalía a 46 kg, por ello, en este caso el tonel pesaría 1.035

Por lo que respecta a las décadas siguientes, tenemos algunas nociones sobre qué clases de barcos eran los empleados en la costa cantábrica oriental gracias los a 68 contrataros de fletamento conocidos hasta ahora, correspondientes a la primera mitad del siglo XVI¹⁹¹.

Hay que señalar, en primer lugar, que la documentación de la época solía simplificar y hacer una mención genérica de los navíos, citándolos todos como simples *naos*. De esta forma, de los cincuenta y nueve casos en los que tenemos información en los antedichos contratos de fletamento, las carabelas aparecen en veintiuna ocasiones, las naos en veinte y los galeones en dieciocho. La capacidad de carga de estos buques, aun cuando la conocemos en una cantidad reducida (una docena de ocasiones), es más bien pequeña, pues no se superan los doscientos cuarenta toneles; cifra baja, máxime si tenemos en cuenta que en la mayoría de los casos para los que disponemos de este dato se trata de galeones, es decir, naves con una capacidad de embarque superior a esta anotada, y que no aparecieron hasta dicho siglo XVI. Esto induce a pensar que este comercio al margen del ortodoxo, que era el regulado por el Consulado de Burgos —pues estos contratos de fletamento a que me estoy refiriendo fueron aportados como prueba en un pleito, para ejemplificar con ellos este tipo de navegación comercial aparte de la organizada por dicha corporación—, se llevaba a cabo con embarcaciones de segunda fila, esto es, barcos pequeños, ya que los buques de gran calado serían los que se emplearían en las flotas burgalesas.

kg. Todo esto indica que en los cálculos para las cargas se combinaban los conceptos de volumen y peso, según las mercancías embarcadas, si eran sólidas o líquidas, y las condiciones de su embalaje y estiba (Ladero Quesada, 2008, pp. 86-91). 10 toneles de Vizcaya equivalían a 12 castellanos (García de Cortázar, 1966, p. 171).

191 Algunos de estos acuerdos especifican el tipo de embarcaciones de las que se trataba; y, a veces, su tonelaje. También el puerto en el que se encontraban ancladas en el momento de la firma y la tripulación que iban a llevar; en cuyo caso se distingue entre marineros, grumetes, pajes y hombres de armas. Así como el armamento de esta tripulación, armas de fuego y ballestas, al igual que el de la nave; diferenciándose entre las piezas gruesas, como las bombardas, y los versos. Otros aspectos que se podían recoger eran el de la munición o las características de los castillos de proa o popa donde iba ésta o el armamento (Gil, González y Hernández, 2013, pp. 57, 76).

Otro dato que nos confirma el reducido tamaño de estas embarcaciones es el referente a la tripulación enrolada. Lo conocemos para un total de veinticuatro casos, de los que en veinte era inferior a los treinta y dos tripulantes. Si a esto le añadimos el hecho de que la mayoría de esos navíos contaban con armamento, y que tan sólo en uno de los ejemplos se señala expresamente que otros hombres (doce) se encargarían de manejar esas armas, podemos decir que la tripulación señalada al principio era toda la que iba a bordo, bien para funciones propias de la navegación, bien para otras.

Por lo que respecta al precio de estas naves comerciales, como se puede suponer, fue muy variable, en función de su tamaño, aparejos y estado de conservación. A lo largo del trabajo se pueden encontrar algunos casos de asaltos, daños o naufragios a embarcaciones en los que en los consiguientes pleitos se hace una estimación de su valor. Que, en cualquier caso, fue muy considerable, si tenemos en cuenta que los barcos eran en la Edad Media, y hasta la Revolución Industrial, las mayores máquinas que existían, y uno de los bienes de más valiosos.

Así, en una querrela de 1484 de Martín Ochoa de Larrea contra Pedro Ibáñez de Zurbarán, maestre al que hemos visto en varias ocasiones en estas páginas, ambos bilbaínos, el primero acusó al segundo de haberle robado su nao llamada S. Pedro con todas sus jarcias y aparejos, que estimó en 250.000 mrs.; más otros tantos de daños y costas. Los hechos se remontaban a 1480, cuando Larrea compró dicha nave que fue embargada por orden de los Reyes Católicos a Zurbarán, que en ese momento se hallaba en rebeldía contra ellos. El precio pagado fue de varias tazas de plata, algunos fardeles de lienzos y otras cosas. Pero, sin embargo, Zurbarán no quiso hacer entrega de la embarcación a Larrea, y se la arrebató con la ayuda del alcalde del fuero de Vizcaya y de gentes armadas, cuando se hallaba surta en el astillero sito bajo la iglesia de San Pedro de Deusto. Lo que dio lugar a un largo litigio judicial¹⁹².

192 FDMPV, 117, pp. 99-100; 118, pp. 75-77; 119, pp. 13-14, 19-21, 106-108, 132-134; García de Cortázar, 1985, II, pp. 262-263.

En 1483 el bilbaíno Juan Sánchez de Arbolancha comunicó a los Reyes Católicos que poseía una nao que había comprado a Diego de Valdés, asturiano, por 800 doblas de oro castellanas; pero recelaba que alguien le quisiese privar de su disfrute. Por ello les solicitó amparo¹⁹³. Ese mismo Valdés vendió otra nao, llamada la Magdalena, a Pedro Ortiz de Madariaga, vecino de Bilbao, por precio de 240.000 mrs. De los cuales le adelantó en metálico 140.000. Tras ello, como Valdés había cometido ciertos delitos, resultó condenado a muerte y embargado en sus bienes, incluida dicha nave, que le había sido confiscada junto al resto de sus posesiones para el fisco regio. De manera que los monarcas habían hecho entrega del barco al doctor Rodrigo de Maldonado, de Talavera, miembro del Consejo Real; el cual fue vendido y se le entregó a éste el dinero de la venta. Sin embargo, Madariaga se temía que el antedicho doctor le reclamase los 100.000 que quedó a deber a Valdés, por lo que en 1484 pidió amparo a los monarcas, que le prohibieron hacer tal reclamación y que la misma fuese ejecutada. Por su parte, Madariaga demandó a Suero del Abad, vecino del concejo de Carañas, el dinero que le había adelantado a Valdés por el barco. Gracias a ello sabemos que Madariaga había comprado originariamente la embarcación a este tal Suero, o Fernando, del Abad, por 250.000 mrs., pero que la misma no era suya, sino, como hemos visto, de Valdés; de manera que la diferencia de los 10.000 mrs. fue la comisión que obtuvo este intermediario. Al cual le exigió los 150.000 mrs. del adelanto¹⁹⁴.

En 1495 fue promulgada una ejecutoria de un litigio visto en la Chancillería de Valladolid entre Martín de Laraundo, vecino de Plasencia (¿Plencia?), como demandante, y Martín Ortiz de Martiarto y Juan de Arbolancha, vecinos de Bilbao, como demandados. Estos últimos habían suscrito una obligación según la cual, ambos, más Martín Ochoa de Uriondo, de mancomún, se comprometían a pagar a Laraundo 150.000 mrs. en oro o plata a cambio de la mitad de su carabela, que compartía con Ochoa de Uriondo, su hijo que

193 FDMPV, 118, pp. 10-12.

194 Hacia 1487 el antedicho Madariaga habría fallecido, pues ese año fue reclamada una deuda a su mujer por los mercaderes burgaleses Fernando y Juan de Sahagún (FDMPV, 119, pp. 68-69, 76-78, 118-122; 137, pp. 165-166).

era el maestre de la embarcación. Dinero que debían entregarle en Bilbao o en otra parte en ciertos plazos. Para lo que obligaron sus personas y bienes. Pago que, como no se había cumplido al completo, sino que restaban todavía por satisfacer 35.000 mrs., el demandante los quería ejecutar en los bienes de Martiarto y Arbolancha, más el doble de esa cifra a que estaban obligados por no haber cumplido su compromiso. Para ello, por el prebostao bilbaíno, Diego de Zabala¹⁹⁵, les fueron prendados la cuarta parte de los

195 Al parecer éste era a su vez dueño de una embarcación. De manera que en 1497 se dictó una ejecutoria en el pleito que inició Diego de Zabala, morador en Achurri, contra Fortunato de Catelinaga, de Bilbao. Diego era patrón de la nave de su padre, Martín de Zabala, llamada Santa María. La cual había sido fletada como mercader principal por Pedro de Toledo, para llevarla cargada de fruta desde el puerto de Tavira, en el Algarbe, a Flandes, Ruan u otra parte conveniente, según constaba por la carta de fletamento. Mientras que el navío se encontraba en dicho surgidero, Catelinaga, que participó en el embarque, para hacerle daño, no quiso pagarle las averías que le correspondían, acostumbradas en dicho embarcadero. Lo que le retasó 30 días, y por ello no pudo partir con el resto de la flota que iba a Flandes. Lugar al que salió cuando ya habían llegado las restantes naves del convoy. Una vez zarpado, le sorprendió una tormenta y tuvo que resguardarse en Lisboa. Donde en 1494, para perjudicarlo y alborotar a la marinería, a propuesta de Catelinaga, algunos se pasaron a otra nave armada, por lo que Zabala hubo de contratar nuevos tripulantes antes de seguir viaje. Camino de Flandes otra nueva tormenta le obligó a refugiarse en un puerto inglés, y perdió el batel, toda la artillería, el mástil, las velas, las jarcias y los aparejos, por valor de 110.000 mrs. A lo que había que sumar los gastos de lemanes y la ayuda recibida, por otras 60 coronas de oro. Llegado a Flandes en febrero de 1495, Catelinaga prosiguió con su intento de dañar a Zabala, por lo que lo acusó públicamente de ladrón y de llevar en su nao las mercancías que le pertenecían. Motivo por el que fue encarcelado durante siete días, lo que fue aprovechado por Catelinaga y sus gentes para aterrorizarlo y amenazarlo con cortarle el cuello y la lengua, y sacarle los ojos. Prisión de la que pudo salir tras pagar 40 coronas inglesas y dar fiador que avalase 1.450 reales que debía entregar a Catelinaga. Todos estos perjuicios los evaluó Zabala en una suma de 250.000 mrs. y 100 coronas de Inglaterra, sin contar la fianza que debió dar, que debía ser anulada, según solicitó en la querella que interpuso contra Catelinaga. Quien alegó que él no había entorpecido el viaje de Zabala, sino que éste no aprestó a tiempo su nave para partir con el resto de la flota, de modo que al llegar más tarde que las restantes a su destino, Catelinaga iba a sufrir pérdidas en las 18 toneladas de fruta que llevaba en ella, valoradas en unos 60.000 mrs.; y, por ello, denunció a Zabala, que fue encarcelado por tal motivo. Cargamento que Zabala no quiso entregarle en el puerto de Lisboa ni consintió que se embarcase con él en su navío, y que vendió por su cuenta en el puerto inglés donde se refugió (se dice que se trató de *Tropesan*), sin tener autorización para ello. El fallo fue favorable a Catelinaga, de manera que quedó desestimada la demanda de Zabala por no haber podido probar su acusación (ARCV, Ejecutorias, 117-22).

aparejos de la carabela, y el cuarto del vaso de la nave, que habían adquirido los antedichos. Además, éstos dieron como su fiador al mercader bilbaíno Ochoa de Líbano. En su defensa, Martiarto y Arbolancha alegaron que en realidad no habían comprado la carabela a Laraundo, sino que habían actuado como fiadores de tal compra por parte de su hijo Ochoa de Uriondo, que sería el que tenía que correr con la deuda contraída con su padre. Mientras que Laraundo se había comprometido a entregar la nave con capacidad de carga de 150 toneles, así como bien aparejada de cables, *trozajes* (trozas), amarras, lombardas, armas y otros aparejos propios de cualquier carabela de su tamaño; cuando en realidad su capacidad no era mayor de 105 toneles, ni les dio los cuatro cables mayores nuevos, de peso de 28 quintales, ni otro cable nuevo de 4,5 quintales; ni tampoco las armas ni *trozajes* comprometidos. Menoscabos que estimaban en una cuantía de 50.000 mrs. Alegaciones que no sirvieron de mucho, pues fueron condenados en primera instancia, en Bilbao. Por lo que apelaron ante la Chancillería, que ratificó esa sentencia¹⁹⁶.

No fue el único caso en el que Juan de Arbolancha se vio envuelto en procesos judiciales por la compra de barcos. Ese mismo año 1495, Juan Sánchez de Arbolancha, su padre, junto con Martín de Gorgollo, su yerno, por tanto cuñado de Juan de Arbolancha, ambos vecinos de la villa de Bilbao, de mancomún, suscribieron una carta de pago con Juan Martínez de Mori, de Laredo, maestre de la carabela Santa María; por la que se comprometían a darle por la mitad de ella 450 ducados, que les quedaban por pagar de un total de 900, por los cuales les había vendido este último la mitad del navío a los antedichos, junto con la mitad de sus aparejos y artillería. Lo que había sido asentado en un contrato público suscrito ante el escribano Juan Martínez de Gueldo. De tal suma dejaron de abonar a Mori 225 ducados, que éste reclamó por vía judicial, para lo que pidió que dicha nave, que se encontraba en la concha de Laredo, fuese embargada. A lo que el corregidor local respondió que el alguacil de la villa aprehendiese la parte del navío del que era maestre Martín de Arbolancha, puesto por su hermano Juan y por Gorgollo, para cobrarse la deuda en sus velas, aparejos y arti-

196 ARCV, Ejecutorias, 91-27.

llería. De modo que le fueron requisados 2 cables suficientes, que fueron vendidos al laredano Bartolomé Terreuzo, que fue el que más pujó, por 26.500 mrs., la verga principal (por 5.000 mrs.) y la del trinquete (500), 35 pasavolantes con sus servidores y caballetes (500 mrs.), las velas y papahígo mayor con 2 bonetas (10 ducados o 3.750 mrs.), el papahígo del trinquete con 2 bonetas (2.000 mrs.), la vela de la gavia y del broquel (1.000 mrs.), un mástil de *sapía* de 42 codos (8 ducados o 3.000 mrs.) y una troza vieja (750 mrs.). Pasados nueve días, García de Salinas sobrepujó 500 sobre el total de la oferta anterior; e Íñigo de Zabala, otros 500 más. Pero como con ello no se cubrían los antedichos 225 ducados, el corregidor ordenó al alguacil tomar más prendas por valor de otros 110 ducados: un palanquín, una cuerda de palanquín sin poleas, unos cabos de beca y arponera para rebenques, una escota para gavia, otra escota de gavia pequeña, dos poleas de los *alamandines* del trinquete con sus *rodalas* de cobre, 2 falcas de los palanquines del trinquete, un palanquín con sus velas y los bordines con sus astas de vela principal y 2 clamándulas de trinquete, 2 astas de trinquete de popa cortas, una traza delgada, una bolina principal, una troza sirviente, un palanco principal, una cuerda delgada con 2 poleas de la *vezana* (mesana) de popa, otra cuerda de la *bezana* de popa, una troza delgada, una polea con sus rodalas de hierro, otra polea con sus rodalas de palo pequeña, dos garos de avance con sus rodalas de cobre, el arpeo de viso con su candela, la candela del batel, la vergadela cebadera, un broquelete y una troza sirviente, un *alamandre*, otro *alamandre*, una *guindariza* gruesa del tillado, la troza del trinquete, la troza mayor, una escota del trinquete, el *astán* de la *trozaverga*, 2 *contraescotas*, una verga del mástil de la proa, la *ustanza* principal, dos *acontras* del trinquete, una escota principal, un pedazo de *guindariza*, otra escota, la escota del trinquete y una troza.

Tras ello, Juan de Arbolancha hijo, tras el fallecimiento del padre, cuestionó la competencia del corregidor para entender en el caso del embargo. Al tiempo que denunció que los cables y aparejos recibidos, que se comprometió a entregar Mori con la nave, no eran de la calidad de los prometidos. De manera que tuvo que comprar otro mástil nuevo en Flandes por precio de 100.000

mrs., que pagó su progenitor. Por lo que recurrió la requisa ante la Chancillería de Valladolid; aunque ésta la confirmó¹⁹⁷.

Más abajo veremos algunos factores que ayudaron al crecimiento de la flota bilbaína hasta convertirla en la más importante o, al menos, en una de las más numerosas, del reino de Castilla, y aún de toda la monarquía hispana durante decenios. Entre ellos se hubo de encontrar uno que ha de ser analizado en este apartado, el tamaño de las naves.

Por lo visto, en Bilbao se tendió a la construcción de navíos de gran calado que, como ahora expondré, eran los preferidos por los reyes para armar sus flotas de guerra, dado que su mayor tamaño los hacían más efectivos, potentes y fiables en las batallas navales, y eran más convenientes para el transporte de tropas y tesoros, así como para el traslado de las personas reales, por su mayor seguridad. Mientras que, por otra parte, como luego será dicho, las embarcaciones comerciales debían llevar equipamiento defensivo y gentes de armas en función de su tonelaje, según la costumbre castellana. De modo que no sólo las más grandes eran más difíciles de abordar por su tamaño, sino también por ir mejor guarnecidas, armadas y artilladas. Cosa que, como es fácil suponer, parece lógica, pues a mayores dimensiones del vaso, y más cubiertas, se podían montar más número de cañones y otras piezas de artillería de menor calibre, así como llevar más pólvora, balas de cañón, plomo para fundirlas a bordo y soldados.

Esta preferencia de los monarcas por los buques de más toneladas, en los que estaban especializados los astilleros de Bilbao, redundó en que la flota local resultase beneficiada en mayor medida por los privilegios reales que potenciaban la fabricación de estos navíos y, por ello, adquiriese ventaja frente a otros surgideros a los que superó en número de barcos, además de en el tamaño de los mismos.

En 1478, para favorecer la construcción de grandes buques, los Reyes Católicos promulgaron una pragmática, según la cual se establecía un acostamiento (subvención) a los armadores que bota-

197 ARCV, Ejecutorias, 149-19.

sen naves de 600 o más toneles: a las de 1.000 se les daría 100.000 mrs.; a las de 800 toneles, 800.000; y, a las de 600, 600.000. En 1495 se repitieron estas disposiciones; esto es, se concederían 1.000 mrs. anuales por cada tonelada que sobrepasase las 600. Si los monarcas precisaban dichos barcos, además de la ayuda, pagarían a sus dueños por su uso. Y estas naves de mayor tonelaje gozarían de preeminencia a la hora de ser contratadas para el comercio en todos los puertos del reino. En 1498 se aclaró que el acostamiento se abonaría anualmente si se mantenían las embarcaciones aprestadas y abastecidas de lo necesario; aparte se les pagaría a los propietarios el flete de las mismas, cuando se empleasen en armadas reales al servicio de los monarcas. De igual modo, tendrían preferencia de embarque frente a las de menor calado. En 1502 esta subvención se fijó en 150.000 mrs, para los navíos de más de 1.500 toneles, que también tendrían prioridad en la carga¹⁹⁸.

En junio de 1511 la reina Juana fue informada de que muchos mercaderes, tanto nacionales como extranjeros, usaban en sus negocios exteriores naves de poco calado, a pesar de haberlas disponibles de gran tonelaje, lo que redundaba en que éstas últimas se dejasen de construir. Para remediar esta práctica que traía perjuicios a particulares y al reino, la monarca dispuso en una carta que, en adelante, en los fletamentos para el extranjero, tanto de sus súbditos como de forasteros, tuviesen ventaja las embarcaciones de gran volumen, de forma que se empleasen primero las mayores que hubiese en el puerto a la hora de hacer los contratos, en pena de 100.000 maravedís. Meses después de emitida este ordenamiento, según protestaron los patrones bilbaínos, en su nombre y en el de otros de la villa, Martín Pérez de Aguirre, Hernán Sánchez de las Ribas, Juan Martínez de Recalde, Pedro Ibáñez de Eguía, Rodrigo de Igueza, Juan de Olarte y Martín Martínez de Ungría, algunos mercaderes y maestros de carabelas pequeñas habían intentado que se anulase, por interés personal; de forma que si disminuyese el número de naves grandes, cuando la sobe-

198 González, 1829, I, pp. 325-328; Fernández Duro, 1876, V, p. 11; Guiard, 1905, I, pp. 460-461; Labayru, 1895, III, p. 514; García de Cortázar, 1966, p. 172; 1985, II, p. 126; Rivera Medina, 1998, p. 59; González Arce, 2009, p. 94.

rana las necesitase no las encontraría en cantidad suficiente. Para evitar lo cual, suplicaron que fuese mantenido lo dispuesto en la antedicha carta, que debía ser pregonada por el reino. Lo que la reina finalmente así mandó.

Hacia ese mismo año 1511, el Consulado y Universidad de Burgos denunció ante Juana I que escaseaban los barcos de gran tonelaje, en contra de lo que ocurría en tiempos anteriores, lo que podía perjudicar a los intereses reales y al comercio. De manera que el rey Fernando, su padre, había mandado organizar una comisión de expertos —tanto del propio Consulado, como de algunas ciudades castellanas y de las costas de Vizcaya y Guipúzcoa— que estudiase el caso. Ésta concluyó que la causa de la reducción era el período de paz que se vivía, que no hacía necesarias las grandes embarcaciones para la guerra naval; así como que se estaba relajando la costumbre de formar las grandes flotas conjuntas para la exportación, de forma que algunos mercaderes ajenos al Consulado ya no partían con ellas, sino que contrataban por su cuenta naves pequeñas. Motivos por lo que en el futuro podrían ocurrir graves problemas, tanto para los mercaderes, pues sus géneros viajarían en navíos menos seguros, pero, sobre todo, para la monarquía, al no haber buques suficientes para la guerra. El resultado fueron unas ordenanzas redactadas por dicha corporación que en noviembre fueron confirmadas por la soberana. La primera de ellas establecía que al menos la mitad de las mercancías y sacas de lana que se cargasen en la costa cantábrica, rumbo a Flandes o Inglaterra, habrían de ir en barcos de 200 toneles o más; la otra mitad viajaría en los navíos que estimase oportuno dicho Consulado/Universidad. Para evitar fraudes, el embarque de la flota se haría de forma conjunta en el puerto, o puertos, que determinasen el prior y cónsules de dicho gremio mercantil; que dispondrían qué naves se habían de emplear, de forma que no se pudiesen usar otras diferentes a las por ellos elegidas. Las lanas y mercancías con destino a Levante (Orán) debían ser llevadas también en buques de 200 toneles o más, siempre que los hubiese; los cuales tenían preferencia de carga. Para evitar que se perdiese la unanimidad en el embarque de estas flotas, lo que podía ocurrir por el desorden que había en el comercio y navegación, se

dispuso de forma expresa que los mercaderes de Segovia, Logroño, Nájera, Valladolid, Medina de Rioseco, Castrojeriz y Palenzuela que pertenecían a la Universidad de Burgos, así como algunos burgaleses de la propia institución que se encontraban desafectos, quedasen obligados a participar en estos convoyes organizados por la misma. Los fletes para Bretaña y Francia se harían a discreción de los antedichos prior y cónsules, como era costumbre¹⁹⁹.

Una de las características de las naves que operaban desde la ría del Nervión durante estos años finales del siglo XV, según los registros de averías conservados y los contratos de fletamento en ellos resumidos, es que contaron con un sistema de poleas para el izado y bajada de los cargamentos. De este modo, cada nave llevaría uno o varios de estos ingenios, a modo más de grúa que de cabrestante, aunque el sistema empleado no queda claro; accionado en cualquier caso, al parecer, por los marinos de a bordo, para estibar y desestibar las mercancías embaladas en voluminosos y pesados bultos, comprendidas en contenedores o por unidades, como cuando se trataba de grandes piezas de metal. Actividad que era remunerada por los mercaderes al margen de los fletes y de las averías, que más abajo veremos. Como a esta tarifa se la denomina en los registros de averías como *guindaje*²⁰⁰, hemos de entender que las maniobras de subida y bajada se realizaban con una guindera o grúa de brazo que llevaba

199 FDMPV, 98, pp. 1.103-1.106; FDMPV, 39, pp. 708-713; Guiard, 1913, pp. XC-XCI; Rivera Medina, 1998, p. 62. En el último contrato de fletamento de la primera mitad del siglo XVI por mí estudiado, del año 1549, se incluye una cláusula mediante la cual se exoneraba al mercader cargador de las sacas de lana, de intervenir en el pleito que se pudiese derivar del hecho de que otro maestre exigiese su mercancía para llevarla en su barco; sin duda en función de la preferencia de embarque para los navíos de mayor tonelaje, que más arriba hemos visto, de modo que solamente el primer capitán contratado debía interponer dicho pleito si lo estimaba conveniente. Asimismo, se contiene el acompañamiento de otras naves para hacerse a la mar, la contratación de *sobresalientes* u hombres de armas, y la redacción de listados de tripulantes y armamento que veremos más abajo (Gil, González y Hernández, 2013, p. 76).

200 Guindar es una palabra proveniente del francés *guinder*, que significa subir alguna cosa que ha de ser colocada en alto. En francés, *guinder* tiene por significado: *lever, hisser quelque chose au moyen d'une grue, d'une poulie, d'un guindeau, d'une guinde, etc.* Es decir, izar algo mediante grúas o poleas. Si bien, actualmente los *guideaux* de los barcos son una especie de cabrestantes con los que subir las anclas, y se traducirían como molinetes. Mientras que la *guinde* es una grúa de brazo para izar los fardos.

la nave fijada a su estructura, maniobrada y accionada mediante fuerza muscular por varios de sus tripulantes. En 1491 la nao de Lope de Larrinaga, que llegó de Londres, perdió una *guindareza*, que se estimó en 600 mrs. Mientras que en 1495 la carabela de Juan de Arechaga, proveniente de Flandes, perdió una *guindariza*, por lo que se le indemnizó en las averías comunes de dicha nave con 375 mrs.

La tasa por el izado o estiba, es de suponer que asimismo de desestiba, de los bultos, contados por piezas, independientemente de su forma (fardes, pacas, paquetes, balas...), según se aprecia en la tabla 20 de los fletes y averías de las importaciones, y que sólo aparece reflejada en estos registros de averías de llegada, solió consistir, con alguna excepción, en 1 mr. por bulto (generalmente, fardes de lienzos) en el caso de los procedentes de Nantes y La Rochela; 2 para los flamencos (casi todos fardes de paños); y $\frac{1}{2}$ mr., o una blanca, para los paños ingleses, en este caso por pieza de 1 solo textil, a diferencia de los fardes de paños flamencos o de lienzos franceses, que contenían 4 piezas. De modo que el precio de estiba por unidad de producto de los paños ingleses y flamencos era el mismo, y la mitad para las telas francesas. Por lo que para fijar esta tarifa se considerarían aspectos más allá del peso y volumen de lo cargado y descargado, que serían similares para los antedichos textiles, para contemplar, asimismo, la calidad y valor del género; mayor si hablamos de paños de lana que de lienzos de lino o cáñamo, por lo que el guindaje era más caro en el caso de los primeros que de los segundos.

En ocasiones, como también aparece recogido en la antedicha tabla, se dice que, aparte del guindaje por pieza estibada (pañó, fardel, paquete u otras), había que pagar al descargador. De este modo, en el barco de Ochoa de Salazar que llegó de Nantes en 1493, se contiene que se dió 1 mr. por pieza de guindaje y otro para el descargador. Por lo que podríamos deducir que el primer maravedí, el del guindaje, sería por la estiba o subida del bulto en origen, y el del descargador, por la operación contraria a la llegada a Bilbao. Lo que quedaría corroborado con lo ocurrido en la embarcación de Lope Ibáñez de Leuzarra, arribada desde Flandes en 1494, en la que si bien el guindaje fueron los consabidos 2 mrs. por pieza, el descar-

gador sólo percibió 1; circunstancia, que cobrase menos el segundo, que se explica porque la bajada del género era una operación mucho menos trabajosa que su izado²⁰¹. A veces los pagos por descargador no se indican por pieza, sino que se contiene un apunte con el total destinado a tal fin en los registros de averías, como en el de entrada del año 1491 de la carabela S. Juan, de Juan Ochoa de Rezusta, que vino de La Rochela, en que se anotaron 150 mrs. con dicha finalidad.

Además de remuneraciones para la estiba y desestiba de los cargamentos, las hubo para la colocación y calzado de los artículos, para que no se desplazasen durante la travesía, según veremos más adelante. Puede que estuvieran incluidas entre las tasas del guindaje, pero en la carabela de Pedro Ibáñez de Zurbarán, llegada en 1482 de Londres, se anotan entre sus averías por sacar (¿la carga?) y por la paja, 2 reales, sacar alguno, 136 mrs., paja y leña para debajo de la ropa (para hacer una cama sobre la que colocar los paños) 3 reales, o 99 mrs.; mismo caso que la carabela de Sancho del Casal, con igual procedencia, que dedicó a paja y leña 90 mrs.; o la siguiente de la lista de ese año, la de Juan de Rada, que también partió de Londres, que gastó en mangas, paja y leña 170.

1.2. Tamaño de la flota local

Se ha cuantificado la flota bilbaína de comienzos del siglo XVI entre unas 300 y 500 naves. Este último dato proviene de una carta de los Reyes Católicos del año 1504, en la que se atribuye dicho número de embarcaciones al citado puerto. Cifra, sin duda, exagerada, pero que nos habla de la importancia relativa de los barcos que operaron en la ría del Nervión a finales de la Edad Media y comienzos de la Moderna, sobre todo para el comercio castellano, pero también para los intereses bélicos y estratégicos de la monarquía²⁰².

201 En la antedicha carabela de Ochoa de Salazar, llegada de Nantes, se aclara lo que debía pagar cada bulto: en total, con todo, a los forasteros les salió a 118 mrs./fardel, y a los de la villa de Bilbao, a 115, sin prebostazgo, por tanto. El paquete salió a 42 mrs., y la cesta de cardas a 80 mrs. totales.

202 Guiard, 1913, p. 151; Priotti, 2005, p. 49.

Como se apreciaba en la tabla 15, en las dos últimas décadas del siglo XV operaron en el puerto de Bilbao, según sus registros de averías conservados, unos 313 barcos, cantidad inferior a la arriba vista, pero no olvidemos que no están completos y que no son exhaustivos, pues no recogen nada más que una parte del tráfico portuario. Mientras que, por otro lado, según se puede ver en dicha tabla, algunas de las naves en ella contenidas pueden estar repetidas, pues se han incluido anotaciones de navíos con el mismo nombre y maestro/armador que unas veces aparecen en dichos registros como carabelas y en otras como naos, y otras que serían la misma pero cuyo maestro/armador aparece con alguna variación en su nombre, con algún apellido más, o avecindado en más de una localidad. Además, como se puede comprobar, no todas esas algo más de 300 embarcaciones de la tabla 15 tuvieron como surgidero central de operaciones Bilbao, sino otros de fuera de la villa, del resto de Vizcaya, de otros lugares del Cantábrico fuera de dicho Condado o, incluso, de otros países. Aunque, en su inmensa mayoría, podemos considerar que los mencionados navíos sí se radicaron en los fondeaderos bilbaínos, incluidos, aparte de la propia Bilbao, los restantes de la ría del Nervión, también Portugalete.

Tabla 15: Maestres, armadores y embarcaciones contenidos en los registros de averías del puerto de Bilbao (1481-1501)

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Antón de Bilbao	Portugalete		Santa María	Carabela
		Antón de Bilbao	Sta M ^a Magdalena	
		Martín de Bilbao	Santa María	Nao
Antón de Coscojales	Portugalete		Santa María	Nao mayor
			Santa María	Carabela
Antón de Uribarri			Santa María	Carabela
Antón Martínez de Uribarri	Bilbao		Santa María	Nao
Antón Sánchez de Coscojales		Antón de Coscojales	Santa María	Carabela

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Arechaga				
Arnao de Gomado				Carabela
Colás de Capetillo				Carabela
Colin Norin			Santa Ana	Carabela
Diego de Achuri		Juan Fernández de Arbieto	San Antón	Carabela
			Santa María	Carabela
Diego de Arbolancha				Nao
				Carabela
Diego de Basurto			San Martín	Nao
Diego de Echávarri		Juan Fernández de Arbieto	San Antón	Carabela
Diego de Larrinaga			Sta M ^a Magdalena	Nao
Diego de Rabanza	Sestao		Santa María	Carabela
Diego Pérez de Arbolancha				Nao
Diego Pérez de Laredo	Plencia		Santa María	Carabela
Domingo Colonzas	Fuenterrabía			Nao
Domingo de Alvístur				Nao
Domingo de Llanes	S. Sebastián		Santa Catalina	Carabela
Fernando de Larrea				Carabela
Fernando del Ojo	Laredo		Santa María	
Fernando Delgado	Portugalete		Santa María	Carabela
Fernando García del Hoyo				Carabela
Fernando Sánchez de Larrea			Santa María	Carabela
Fortún Pérez de Salcedo				Carabela
Fortuno de Arana				Nao

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Fortuno de Güemes		Juan Sánchez de Güemes	Sta M ^a Magdalena	Carabela
Fortuno de Montellano		Juan de Montellano	San Bartolomé	Carabela menor
			El Crucifijo	Carabela
Fortuno de Ontón				Carabela
Fortuno de Salcedo	Bilbao		San Pedro	Carabela
Fortuno Pérez de Salcedo	Bilbao		La Trinidad	Nao
Fortuno Sánchez de Arriaga			Santa María	Carabela
				Nao
Francisco de Zumelzo			San Miguel	Nao
García de Boliño	Santoña		Santa María	Carabela
García de Colino	Santoña		Santa M ^a de Puerto	Carabela
García de Laverea	Betanzos			Nao
García de Maeda	Puerto (Santoña)			Carabela
Gonzalo de Salinas	Laredo			Carabela
Guilloma Coser y Beltrán				Carabela
Hernando de Alcedo	Portugalete		Santa María	Carabela
Íñigo de Artache			Santiago	Carabela
Íñigo de Jáuregui				Carabela
Íñigo de la Pedriza				Carabela
Íñigo de Mendoza		Juan de Salcedo y Pedro de Eguía	Santa María	Nao
Íñigo de Sestao	Portugalete		San Juan	Nao
	Sestao		Santa María	Carabela
Íñigo de Zangronis			Santiago	Carabela
				Nao

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Íñigo López de Jáuregui			Salvador	Carabela
Íñigo Martínez de Artaeche			Santiago	Carabela
Íñigo Martínez de Jáuregui				Nao
Íñigo Martínez de la Pedriza	Portugalete		Santa María	Carabela
				Nao
Íñigo Ortiz de Sestao			Santa María	Carabela
Íñigo Vasco	Sestao		San Antón	Carabela
			San Antón	Nao
			San Pedro	Carabela
Íñigo Vasco, hermano de Juan Vasco			San Juan	Carabela
Jaime David			La Margarita	Carabela
Jimeno de Bertendona	Bilbao		San Vicente	Nao
Jornet David	Laredo			Carabela
Juan de Amézaga				Carabela
				Nao
Juan de Arana			La Magdalena	Nao
Juan de Arbolancha				Carabela
Juan de Arechaga			Santa María	Carabela
		Martín García de Ugarte, de Baracaldo	San Vicente	Carabela
				Nao
Juan de Basave		Juan de Bermeo	San Miguel	Nao
Juan de Basozabala			Santa María de Begoña	Nao
Juan de Bedia	Bilbao			Nao

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Juan de Bérriz	Deusto		San Cristóbal	Carabela
			San Pedro	Carabela
Juan de Bilbao la Vieja		Juan de Bilbao la Vieja y Juan de Zabala	Santa M ^a Begoña	Nao
Juan de Ceberio	Bilbao		Santa María	Carabela
		Pedro Jiménez		Carabela
			San Antón	Carabela
Juan de Ceberio	Bermeo			Carabela
Juan de Ceberio		Pedro de Eguía, tío de Juan de Ceberio	Santa María	Nao
Juan de Ibarra, piloto		Ruy Sánchez de Garay	San Bartolomé	Carabela
Juan de la Borda	Fuenterrabía			Nao
Juan de la Talaya				Carabela
Juan de Larrazábal		Lope Ibáñez de Leuzarra	San Silvestre	Carabela
Juan de Larrea				Carabela
Juan de Lojo			Santa María	Nao
Juan de Martiartu	Baracaldo			Carabela
Juan de Montellano	Portugalete		Santo Crucifijo	Carabela
			San Bartolomé	Carabela menor
				Nao
			San Salvador	Carabela
Juan de Otoño		Juan de Otoño y Domingo de Bárcena	Santa María	Carabela
Juan de Pando	Portugalete	Pedro de Salazar, Portugalete	Santa Marta	Carabela
			Santiago	Carabela

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Juan de Rabanza	Portugalete		San Sebastián	Carabela
			San Antonio	Carabela
Juan de Rada				Carabela
Juan de San Juan de la Peña	Motrico			Carabela
Juan de San Juanes	Portugalete		Santa María	Carabela
Juan de Santaelices	Portugalete		Santa Marta	Carabela
Juan de Santander				Nao
Juan de Simonet	Olona		La Jaqueta de Olona	Carabela
Juan de Tranes	Plencia			Carabela
Juan de Valle	Getxo		Santa María	Carabela
Juan de Vazarrate	Baracaldo		Santa María	Carabela
Juan de Villarmunt			San Martín	Carabela
Juan de Zabala				Nao
Juan de Zalduondo	Portugalete		Santiago	Carabela
Juan del Puerto		Pedro de Salazar	Santa Marta	Carabela
Juan Fernández de Arbieto			Santa María	Carabela
				Nao
Juan González de Gobela		Pedro González de Salazar	Santa María	Carabela
Juan López de Acha			Santiago	Carabela
Juan López de Amézaga	Placencia		Santa María	Carabela
Juan López de Gastanaga				Carabela
Juan Martínez de Amézaga			Santiago	Nao
				Carabela
Juan Martínez de Gamis			Santiago	Nao
			Santa María	Nao
Juan Martínez de la Pedriza		Fernando Sánchez de Larrea	Santa María	Carabela

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Juan Martínez de Uriza		Ochoa de Madariaga, tendero de Bilbao, en compañía con el maestro	Santiago	Nao
Juan Martínez de Villamonte			Santa María	Carabela
Juan Martínez de Zaldondo			Santa María	Carabela mayor
Juan Ochoa de Arana			San Vicente	Nao
Juan Ochoa de Bertendona			Santa María	Nao
Juan Ochoa de Cubas				Carabela
Juan Ochoa de Rezusta	S. Sebastián		San Juan	Nao
Juan Ortiz de Martiarto	Bilbao		Santa María	Nao
Juan Pérez de Urrezti	Bilbao			Carabela
Juan Rubierna				Carabela
Juan Sánchez de Amézaga				Carabela
Juan Sánchez de Basozabala			Santa M ^a Begoña	Nao
			Santa María	Carabela
Juan Sánchez de la Riba	San Andrés		Tres Reyes Magos	Carabela
Juan Sánchez de Larrea			Santa María	Carabela
Juan Sánchez de Larrea	Portugalete		San Bartolomé	Carabela
Juan Sánchez de Montellano			Santo Crucifijo	Carabela
Juan Sánchez de Villamonte			Santa María	Nao

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Juan Sánchez de Zalduondo	Portugalete		Santiago	Carabela menor
			Santa María	Carabela mayor
			Santa María	Nao
Juan Udón de Alday			La Trinidad	Nao
Juan Vasco, hermano de Íñigo Vasco	Sestao		La Trinidad	Carabela
Juan Vasco			La Trinidad	Nao
Juanote de la Borda	S. Sebastián			Carabela
Lope de Acha			Todos los Santos	Nao
Lope de Barraondo			Santa María	Carabela
Lope de Capetillo	Baracaldo			Carabela
Lope de Larrinaga			San Pablo	Nao
				Carabela
Lope de Ojancas	Portugalete		San Román	Carabela
Lope Ibáñez de Leuzarra	Portugalete		San Pedro	Nao
			San Silvestre	Carabela
Lope Sánchez de Acha				Nao
Martín de Amesqueta	Lequeitio		Magdalena	Carabela
Martín de Arbolancha				Carabela
Martín de Arechaga			Santa María	Nao
Martín de Arriaga				Carabela
Martín de Astoquiza	Bilbao		Santa M ^a Begoña	Nao
Martín de Bilbao	Portugalete		Santiago	Carabela
Martín de Bilbao la Vieja		Lope Ibáñez de Leuzarra	San Silvestre	Carabela
			San Silvestre	Nao
Martín de Cavieses	Santurce		San Vicente	Carabela

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Martín de Eguía			Santa María	Carabela
				Nao
		Pedro de Guía	Santa María	Carabela
Martín de Igola	Orio		San Nicolás	Carabela
Martín de la Rentería				Nao
Martín de Leuzarra	Deusto		San Silvestre	Carabela
			La Santa Trinidad	Carabela
				Nao
Martín de Llano				Carabela
Martín de Marquina	Bilbao		Santa María	Nao
Martín de Morgaondo	Bermeo		Que Dios la salve	Nao
Martín de Riba	Portugalete	Juan de Montellano	San Bartolomé	Carabela menor
Martín de Tebería	Bermeo		Santiago	Carabela
Martín de Ugarte	Portugalete		Santa Catalina	Carabela
			San Jorge	Carabela
Martín de Urrexty			San Antón	Carabela
Martín de Ysola	Orio			Nao
Martín Díaz de Andieta	Placencia		Sta M ^a Magdalena	Carabela
Martín Ibáñez de Bilbao				Carabela
Martín Ibáñez de Leuzarra	Basurto		San Silvestre	Nao
			San Pedro	Carabela
Martín Íñiguez de Arechaga				Nao
Martín Íñiguez de Bermeo			San Vicente	Carabela
Martín Ochoa de Uriondo			San Antón	Carabela

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Martín Sánchez de Arriaga	Basurto		Santa María	Carabela
			San Pedro	Nao
Martín Sánchez de Barraondo				Carabela
Martín Sánchez de Bériz			Santa Catalina	Carabela
		Martín de Leuzarra		Carabela
Martín Sánchez de Leuzarra			San Silvestre	Nao
Martín Sánchez de Zabudín	Somorrostro		San Salvador	Carabela
			San Jorge	Carabela
Mateo Imbert	Francia		Jaqueta de S. Gil	Carabela
Montellano				Carabela
Nicolás de Marzana			Santa María	Carabela
Nicolás de Vicente	Portugalete		San Salvador	Nao
Ochoa de Aguirre			Santa M ^a Begoña	Carabela
Ochoa de Arbolancha			Santa Águeda	Nao
Ochoa de Basozabala				Carabela
Ochoa de Goronda			Santa María	Nao
Ochoa de Larrea			Santa María	Nao
Ochoa de Larrinaga			Santa María	Carabela
			Santa María	Nao
Ochoa de Ontón				Carabela
Ochoa de Salazar				Carabela
Ochoa de Zoronda				Nao
Ochoa García de Salazar				Carabela
Ochoa Marroquín	Castro Urdiales	Martín Sánchez de la Naya	San Antón	Carabela
			Santa María	Carabela

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Ochoa Martínez de Zoronda			Santa María	Carabela
Ochoa Martínez de la Pedriza	Sestao		Santa María	Carabela
Ochoa Ortiz de Montellano				Carabela
Ochoa Pérez de Perteguis		Pedro López de Vitoria	Santa María	Nao
Ochoa Sánchez de Larrinaga	Bilbao		Santa María	Nao
			Santiago	Carabela
Ortega Sebastián	S. Sebastián			Carabela
Pascual de Arteta	Lequeitio			Nao
Pedro de Arechaga, hermano de Juan de Arechaga			Santa María	Nao
		Juan de Arechaga	Santa María	Carabela
Pedro de Ariz			Santa María	Nao
Pedro de Bilbao	Portugalete		Santa María	Carabela
				Nao
Pedro de Escalante				Carabela
Pedro de Eslares				Carabela
Pedro de Gueldo				Carabela
				Nao
Pedro de Ibarra	Bilbao		Santa María	Carabela
Pedro de Ibarra	Sopelana		Santa María	Carabela
Pedro de Iturriaga				Carabela
Pedro de Larrauri	Basurto		Santa María	Carabela
Pedro de Larrea	Bilbao	Senoreo, de Lontubera en Jartín	Santa Catalina	Carabela
Pedro de Larrinaga				Nao
Pedro de Olarte	Baracaldo			Carabela
Pedro de Rueda	Puerto (Santoña)			Carabela
Pedro de Sabugal				Carabela

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Pedro de Sabugal, el mozo		Pedro González de Salazar		Nao
Pedro de Salazar	Puerto (Santoña)			Carabela
Pedro de San Martín	Portugalete	Juan Martínez de Zalduondo, de Portugalete	Santiago	Carabela
				Carabela
Pedro de Solares			Santiago	Carabela
Pedro de Trauco		Lope Ibáñez de Leuzarra	Santa María	Carabela
Pedro de Uriondo		Fortún Sánchez de Arriaga	Santa María	Carabela
Pedro de Urrezti	Bilbao		San Antón	Carabela
Pedro de Zabala	Baracaldo			Carabela
			Santa María	Nao
Pedro García de Puerto				Carabela
Pedro Ibáñez de Gueldo			Santiago	Nao
Pedro Ibáñez de Zurbarán				Carabela
Pedro Jiménez				Carabela
Pedro Jiménez de Bertendona			Santa María	Carabela
			La mayor	Carabela
			La menor	Carabela
Pedro López de Vitoria			Santiago	Nao
Pedro Ochoa de Iturriaga		Flores González de Arteaga	Santiago	Carabela
Pedro Ortiz de Leura				Carabela

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Pedro Sánchez de Iruxta			San Bartolomé	Nao
Pedro Sánchez de Esclares (o Solares)			Santiago	Carabela
Pedro Sánchez de las Dueñas	Getxo	Ochoa Sánchez de Larrinaga	Santiago	Carabela
Pedro Sánchez de Sabugal				Carabela
Pedro Sánchez de Solares y Ruy Sánchez Daras	Bilbao		Santiago	Carabela
Pedro Vasco				Carabela
Rodrigo de Alborado	Bilbao	Pedro Sánchez de Solares y Rodrigo de Alborado, de Bilbao	Santiago	Carabela
Rodrigo de la Rentería				Carabela
Rodrigo de Riba	Portugalete	Antón de Coscojales, de Portugalete	Santa María	Carabela
			Marta	Carabela
Rolin de Uribarri		Martín de Leuzarra	San Pedro	Nao
		Martín Sánchez de Leuzarra	San Pedro	Carabela
Sabugal				Carabela
Salas de Leguizamón				Carabela
San Juan de Barraondo		Lope de Larrinaga	Santa María	Carabela
San Juan de Mauraza	Bilbao		Santiago	Nao

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
San Juan de Solórzano	Portugalete		San Cristóbal	Nao
		Juan Sánchez de Amézaga	Santiago	Carabela
San Pedro	Castro Urdiales		San Nicolás	Nao
				Carabela
Sancho Balza de Gobela	Portugalete		Santa María	Carabela
Sancho de Agurto				Carabela
Sancho de Alza de Gobela	Portugalete		Santa Marta	Carabela
Sancho de Bilbao			San Vicente	Nao
			Santa María	Nao
Sancho de Iruxta		Martín Sánchez de la Naya	Sta M ^a Guadalupe	Nao
Sancho de la Pedriza				Carabela
Sancho de Líbano			San Bartolomé	Nao
Sancho de Riba	Sestao		La Magdalena	Carabela
	Portugalete		Santa María	Carabela
			La Magdalena	Carabela
Sancho de Susunaga			San Pedro	Carabela
Sancho de Ugarte, hermano de Martín	Portugalete	Martín de Ugarte, de Portugalete	Santa Catalina	Carabela
Sancho de Valmaseda		Ochoa de Basozabala	Santa Catalina	Carabela
Sancho de Zaranza	Lequeitio			Carabela
Sancho del Casal				Carabela
Sancho del Castillo	Castro Urdiales			Carabela
Sancho Martínez de Bilbao			San Vicente	Nao

Maestre	Lugar	Armador	Nombre	Tipo
Sancho Martínez de Leura			San Pedro	Carabela
Sancho Pérez de Zabala			Santa María	Nao
Santiago de Sestao		Martín Sánchez de la Naya	Santa María	Nao
Santiago, piloto		Martín Sánchez de la Naja	Santa M ^a de Guadalupe	Nao
Zabudín				Carabela
		Juan de Larrauri, de Deusto	Santa María	Carabela
		Ochoa Martínez de la Pedriza		Carabela

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

El que la flota bilbaína llegase a ser la más numerosa del Cantábrico, y aún de toda la Corona de Castilla, fue el resultado de las ventajas comparativas del fondeadero que le daba cobijo, frente a los restantes surgideros de la zona, como vimos en la Introducción, así como del empuje y emprendimiento de los habitantes de la villa, en especial los marinos, pero también los mercaderes, que estudiaré en otro trabajo.

No obstante, también ayudaron decisiones políticas de corte mercantilista que adoptaron los reyes. Caso de la vista de Enrique III, también en la Introducción, que en 1397 otorgó el privilegio para que todos los embarques y desembarques de mercaderías que se realizasen en Vizcaya se efectuasen en navíos de dicho señorío. Como previamente había hecho en 1390 Ricardo II, que mediante una ley de navegación dispuso que las mercancías importadas y exportadas desde Inglaterra debían viajar en barcos ingleses. Esta visión nacionalista del comercio y de la economía, que dio lugar siglos más tarde a la escuela de pensamiento del Mercantilismo,

fue ampliada a todo su reino por los Reyes Católicos, lo que volvió a favorecer los intereses de los armadores bilbaínos.

En 1499, el rey Fernando dispuso que los naturales de Castilla solamente pudiesen cargar sus géneros en barcos nacionales. Si, a consecuencia de ello escaseaban las naves, subían los precios de su alquiler y las partes, maestros y mercaderes, no llegaban a acuerdos sobre los mismos, las justicias del lugar intervendrían para tasar los fletes. Sin embargo, los extranjeros que llegasen al reino con sus barcos a vender sus artículos, sí podían luego estibar en ellos productos castellanos para los tornaviajes —excepto cosas vedadas, y tras abonar los correspondientes derechos fiscales—, siempre que no incluyesen entre la carga bienes de súbditos castellanos²⁰³.

El año siguiente, 1500, ante ambos reyes, Isabel y Fernando, se expusieron argumentos similares a los que condujeron a la disposición precedente, entre ellos que si se limitase el comercio bajo pabellones extranjeros, como hacían otros monarcas de otros países, mejoraría la flota castellana, y los naturales de este reino construirían más navíos, más grandes y más fuertes, de los que se podrían nutrir las armadas reales y servir los soberanos. De manera que los mismos emitieron una pragmática que iba más lejos que la ley promulgada el año anterior, en la que prohibían a sus súbditos cargar sus mercancías en naves extranjeras para sacarlas del país o llevarlas a otros lugares dentro del mismo. De igual manera, los mercaderes de fuera del reino tampoco podían exportar nada en sus propios barcos u otros foráneos, sino que debían hacerlo únicamente en los de los naturales castellanos, siempre que los hubiese disponibles; de lo contrario, los tornaviajes de los forasteros se podían hacer en naves no castellanas; que, en cualquier caso, siempre tendrían preferencia frente a las extranjeras, y debían ser estibadas en primer lugar y, solamente cuando estuviesen llenas, comenzar el embarque de las foráneas. En cuanto al desacuerdo en el ajuste del precio de los fletes entre fletante y fletadores, se mantuvo lo dispuesto el año anterior²⁰⁴.

203 FDMPV, 14, doc. 215; 95, pp. 790-793; García de Cortázar, 1966, pp. 190-191.

204 FDMPV, 7, doc. 53; 98, pp. 1.078-1.084. Rivera Medina, 1998, p. 62; Ladero Quesada, 2009, 93.

Ya en 1505 hubo de intervenir la reina Juan I en este asunto de la contratación de naves, pues, a consecuencias de las leyes dictadas por sus padres se cometían abusos también sobre los barcos nacionales de procedencia foránea a la villa donde eran contratados. Así, el procurador de Rentería expuso a la soberana que en Vizcaya y Guipúzcoa, en Bilbao, San Sebastián, Lequeitio y otros puertos, sus alcaldes impedían emplear barcos de fuera para cargar las mercancías que desde allí partían, sólo consentían hacerlo en los locales o imponían una tasa de 10 mrs. por quintal de hierro embarcado en los navíos foráneos, a pagar por su maestre o el mercader traficante. Por ello, la monarca dispuso que en adelante, se pudiesen emplear libremente las naves de la elección de los fletadores, siempre que perteneciesen a los naturales de los reinos de la soberana²⁰⁵

No tardó mucho en ser incumplida esta pragmática de 1500 sobre el uso preferente de naves castellanas, dadas las pérdidas que podía suponer en algunas ocasiones, tanto para mercaderes extranjeros como nacionales, al tener que alquilar las embarcaciones castellanas que en ese momento hubiese disponibles y no las que se adaptasen a sus necesidades, aunque fueren foráneas. De manera que, en 1511, el condado de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa denunciaron ante Juana I que tanto naturales castellanos como forasteros utilizaban navíos de fuera, aunque los hubiese pertenecientes a sus súbditos. Y, para mejor perpetrar el atentado contra ella, cometían fraude de ley, al comprar fingidamente dichos buques sin dar dinero alguno a sus propietarios, pero sí mediante escrituras notariales, para hacerlos pasar de este modo por suyos y, por tanto, como nacionales; de manera que procedían a cargar en ellos sus propias mercancías y las ajenas, tras pagar los correspondientes fletes a sus auténticos dueños. Otra forma de fraude era la de convencer a las naves de los maestros nacionales de que los mercaderes de un determinado puerto no las necesitaban porque no iban a embarcar sus mercancías, para que, una vez que partían del surgidero de vacío, usar las de los forasteros. También algunos navíos fondeaban en puertos portugueses cercanos, como Faro y Ayamonte, para arrendarlos a castellanos o foráneos cuyos géneros estaban en el reino de Castilla, y llevaban

205 González, 1829, II, pp. 1-2

hasta las embarcaciones en bateles y barcas. La preferencia por estos barcos extranjeros solía provenir del hecho de que sus fletes eran más baratos, ya que empleaban menos tripulación y gente armada para la defensa contra el corso y la piratería. A petición de las autoridades de las citadas provincias que albergaban la mayor flota castellana, que vemos operaba no sólo en las costas vascas, sino también en toda la corona, incluida la ribera atlántica andaluza y la mediterránea, la soberana dispuso que fuese observada la pragmática sobre uso preferente de naves nacionales, y que no se cometiesen las ilegalidades arriba denunciadas, en pena de 100.000 maravedís²⁰⁶.

Todavía en 1518 Lope de Luxarra, Martín de Goiri, Esteban Sánchez y Gazmuri, maestros de naos de la costa de Vizcaya, por sí y en nombre de los restantes del Condado, denunciaron que estas leyes sobre el embarque preferente en naves nacionales era incumplida, con la connivencia e incluso participación activa de las autoridades locales, que otorgaban cartas de salvaguarda en favor de algunas personas para darles licencias para el uso de navíos extranjeros, a veces con consentimiento real. Lo que motivó una nueva intervención de los monarcas para que fuesen respetadas dichas normativas. Que hubo de ser repetida al año siguiente, 1519²⁰⁷.

No obstante, también se registraron algunas excepciones oficiales a la norma que dictaba el uso exclusivo de naves nacionales para el comercio con las costas y puertos castellanos. Así, primero en 1503 la reina Isabel I, y en 1504 ambos Reyes Católicos, relajaron este monopolio en favor de las embarcaciones inglesas, en reciprocidad a lo actuado por el monarca británico, que previamente había dado licencia a los naturales de los reinos de España para

206 Parece ser que en adelante fue mejor guardada la pragmática. Así, en 1515 se presentaron ante un alcalde bilbaíno los mercaderes Juan Mixaot y Rodrigo de Salvatierra, al que manifestaron su intención de exportar 1.000 quintales de hierro y acero a Nantes, y que iban a cargarlos en una carabela bretona que estaba en la ría porque no encontraban otro navío castellano; pero, para cumplir con la ley, solicitaron de dicho juez que pregonase por la villa si había algún maestre nacional que estuviese dispuesto a hacer el viaje por el flete acostumbrado. Pasado el plazo de tres días en el que debían hacerse tres pregones, no se presentó ninguna oferta, por lo que fue empleado el barco extranjero, con licencia dada para ello por el citado alcalde (FDMPV, 98, pp. 1.078-1.084, 1.091-1.092; 108, pp. 1.466-1.468; García de Cortázar, 1985, II, pp. 250-251).

207 FDMPV, 108 pp. 1.582-1.586, 1.643-1.647; 126, pp. 427-429.

que pudiesen cargar en sus embarcaderos, y en los navíos que quisiesen, mercancías con rumbo a su país. El permiso concedido en 1503 por la soberana fue en respuesta a lo solicitado por Vizcaya y Guipúzcoa, para corresponder con él al gesto y ventajas que antes les otorgara el monarca inglés. Mientras que la ratificación de 1504 sirvió para consolidar la alianza política y comercial con ese reino, que más abajo veremos, a cuyos súbditos se permitía traficar con Castilla tanto en barcos castellanos como ingleses, y exportar en ellos toda clase de bienes, salvo cosas vedadas²⁰⁸.

Estas medidas con arreglo a la navegación marítima ya claramente mercantilistas se completaron con otras del mismo signo relativas a la salida de oro o plata, plenamente *bullionistas*, que vimos anteriormente.

Según consta y se aprecia en esta relación de los barcos que operaron desde el puerto de Bilbao a partir de los registros de averías (tabla 15), en su gran mayoría fueron de vecinos de la propia villa —solamente en unos pocos apuntes se especifica que así lo eran, pero hemos de entender que en la práctica totalidad de ellos donde no consta el lugar de residencia, los más numerosos, se tratase de Bilbao; el cual no se anotó por resultar sobradamente conocido por los contratantes que suscribieron dichos documentos—, seguidos por los portugalujos²⁰⁹.

Se ha conservado una relación de los navíos que atracaron en el puerto de La Esclusa la judicatura de 1486-87, relativa a la bailía del Agua; entre ellos, 33 eran españoles, de los que se contaron al menos los siguientes vizcaínos²¹⁰:

208 García de Cortázar, 1966, pp. 236-237.

209 Según los contratos de flete de la primera mitad del siglo XVI, los únicos conocidos hasta ahora para el Cantábrico, que a continuación utilizaré para compararlos con los resumidos en estos registros bilbaínos de averías de finales del siglo XV, los fletantes, o dueños y maestros de las naves, más numerosos que en ellos aparecen son los de San Sebastián (13), seguidos por los de Bilbao (8), Portugalete (7) y Deusto (6). Si bien los hay de casi todos los puertos vascos, no faltan tampoco algunos exóticos, como bretones o gallegos, lo que indica que los comerciantes no siempre recurrieron a las embarcaciones locales (Gil, González y Hernández, 2013, p. 73).

210 Finot, 1899, 217-222; Guiard, 1913, pp. XLI-XLII; García de Cortázar, 1966, p. 219. Hacia 1477 la flota mercante holandesa contaba con 230-240 grandes buques, con un

Tabla 16: Embarcaciones vizcaínas arribadas al puerto de La Esclusa en 1486-87

Maestre	Procedencia	Toneladas	Carga
Juan Luzarra	Bilbao	100	Lana, hierro
Martín Doreise	Mundaca	100	Aceite
Juan Arbolancha	Bilbao	100	Lana, hierro
Pedro Uriondo		120	
Juan Basozábal		180	
López Virando		90	
Martín Linorge		110	
Martín Luzana		200	
Juan Delhope		160	
Juan Barando		180	
Juan de Martielli		100	
López de Arza		100	
Pedro Bilbao	Portugalete	170	Alumbre, sal
			Aceite

Fuente: García de Cortázar, 1966, p. 219

1.3. Contratos de fletamento

La normativa que reguló el transporte marítimo del Cantábrico oriental durante la primera mitad del siglo XVI fueron las ordenanzas del Consulado de Burgos de 1511, incluidas íntegras en las generales, aparecidas en 1538, que apenas innovaron en esta materia; así como la primera disposición emitida por éste en 1499, que se aplicaba desde tiempo inmemorial, para el embarque conjunto de la flota, que hemos visto más arriba²¹¹.

total aproximado de 38.000 toneladas, más unas 60 embarcaciones para las zonas costeras. No se sabe casi nada sobre las flotas mercantes de Flandes ni de Zelanda. Por su parte, Génova tenía una flota mercante de unas 20.000 toneladas a mediados del siglo XV, y Venecia de unas veinte o treinta mil hacia 1491 (Sicking, 2017, pp. 80-82).

211 González y Hernández, 2011, p. 53 y ss. En la pragmática fundacional del Consulado de Burgos, de 1494, los Reyes Católicos dispusieron *que los dichos prior y cónsules de la dicha ciudad tengan cargo de afletar los navíos de las flotas en que se cargan las mercaderías de estos nuestros reynos, así en el nuestro noble y leal condado y señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, como en las villas de la costa y Merindad de Trasmiera, según y de la manera que lo tienen de costumbre, haziéndolo saver a toda la Universidad de los Mercaderes, así de la ciudad*

De este modo, las ordenanzas de 1538 del Consulado determinaron con algo más de detalle cómo se debían organizar los convoyes, completando lo dispuesto en las susodichas de 1499 y 1511. El prior y cónsules trataban directamente con los dueños y maestros de las naos y carabelas para discutir las condiciones generales, encomendarles un buen trato a las mercaderías y encargarles el cobro de las averías de la Universidad. Para ello habían de conocer y seleccionar a los mejores, dándoles premios por sus servicios; la elección de éstos y sus navíos tenían que atender al interés general y no a ruegos o comisiones. Para las averías, consignadas en las cartas de fletamento²¹², se debía hacer constar la condición de que los maestros cuando llegasen al fondeadero de destino habían de dar al bolsero de la Universidad las que le correspondían, incluidas en las costas del flete, y al que no las pagase se le podría retener el cargamento a bordo. Sobre estos aspectos me extenderé más detalladamente en apartados posteriores. Los regidores de la Universidad debían hacer que los maestros entregasen las mercancías a sus consignatarios; así como exigirles fianzas, a depositar en Burgos, según su criterio. Suscritos estos acuerdos generales con los armadores, el prior y cónsules enviaban a los surgideros a unos comisarios con el cometido de visitar los buques, cargazones y marineros; revisar las cartas de fletamento, para que no llevasen menos tripulantes ni armamento de los contemplados en ellas; ver si iban artículos en lugares de las naves no permitidos; contrastar los registros de los escribanos de a bordo para comprobar que no se contenía más carga de la debida; y, finalmente, contar las averías comunes y gruesas repartidas sobre lo embarcado, que debían cobrar. Junto a estos comisarios o delegados del Consulado actuaban los huéspedes y encomenderos, designados por los mercaderes para velar por su género durante la estiba, el

de Burgos como de las ziudades de Segovia, y Vitoria, y Logroño, y villas de Valladolid, y Medina de Rioseco y de otras qualesquier partes que tienen semejantes tratos, haziéndoles saver el tiempo en que an de dar las dichas lanas para que cumplan con los maestros de dichas naos, según y de la manera que se suele y ha acostumbrado hazer, con tanto que los dichos navíos se afleten de nuestros súbditos y naturales quando los hubiere, y que pudiendo haver navíos de los dichos nuestros súbditos no afleten navíos extranjeros (FDMPV 126, pp. 304-314).

212 El término *fletamento* deriva del flete, del francés *fret*, que proviene del holandés *vraecht*, emparentado con la voz alto-alemana *frêcht*, que quiere decir *salario* (García Sanz, 1978, p. 240).

transporte o en su recepción; quienes, junto a los del Consulado, participaban en el reparto de las averías. Al margen de las armadas únicas que navegaban en conserva, en tiempos de paz se podían fletar barcos individualmente en cualquier época del año para llevar otros artículos que no fuesen lanas ni hierro, que irían a su albedrío y costearían sus propios gastos de defensa²¹³.

Además de las condiciones generales concertadas por la Universidad de Burgos con los armadores para la contratación conjunta de todos los buques y los fletes de las flotas, cada mercader debía suscribir individualmente con los de su elección, armador y

213 En el registro de averías de salida de 1491, en el de la carabela El Santo Crucifijo, de Juan de Montellano, se especifica que dichas averías fueron contadas ante los propios cónsules de la Universidad de Burgos, Juan de España y Pedro Infante; lo que se repitió en las naves de Pedro de Arechaga, Ochoa de Goronda y Jimeno de Bertendona. Algo parecido ocurrió en 1501, cuando los barcos que partieron hacia Flandes —los de Pedro López de Vitoria, Juan Sánchez de Güemes, patroneado por Fortunato de Güemes, Ruy Sánchez de Garay, pilotado por Juan de Ibarra, Juan Ochoa de Bertendona, Flores González de Arteaga, comandado por Pedro Ochoa de Iturriaga, Martín Sánchez de la Naja, guiado por Santiago, piloto, Antón de Bilbao, Juan Udón de Alday, Martín de Marquina, y Juan de Bermeo, capitaneado por Juan de Basave— fueron despachados en presencia de Sancho de Lalo, representante de la Universidad burgalesa. Contamos con un ejemplo documentado de cómo se realizaban los fletes colectivos del Consulado de Burgos, del año 1547, gracias a un proceso judicial por confiscación de 10 embarcaciones en el puerto de Portugalete, que supuso el inicio de un pleito entre Burgos y Bilbao. Para probar que las sacas requisadas fueron cargadas al margen del embarque general organizado por la Universidad burgalesa, ésta aportó testimonios notariales, fechados en Burgos, en octubre de 1547, en los que constan algunos detalles del mismo. Se trata de una de las escasas referencias conocidas a este tipo de contratos. Mediante el primero, el prior, Juan de Castro, a la sazón regidor de la ciudad, y los cónsules Jerónimo Pardo Orense y Nicolás Astudillo, presentaron la carta del fletamento general, efectuado en los meses de mayo y junio por los anteriores prior, Gómez de Quintanadueñas, y cónsul, Bernardino de Salamanca, redactada por un escribano de Burgos. En ella consta que fueron 9 las naos empleadas para llevar la lana desde Portugalete y Deva a Flandes. En la segunda carta de fletamento general, también suscrita por el prior Quintanadueñas, se diferencian las naves según el surgidero de embarque, Portugalete o Santander, con destino Ramua (Arnhemuiden, en Zelanda), La Esclusa (Sluis, cerca de Brujas) o Amberes. Este documento, aunque no se dice, debió corresponder a una segunda flota formada en los meses de septiembre y octubre, cuando ya había concluido la campaña veraniega de recogida de la lana y se precisaba mayor número de embarcaciones para transportarla a Flandes. En total, se trata de 37 barcos con 29.300 sacas de lana. Un número muy similar a las que se contienen en los registros burgaleses de averías para las judicaturas 1546-1547 (34 navíos y 31.028 sacas) y 1547-1548 (41, 36.690) (González y Hernández, 2011, pp. 56-61).

buque, una serie de acuerdos para el traslado de sus mercancías. Éstos eran reflejados en el *contrato de fletamento* o *carta de flete*, que era uno de los documentos esenciales para el transporte marítimo, junto a la *cargazón* y el *conocimiento*. La primera también se podía denominar *carta de flete y averías* porque solía consignar éstas, como he dicho. La segunda consistía en una especie de factura dirigida al consignatario. Mientras que el *conocimiento* era el recibo de carga expedido por el patrón o maestre de la nave.

De esa manera, el contrato de fletamento era un acuerdo privado entre las partes participantes en una empresa o misión de transporte, el transportista, o los transportistas, propietarios del medio de transporte, y el mercader, o mercaderes, dueños del género a trasladar de lugar. Se trató, por tanto, de un compromiso entre el fletante, el naviero o armador de la nave, y el fletador, o poseedor de las mercancías que contenía, que obligaba a los firmantes según las condiciones acordadas entre ellos y asentadas por escrito ante un notario. Incluso aunque el viaje no llegase a efectuarse finalmente, pues, aún en ese caso, podían derivarse daños para algunos de los suscriptores. Para el fletante, lucro cesante si el fletador no le hacía entrega del cargamento y los fletes comprometidos por su embarque y remisión al lugar acordado. Para el fletador, pérdida de tiempo y de oportunidades de negocio si el fletante no ponía el navío a su disposición ni entregaba el género en destino en el plazo estipulado²¹⁴.

214 Sobre las características de los contratos de fletamento, García Sanz, 1978. En 1495 el italiano de Viterbo, Ludovico Romano, apeló ante los Reyes Católicos porque ese año había fletado una nao del portugalujo Sancho Pérez de Zabala, para llevar un cargamento al puerto de Civitavecchia; pero, una vez cargada, dicho maestre procedió a su descarga, con el perjuicio que ello le reportó al fletador, que estimó en 400 ducados de oro. Al año siguiente, 1496, la nao Santa María, cuya mitad era propiedad de Juan de Zorroza, de San Vicente de Abando, que a la sazón era su maestre, se encontraba en La Coruña, cuando el susodicho cayó enfermo. Motivo por el cual, y para no dilatar los plazos del viaje y enfrentarse a reclamaciones de los fletadores, el citado patrón pidió al bilbaíno Pedro de Pamanes que prosiguiese la singladura como nuevo maestre. Sin embargo, éste receló de que de hacerlo se expondría a posibles pleitos que Zorroza tuviese pendientes, tanto por el retraso que ya llevaba en la entrega como por parte de otros mercaderes. Por ello, Zorroza redactó testamento y dejó por heredero a Pedro Abad de Zorroza y a su madre, que no podían disponer de la mitad de la citada nave sin antes reconocer y hacerse cargo de los litigios que pesasen sobre ella y su nuevo maestre, Pamanes, y sin pagarle las costas judiciales en que hubiese incurrido por su causa. Final-

Así, por ejemplo, en 1488 Rodrigo de Salamanca denunció ante los Reyes Católicos que su hermano y factor en Londres, Pedro de Salamanca, había fletado la nao de Juan de Landa, vecino de Lequeitio, para ir con ella a Lisboa con ciertos artículos, y desde allí a Madeira a por género. Para lo cual envió a la citada ciudad un correo con el encargo de comprar azúcar hasta por valor de 1.500 doblas de oro. Una vez partido Landa desde Londres con paños propiedad de Salamanca y de mercaderes portugueses, fue interceptado por el armador castellano Pedro de Segura, que le secuestró dicho cargamento, por lo que Landa marchó a su casa de Lequeitio y mandó razón a Salamanca para comunicarle que se negaba a continuar su viaje hasta Portugal, y que fuese a buscar a dicha villa sus mercancías. A lo que el burgalés respondió con el envío de Martín de Prado, bilbaíno, que trató de convencer a Landa para que prosiguiese ruta hasta Lisboa, para lo que le ofreció mayor remuneración. Lo que éste rechazó, a la vez que se negó a entregar el género de Salamanca hasta que no hubiese pagado los correspondientes fletes. Sin embargo, el burgalés hubo de acceder a que Prado firmase el finiquito a Landa y le entregase avales que garantizasen el abono de dichos fletes a cambio de la recepción de la carga. Todo lo cual estaba causando graves perjuicios a Salamanca, que tenía dicho cargamento asegurado en Londres y Flandes, y por él debía satisfacer unos intereses del 12%. A lo que hubo de sumar un nuevo fletamento desde Lequeitio hasta Lisboa. Una vez que Prado obtuvo los bienes de Salamanca y los embarcó en la nave de Juan de Goicoechea, vecino de Ondarroa, y que éste llegó con ella a Guernica, fue cuando Salamanca, a través de dicho Prado, pudo poner una demanda contra Landa y su suegro Nicolás de Artieta ante la justicia local de Guernica, por incumplimiento de contrato y por haberle exigido la susodicha fianza. A lo que los antedichos respondieron marchando a Guernica para sacar por la fuerza y sin autorización de la citada nave dos pacas de paños de Salamanca que se llevaron consigo en su retorno a Lequeitio. Tras ello, devol-

mente, el barco fue embargado en Bilbao, donde, efectivamente, se interpusieron varios pleitos por parte de varios mercaderes contra Pamanes, que temía que los herederos de Zorroza se lo reclamasen sin hacerse cargo de sus obligaciones testamentarias, por lo que solicitó amparo a los Reyes Católicos (AGS, RGS 1495-08, 184; 1496-06, 55).

vieron las citadas pacas, pero se quedaron con un paño por valor de 10.000 mrs., que sólo reintegraron a Prado tras que éste firmase un nuevo compromiso de darles cierta cantidad de dinero²¹⁵.

Los fletes, o importes del viaje, se hacían efectivos una vez arribada la nave al descargadero de destino, esto es, una vez cumplida la carta de flete; y los abonaba el consignatario de la mercancía; quien también podía entregar al patrón una letra de cambio que sería cobrada a su retorno al amarradero de partida. El precio de los portes estaba fijado por el Consulado de Burgos según dos variedades, el de la nave completa, o una cantidad por tonelada, y el de carga parcial, a partir de un tanto por saca o fardel estibado. Solamente se conservaban estas tasas para la segunda mitad del siglo XVI²¹⁶. Aunque ahora las podremos conocer también para las décadas finales del siglo XV gracias a la exhumación de los registros de averías del puerto de Bilbao correspondientes a esos años, que recientemente he sacado a la luz.

Lo dicho hasta aquí, entresacado de las ordenanzas de 1538, ya se venía siguiendo desde finales del siglo XV y comienzos del XVI. La Universidad/Consulado de Burgos, como veremos, acostumbraba a fletar dos flotas anuales rumbo a Flandes, en torno a los meses de marzo y septiembre, que estaban comprendidas por entre 15 y 20 naves, de unos 200-300 toneles. Para ello, se hacía acu-

215 En 1478, el genovés Lorenzo Sacente, residente en Sevilla, denunció ante los Reyes Católicos que un año atrás había contratado los servicios de Francisco de Arse, vizcaíno residente en Santander, cuya nao Santa María de Gracia, surta en Sanlúcar de Barrameda, fletó para transportar 600 jarras de aceite a Venecia; más 2 balas de cera de 10 quintales, 24 costales de alcázaras, así como 50 ducados en dos letras de cambio, para que el patrón los entregase en la ciudad italiana. Pero, como no se fiaban de la palabra del maestro, tanto el italiano como otros dos mercaderes vizcaínos que usaron sus servicios, Pedro Vélez el Viejo y Alfonso de Penagos, le hicieron poner por escrito en el contrato de fletamento que tanto él como su tripulación no harían baratería de la carga (engaño, fraude en compras, ventas o trueques), so pena del valor de la mercancías más 500 doblas. A pesar de lo cual, el patrón vendió el género en Callar (¿Cagliari?), en la isla de Cerdeña, y se quedó con el dinero, por lo que fue acusado de robo. De modo que el susodicho y sus aseguradores debían responder por los daños cometidos, las penas, los intereses y las costas (García de Cortázar, 1966, pp. 260-262, 267, 353-354, 395-397; FDMPV 114, pp. 9-11; Aznar Vallejo, 2018, pp. 60-61).

216 Basas, 1963a, pp. 161-168. *Ordenanzas del Consulado de Burgos*, Valladolid, 1988, ff. 28r-34r.

dir a la ciudad de Burgos a sus maestros, con los que se asentaban todo tipo de acuerdos que garantizasen el transporte, puesto que solamente se hacían estos dos convoyes y en ellos se invertía casi todo el dinero de los vecinos de Burgos, Segovia, Castrogeriz, Palenzuela y otras localidades que trataban con lanas. La primera de las condiciones era que todas las naves viajasen juntas, fijándose la artillería, munición, gentes de armas y armamento que debía llevar cada una en función de su tamaño, así como los víveres. En segundo lugar, se acordaba el flete de cada barco, las costas de las sacas y las de otras mercancías. Los maestros se comprometían a observar estos acuerdos y regresar en los tornaviajes a la costa castellana con las mercancías de retorno que les fuesen dadas en Flandes, por los cónsules de la nación de España residentes en Brujas, con los que los cónsules de Burgos se habían concertado para los fletes. Para lo cual, los maestros depositaban fianzas en Burgos, mientras que el Consulado les otorgaba garantías de abonarles los fletes; todo ello asentado por escrito mediante escrituras públicas, en forma de cartas de fletamento²¹⁷.

Para aprestar las flotas se llamaba anualmente, hasta dos veces, a los patrones de Bilbao, Portugalete, Deusto, Baracaldo, Bermeo, Placencia, Lequeitio, Castro Urdiales, Laredo, Santander y otros surgideros, desde donde iban a Burgos. Allí, el prior y cónsules escogían aquellas naves más idóneas y con mejores aparejos, procurando mantener cierta proporción entre las diferentes procedencias y, por lo menos, el mínimo de gruesas o de gran calado. Como era muy crecido el número de navieros que acudían a ofrecer sus embarcaciones, más de las que se necesitaban, rogaban a los rectores de la Universidad, con los que se reunían en la sede del Consulado para negociar las condiciones de los fletamentos, que fuesen ellos los seleccionados, les daban cartas de recomendación y les ofrecían fiadores que garantizasen la entrega de las mercancías según lo contratado. Como he dicho, los convoyes rumbo a Europa se despachaban en primave-

217 González Arce, 2009, p. 95; González y Hernández, 2011, pp. 53-54. En Bretaña, ya en el siglo XIV, sus duques organizaban las armadas encargadas de acompañar y proteger a las flotas comerciales que partían de sus puertos, igualmente dos veces al año, en primavera y otoño, rumbo a Flandes, Inglaterra y España (Mathorez, 1912, 1, p. 123).

ra y otoño, de modo que era en enero y junio cuando los que querían ofrecer sus buques acudían a dicha ciudad, tras ser convocados por los emisarios de la Universidad, que iban de puerto en puerto. Los que resultaban escogidos, porque sus barcos eran mejores para la defensa frente a posibles asaltos, o simplemente porque gozaban de amistad o influencias cerca de los dirigentes del gremio mercantil, no podían suscribir nuevos acuerdos con otros mercaderes hasta que no eran despedidos por el prior y cónsules burgaleses o por los de Brujas, en su nombre; y quedaban obligados a volver con los retornos que les encomendasen en los puertos de arribada, a no ser que los cónsules de Brujas o los de Burgos les diesen permiso para actuar de otra manera. Aparte de los contratos con las condiciones generales, como el precio de los fletes y las averías, que solían ser moderados dada la contratación en masa, firmados por el prior y cónsules con los armadores, a veces en la propia Burgos se suscribían ante escribanos locales las cartas de fletamento individuales entre el maestre del barco y los mercaderes, copia de las cuales se llevaba luego ante un notario del puerto de partida. Si tales documentos no eran mostrados a los huéspedes o encomenderos de dichos puertos, éstos no embarcaban mercancía alguna en las naves. En otros casos, era allí donde se escrituraban los contratos de flete ante un notario del lugar, generalmente uno que se estaba especializando en esta función como notario de marina.

Una de las ventajas de estas grandes armadas, según los testigos de un pleito de mediados del siglo XVI que más abajo veremos, era que la arribada de convoyes de tal tamaño y tonelaje suponía un elemento de negociación con las autoridades locales, que otorgaron más ventajas a la nación española, que así se convirtió en la colonia extranjera más importante de Brujas.

Los que no conseguían carga marchaban, tras obtener licencia de la Universidad, a ofrecer sus servicios en Flandes, donde se ponían a disposición del consulado castellano en Brujas, dependiente del burgalés, al que pertenecían los factores de los mercaderes de la capital castellana, que no podía entonces dejar de contratarlos. También transportaban mercancías desde, o hacia, puertos gallegos, portugueses, andaluces e italianos, pero ya a su aventura, como lana

—desde Sevilla y Cádiz hacia Florencia, al margen de la Universidad, aunque a veces podía ser de mercaderes de la misma—, hierro —sobre todo hacia Inglaterra—, vino, madera...; o, ya entrado el siglo XVI, realizaban viajes rumbo a la América española y Terranova.

Todos estos maestros, incluidos los bilbaínos, iban con sus embarcaciones a tomar la cargazón a los amarraderos donde el prior y cónsules burgaleses les mandaban. Allí, para verificar que los embarques se hacían conforme a los contratos generales signados con los armadores, los susodichos enviaban a uno o dos diputados con el cometido de despachar la flota ante un escribano local, cargar las mercancías y visitar las naves para ver si llevaban las gentes, armas, artillería y munición que debían, así como para contar las averías y otras cosas necesarias. Procuraban que los barcos no fuesen excesivamente cargados y, si no iban bien abastecidos, obligaban a los maestros a adquirir las provisiones necesarias para el viaje. En Bilbao, el despacho de estas flotas, sobre todo las que tuvieron como destino Flandes, que eran las más crecidas y voluminosas, por número de barcos participantes y de mercancías embarcadas, requería de entre 20 a 28 días; necesarios para estibar los géneros, avituallar las naves con víveres y armamento y reunir a su tripulación²¹⁸.

Para prevenir la dependencia de un solo embarcadero que le exigiese condiciones abusivas, la Universidad de Burgos había diversificado los amarraderos de partida de sus flotas, que eran básicamente seis, de oeste a este: Santander, Laredo, Castro Urdiales, Portugalete y Bilbao, y, más raramente, Deva. Lo cual le reportaba otras ventajas, aparte de evitar exigencias excesivas o incluso algún boicot, caso de la mayor proximidad de uno u otro puerto a los diferentes lugares donde se contrataba la lana, de manera que al variar anualmente el punto de partida, o al usar simultáneamente varios de ellos, los socios no tendrían queja de que quedasen demasiado alejados de su área de negocio y de los costes de transporte que ello implicaba. Sin embargo, esta diversificación suponía también algún inconveniente, como el gasto de acondicionar los caminos para reducir dichos costes de movilidad, asunto en el que se implicó la Universidad desde el siglo

218 González y Hernández, 2015, pp. 38-39; García de Cortázar, 1985, II, pp. 247-248.

XV, cuando las competencias de la reparación de la vía que unía Burgos con Laredo correspondían a la cofradía de mulateros y re-cueros de la merindad de Castilla Vieja, aunque aquella, además de contribuir con fondos, también supervisaba la labor de esta otra asociación de transportistas²¹⁹.

Vista la normativa que regulaba los fletes, y cómo se aplicaron en la práctica, cabe recoger aquí los principales detalles de las pocas cartas de fletamento (en número de 68) hasta hora conocidas para la costa cantábrica, para la primera mitad del siglo XVI²²⁰. Información que será contrastada con nuevos contratos de fletamento resumidos en algunos de los registros de averías, asimismo hasta ahora desconocidos.

1.3.1. Estructura documental

En las citadas cartas de fletamento de la primera mitad del siglo XVI consta la fecha de suscripción, el escribano real o del número y los datos de los contrayentes, nombres del mercader contratante, o fletador, y del maestro de la nave, o fletante, así como la vecindad de ambos. También se recogen, a veces, las características del navío, nombre, clase, tonelaje, tripulación (marineros, grumetes y pajes), armamento y piezas de artillería. Igualmente aparece el destino del cargamento, puerto y país, el embarcadero de salida y el de carga, en caso de que no fuese el mismo; pues

219 González y Hernández, 2015, p. 40.

220 Están recogidos en el pleito de 1547 arriba referido, en el que el emperador Carlos autorizó a la Universidad de Bilbao a acudir ante los escribanos que, durante los 40 años anteriores, habían redactado los contratos de fletamento en los puertos de las cuatro villas (San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales), Vizcaya y Guipúzcoa entre comerciantes y armadores para aportarlos como prueba. De modo que 68 de ellos son reproducidos entre la documentación del caso, relativos a los años comprendidos entre 1504, el más antiguo, y 1549, los más modernos. Si los notarios son los mismos que actuaron en su día, las copias de las cartas de flete aparecen firmadas por ellos en persona, si no, las reproducciones son suscritas por los que realizaron su traslado, que son los que heredaron las escribanías de los primeros. Con ellas se quería argumentar 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 se podían fletar naves en cualquier parte sin contar con su Universidad (González y Hernández, 2011, pp. 61-78; Gil, González y Hernández, 2013, p. 41 y ss.).

hay que tener en cuenta que las flotas conjuntas partían de un mismo fondeadero pero los barcos podían ser previamente cargados en otros antes de acudir al de salida; otras veces las mercancías podían ser llevadas en barcas desde surgideros de menor calado, como Bilbao o San Sebastián, para estibarlas en naves de mayor tonelaje que no podían atracar en ellos y esperaban en otros, como Portugalete o Pasajes. En ocasiones, eran fijadas las rutas a seguir y 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 contenían —primeras imágenes de marca o logotipos empresariales de la historia, directamente relacionadas con las señales gremiales—, su 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, el plazo de tiempo en que se haría efectivo el mismo tras la llegada y las averías a abonar. A veces constaba también el lugar donde debía viajar el género, en cubierta, el menos delicado, o en la bodega, el más sensible, y sus consignatarios, agentes o factores a los que se debía hacer entrega de éste. Algunos contratos contienen igualmente las condiciones a aplicar a la mercancía de retorno, en qué consistía y su cantidad, los amarraderos de embarque y destino, los fletes a abonar por ella y los consignatarios a quienes debía ser confiada²²¹.

Por lo que se refiere a la estructura documental de los contratos de fletamento resumidos entre los registros de averías de finales del siglo XV, como veremos más abajo, eran signados a menudo junto con los propios documentos de registro de tales averías, en un mismo acto que se solía desarrollar ante un escribano²²² y en la casa del fiel de la Universidad de Bilbao, a falta de sede gremial propia y permanente; según una fórmula más o

221 Sobre los primeros contratos de fletamento de barcos con destino a América a comienzos del siglo XVI, Ladero Quesada, 2002, p. 25 y ss.

222 Por lo que respecta a los escribanos, en los contratos de la primera mitad del siglo XVI, suelen ser los mismos en cada localidad, lo cual apunta a dos cosas. Bien a que se estaba produciendo una especialización que con el tiempo conduciría al escribano de marina, o único en cada puerto para este tipo de documentos. Bien a que los representantes del Consulado de Bilbao seleccionaron para el pleito que mantuvieron contra Burgos, en busca de pruebas contractuales, a aquéllos en cuyas notarías se hubiesen registrado mayor cantidad de cartas de flete, por una cuestión de comodidad.

menos estereotipada, como la recogida en la carta de la carabela Santiago, de Íñigo de Artaeche, que en 1490 partió hacia Flandes:

Suso, en las casas de Sancho Martínez de Ugas, fiel de los mercaderes, que son en la Caltendería de la dicha villa, quatro días del mes de março de noventa años. El dicho Yñego de Artaeche conosció aver resçibido las sobredichas mercaderías cargadas en su nao. E ha de aver de fleyte a tres quartos y medio de corona de oro por saca e más XIX mrs. por saca, porque los dio e pagó en Vurgos, más sus averías e guindaje. E ogligose de thener e guardar todas las condiciones del afletamiento que truxo de Burgos. Por los rollos e costales de regaliz e fierros ha de aver de fleyte segund se yguoló con los mercaderos cargadores sus dueños. E se obligó de se los rendir, si plaze a Dios, en Flandes, lleuándola Dios con salud e saluamiento a su derecha descarga, a cada mercadero lo suyo, por cuenta del borne²²³, en forma segund costunbre...

Como he dicho en otros lugares, no se trataría de una carta de fletamento completa, sino que, al aparecer recogida en un registro de averías, sería un extracto del documento original que contendría, como se indica en dicho resumen, las condiciones concretas y detalles de dicho fletamento suscritas con los mercaderes burgaleses para sus lanas y con los restantes para las demás mercancías. En cuanto a los 19 maravedís por saca de lana, como veremos al ocuparnos de las averías gremiales, y cómo he adelantado más arriba, fueron una tasa pagada por los mercaderes subordinados a la Universidad de Burgos para sufragar sus gastos corporativos. El patrón habría adelantado esa cantidad en la propia capital castellana, en moneda de Castilla, que le sería reintegrada en Bilbao por los mercaderes fletadores.

Tanto en el caso anterior como en los restantes, estos resúmenes de los contratos de fletamento aparecen como colofón a los registros de averías de cada nave, al final de los mismos. Siempre

223 O *saborne*, cuaderno o carta de cargazón. En ocasiones, no era el propio maestre el que comprometía su nombre para garantizar que entregaría las mercancías embarcadas en su nave en destino, a sus propietarios o los consignatarios de éstos, sino que lo podía hacer un tercero en su lugar, generalmente un pariente. Caso de lo ocurrido en las averías de salida de 1499, en la nao S. Juan de Íñigo de Sestao, cuando lo hizo su hijo, Martín de Sestao, en lugar del padre.

en los de salida, no en los de entrada —en los que sí suele constar, sin embargo, el precio de los fletes, los gastos de guindaje y las tasas de prebostazgo— y tampoco para todos los conservados. En algún caso, no se recoge la carta de fletamento, pero se dice que sí se había suscrito y que se había redactado con las mismas condiciones que las de otras embarcaciones que habían partido con la nave en cuestión. Como, por ejemplo, la carabela Santa María, de Fortún Sánchez de Arriaga, que en 1490 zarpó hacia La Rochela; cuyo contrato de flete fue igual al de Ochoa Martínez de Goronda, del que las averías de su carabela, con el mismo nombre y destino, se habían contado un día antes, el 2 de septiembre. Mismo caso que las carabelas de los hermanos Juan e Íñigo Vasco, que levaron anclas igualmente dicho mes con idéntico rumbo. Como ocurrió con otras naves que compartieron ruta con las anteriores por esas fechas. En otras ocasiones, se hace mención a que la carta de fletamento había sido previamente suscrita en Burgos, entre los maestros fletantes, los mercaderes fletadores y la Universidad local que los representaba. O a que, si se había signado en Bilbao, se había hecho según las condiciones de un contrato general previamente acordado en Burgos, con todos los patrones que participasen en las expediciones organizadas por dicho gremio mercantil. En ambas situaciones no se solía recoger en los registros de averías el resumen de dichos textos.

1.3.2. Aspectos generales

Veamos a continuación la estructura general que solían tener este tipo de diplomas, para los que hay que recordar que, en el caso de estos contratos contenidos entre los registros de averías, todo parece indicar que se trató de extractos de documentos más extensos y, por ello, la forma de estos resúmenes que nos han llegado no siempre es coincide, sino que se aprecian algunas variantes. Que también se dan, asimismo, entre las cartas de flete completas de la primera mitad del siglo XVI arriba citadas, o en las conservadas para este siglo XV en otros puertos castellanos, como el de Sevilla. De esta manera, la descripción que ahora se relaciona se ha elaborado a partir del repaso del conjunto de todos

estos textos, de los que unos son más extensos y tienen mayores contenidos que otros, mucho más escuetos y con menos especificaciones y elementos.

Las cartas de flete bilbaínas recogidas entre los registros de averías de finales del siglo XV comienzan por dar cuenta de la fecha de la suscripción de dichos contratos, que habitualmente era la misma que las susodichas averías, pues, acabo de exponer más arriba, que se solían realizar ambos actos jurídicos juntos, uno tras otro, tanto el registro de averías como los contratos de fletamento, por las mismas personas, fletadores y fletantes, y ante las mismas autoridades, fiel y diputados de la Universidad de Bilbao, a veces junto a los representantes de la de Burgos, y ante un mismo escribano. Pero otras veces no era así, y el contrato de fletamento se podía haber signado días antes, o incluso meses antes, en Burgos, de manera que se presentaría el documento donde constase el mismo para que parte de sus condiciones, las más importantes, fuesen asentadas en estos registros de averías.

Luego venía el nombre del maestre que debía gobernar el barco. En ocasiones, el de éste y el del propietario o armador del mismo, o un representante de ambos, o de uno de ellos; caso, por ejemplo, del piloto de la nave. Estos suscriptores reconocían haber cargado en su nave las mercancías que se habían previamente relacionado en el citado registro de averías. A la vez que se obligaban, a su persona y bienes, a realizar el viaje recogido en dicho contrato —a veces se añade que *tod de bot*, una especie de fórmula jurídica del derecho marítimo francés—, y a partir en un plazo determinado, siempre que hubiese buen tiempo atmosférico; desde el punto de salida, esto es, el puerto de Bilbao, o el de Portugalete, hasta el de llegada —para el cual, en algunos casos se especifica el lugar concreto previsto para el atraque, o lo que es lo mismo, los muelles o antepuertos que hemos visto más arriba para los principales fondeaderos con los que operó el surgidero bilbaíno—, *hasta su derecha descarga*; es decir, hasta haber desestibado hasta el último de los artículos que le hubiesen encomendado los fletadores. Para entregarlos a ellos en persona, si se encontrasen allí, a sus factores o a otros consignatarios, según se especificase

o recogiese en los cuadernos de cargazón, de *borne* o de *saborne*. *Segund vso e costumbre de maestre e mercaderos*. So las penas que se estableciesen en caso de contravención.

A continuación se contiene el flete que debía ser pagado por éstos fletadores a dicho maestre fletante. Cuyo abono quedaba garantizado y respaldado por el fiel de la Universidad de Mercaderes de Bilbao, en el caso de los artículos cargados por sus socios; quien actuaba en nombre de la misma, tanto en el acto del contar las averías como en la suscripción de la cartas de fletamento, por tanto. Aspecto éste de los portes sobre el que volveré posteriormente de forma monográfica²²⁴. Más los gastos por el calzado de las

224 A modo de ejemplo de lo que se puede hallar en los contratos de fletamento de la primera mitad del siglo XVI, podemos recurrir a algunas de las actas más significativas. Como la suscrita en 1526 por Jacobo de Sarobe, vecino de San Sebastián, y maestre de la nao La Magdalena, que *Dios salue e guarde*, que estaba atracada en el muelle de la villa, y el mercader Luis Cruzad, también donostiarra (aunque a veces se lo cita como de Pamplona), con las siguientes condiciones: el patrón quedaba obligado a dar la nao franca de quilla, costados y gotera de tillados (suelo entablado), así como bien conzada y aparejada de aparejos, artillería, armazón, munición y gente armada. En ella debían embarcarse 400 sacas de lana, 300 bajo cubierta (bajo el tillado) determinadas por el mercader; por las cargadas en la cubierta, si sufriesen algún daño, debía responder el capitán, indemnizando a sus dueños. Las 400 sacas dadas por Cruzad podían ser suyas como de otros mercaderes de Vitoria. Sin embargo, el maestre no debía cargar otras algunas hasta haberse estibado las de Cruzad. Generalmente los contratos solían ser excluyentes, de modo que no se podían transportar otras mercancías que no pertenciesen al fletador o sus socios, si bien algunos contemplan las que se permitía llevar a la tripulación, para hacer sus propios negocios. El fletante disponía de un plazo de seis días, tras signarse la carta, para poner su nao a disposición del comerciante, debidamente aprestada, y partir con ella con el primer buen tiempo con rumbo a Flandes, a La Esclusa y no a Ramua; pero, si por temporal no pudiese arribar a aquélla, entonces sí podría atracar en la segunda, donde entregaría las sacas a las personas a las que iban consignadas, así como descontar las averías con los factores de los mercaderes vitorianos cargadores. Cruzad pagaría al comandante por las 400 sacas, cuando arribase a puerto y se descargasen, los fletes y averías, 5 sueldos y 6 dineros de la moneda de Flandes por cada una, en un plazo máximo de cinco días tras echar el ancla. Luego del desembarco, el maestre debía hacerse de nuevo a la mar con el primer buen tiempo para emprender el retorno, yendo a embarcar trigo a Inglaterra, a los surgideros que Cruzad, o la persona que éste situase en la nave (encomendero), determinasen, desde Sandux (¿Sanduche?, que pudo ser la bahía de Sandwich) hasta el cabo de Porlan (Portland), en una cantidad de hasta 500 quarters, para que no se cargase en exceso, ubicados bajo el tillado; dar sebo para el granero del trigo; y, pagar las lemañaces (lemanes). La mies debía ser entregada por el maestre en el fondeadero donde se

mercancías (estibado), el guindaje o izado con grúa, y las averías acostumbradas (lemanes, *breos* y otras), que también serán analizadas detenidamente aparte.

Portes, costas y tasas que quedaban comprometidos a satisfacerle los mercaderes fletadores, según el plazo de tiempo estipulado en el contrato, tras la llegada al amarradero de arribada, que solía ser de unos días hasta casi un mes. Bajo una pena de una fuerte sanción económica en caso de incumplimiento²²⁵.

Algunas veces, se añaden cláusulas relativas a los retornos o tornaviajes a los que quedaban comprometidos los maestros, tras descargar sus embarcaciones en destino. De los que también trataré aparte. Del mismo modo, en este tipo de estipulaciones se podía incluir la calidad y condición de las gentes que podían ha-

acordase, en un plazo de veinte días, y se pagaría por flete el 20% de las fanegas transportadas. Para todo ello, los contrayentes obligaron sus personas y bienes materiales, comprometiéndose bajo pena de 200 ducados de oro para la otra parte. Otro contrato de 1547 consta de una carta de poder que el dueño y maestro de la nao La Concepción, Martín de Ortiz de Orozco, firmó en favor de Martín de Villa, vecino de Portugalete, de Juan de Ugarte, escribano de la nave, y de Juan de Leuzarra, contraamaestre de la misma, ambos de Deusto, para que en su nombre, cualquiera de ellos, la pudiese dar en flete; algo que debió de ser bastante habitual cuando no eran los propios dueños los que suscribían las cartas de fletamento, pero que en estos documentos no se habría recogido para evitar alargar innecesariamente las pruebas aportadas en el pleito (Gil, González y Hernández, 2013, pp. 73-75).

225 Entre los mercaderes firmantes de las cartas de fletamento de la primera mitad del siglo XVI destacan, por número, los que eran vecinos de San Sebastián, unos 33. Algunos de ellos signatarios de más de una de estas cartas de flete, como Luis Cruzad. Le siguen en importancia, por el número, los bilbaínos, unos 23; y, a gran distancia, los logroñeses, vitorianos y pamploneses. Si en su mayoría consistieron en contratos de barcos para el transporte de las mercancías de los fletadores, muchas de las actas de fletamento fueron suscritas por mercaderes en nombre de otros, con los que formaban compañías estables o uniones temporales, solamente con la intención de fletar el navío. Se trató de comerciantes cargadores que sirvieron de intermediarios para dar salida/entrada a los artículos de otros del interior, de las zonas de Álava, La Rioja y Navarra, que por ello escogieron como socios, preferentemente, a estos radicados en las costas guipuzcoanas. Tal y como vimos, dichos mercaderes del interior fueron acusados por el Consulado de Burgos en 1547 por no respetar su exclusividad en el embarque de lana. La presencia de traficantes más o menos exóticos (sobre todo ingleses, algún italiano, andaluz o valenciano) no solamente se explica porque acudiesen en busca de hierro, sino también de las propias naves para el transporte de mercancías que, a veces, no tenían como destino o lugar de partida los puertos vascos (Gil, González y Hernández, 2013, p. 63).

cer uso de estos viajes de vuelta, de los que se podía excluir a los extranjeros —*que non sea de la nación de España*—.

Los documentos finalizan con las fórmulas legales correspondientes y la firma de los testigos presentes en el acto contractual. Fórmulas que, a veces, consistían en aportar un avalista de la operación, o *fiador de baratería*²²⁶ de patrón.

1.3.3. Armamento y defensa

En los contratos de fletamento conservados para la primera mitad del siglo XVI, el capítulo del armamento era un aspecto importante, ya que la tensión y conflictividad en el Cantábrico, Golfo de Vizcaya, Canal de la Mancha y el Mar del Norte fueron una constante a lo largo de este período estudiado. Tal y como hemos podido ver en las páginas precedentes y veremos en las que siguen. De hecho, en dieciséis de los sesenta y ocho contratos aparece expresamente la cláusula de que el barco había de ir armado, incluso se detallan las piezas de artillería que se debían montar en la nave. Para aquellos años en los que encontramos algún buque armado, el porcentaje que representa es siempre superior al cincuenta por cien, lo que viene a decir que era norma común²²⁷.

226 La baratería eran los fraudes cometidos por los patrones, como la venta en provecho propio de la carga perteneciente a los fletadores, o la connivencia con los asaltantes y corsarios (Aznar Vallejo, 2018, p. 61).

227 En un contrato de 1542 se especifica que en caso de declararse guerra entre España y Francia, antes del embarque y partida de la mercancía, éste quedaría sin efecto y el viaje no tendría lugar. En otro del año siguiente, se dice que la nave contratada, que se encontraba en Portugalete, debía estar en 15 días en el puerto de San Sebastián, para cargar las 400 sacas de lana de Beroiz bajo su cubierta, que no se podían estibar con drao sino con tablas; así como otras 100 de Pedro de Isunza, vecino de Vitoria. Además, si Beroiz no quería transportar más sacas el fletante podía buscar a quien quisiese hacerlo en la localidad, con permiso de aquél. La embarcación debía partir con cualquier flota armada que estuviese lista para salir rumbo a Inglaterra. Beroiz también podía llevar personas de armas *sobresalientes* que podían disponer de espacio para cargar sus vituallas y retornar en esa nave o en otra de su elección. Si salían otros navíos de San Sebastián o Deva, el barco había de partir en su compañía, pero si el fletador quería que lo hiciese desde Laredo con la flota conjunta de la Universidad de Burgos, el fletante debía cumplirlo. Lo de la armada para Inglaterra o la partida conjunta, y lo de los *sobresalientes* se repite en otros contratos posteriores (Gil, González y Hernández, 2013, pp. 57-58, 74-75). Del mismo modo, en las primeras expediciones a América de

Algo similar ocurrió con los fletamentos resumidos en los registros de averías de finales del XV, en los que, para algunos, se especifica qué tripulación debían llevar las embarcaciones, y el armamento de dichos tripulantes, así como, en su caso, el número soldados extra, conocidos como *sobresalientes*²²⁸.

Antes de analizarlos, conviene reflexionar sobre una circunstancia verdaderamente peculiar y única de la costa vasca. En la armada de Flandes, fletada en 1496 para trasladar a dicho país a la infanta Juana, que veremos más abajo, sus organizadores, entre los que se contaba el bilbaíno Juan de Arbolancha, dispusieron la fabricación de la artillería y otras armas de fuego y blancas en las forjas vizcaínas y guipuzcoanas, provincias de las que provenían la mayoría de las embarcaciones²²⁹. Se trata de un aspecto interesante el que en la costa vascongada se diese en un mismo marco geográfico la existencia de recursos, como el mineral de hierro, instalaciones productivas, como las ferrerías y forjas, capacidades técnicas para la extracción de vena, fundición de mineral y forjado de hierro y acero, y necesidades, o empleo de este metal para la fabricación de armas y aparejos con los que equipar las naves comerciales y militares. Sin duda, esta confluencia de ámbitos complementarios y de sinergias fue uno más de los factores que impulsaron allí el florecimiento de la navegación marina, y el tráfico mercantil, por encima de otros enclaves costeros menos dotados.

finales del siglo XV y comienzos del XVI, era frecuente que las naves fuesen armadas. Para algunos ejemplos de dicho equipamiento, Ladero Quesada, 2008, pp. 111-122.

228 En los Países Bajos eran denominados como *supernumerarios* (Sicking, 2017, pp. 364, 372). Esto es, todo parece indicar que tales apelativos les venían de que sobreplusaban, o *sobresalían*, el número (*supernumerarios*, por tanto) de marineros o tripulantes que debía llevar como mínimo cada embarcación.

229 León Guerrero, 2009, p. 59. Todavía en 1501 no se había satisfecho a Juan de Arbolancha todo lo que se le debía de la organización de la armada de 1496, por ello, ese año, la reina mandó a su tesorero Alonso de Morales que le pagase 6.804 mrs. que se le adeudaban por ese concepto (AGS, CC, CED 5, 113, 4). Como se puede comprobar a lo largo de las páginas de este trabajo, Juan de Arbolancha fue uno de los armadores más importantes del Bilbao de finales del siglo XV. En 1495 concertó la unión matrimonial de sus descendientes, un hijo y una hija, con los del preboste bilbaíno Tristán de Leguizamón, asimismo un hijo y una hija, para lo que firmaron un acuerdo de amistad entre las partes que fue consultado con los Reyes Católicos (AGS, CC, CED 2, 2-1, 61, 3).

Como posteriormente se podrá comprobar, ni las averías comunes ni las gruesas bilbaínas incluían los gastos del armamento de las naves, ni tampoco de las gentes de armas; aunque así estaba previsto en la legislación burgalesa que regulaba la forma de las averías gruesas. Algo que en el puerto de Bilbao corría por cuenta de los armadores y maestros de las embarcaciones, que por ello debían repercutirlo en los fletadores mediante los contratos de fletamento. Era en estos acuerdos donde se especificaba el número de cañones y otras piezas de artillería, la pólvora, balas o plomo para fundir las balas, y gente armada (o sobresalientes), y sus armas y equipamiento, que debían ir a bordo para la defensa de los navíos en caso de ataque de barcos hostiles, ya fuesen de piratas, como de corsarios o flotas de países enemigos. La Universidad de Burgos insistió de forma especial en este aspecto de armar sus flotas conjuntas para mayor seguridad y protección de los valiosos cargamentos que transportaban, sobre todo las que tenían como destino Flandes. Por dos motivos. Uno, que el viaje era el más largo, y por ello, el más expuesto al riesgo de sufrir abordajes, máxime si tenemos en cuenta que los convoyes para llegar al Mar del Norte debían navegar todo el tiempo cerca de las costas de Francia, país enemigo de Castilla tras su unión dinástica con Aragón. En especial a su paso por el Canal de la Mancha, cuando más debían aproximarse a las mismas. Y, en segundo lugar, hacia dicho destino se llevaban los mayores volúmenes de mercancías, de modo que eran los más valiosos y los más necesitados de protección. Por el contrario, los bienes de menor valor y/o los que viajasen a lugares cercanos precisarían menos medidas de seguridad, de forma que los navíos en los que fuesen embarcados apenas contarían con armamento y soldados; que, por otra parte, al ser muy costosos, no saldría a cuenta su repercusión en el flete por unidad de producto transportado, sino que valía más la pena correr el riesgo de perderlos por asaltos en el mar. Riesgo que, en lugar de prevenirse con armamento y mercenarios, se podía cubrir simplemente contratando pólizas de seguro²³⁰.

230 Sobre el armamento y tripulación armada previsto para los mercantes en las Ordenanzas de Navegación de los Países Bajos en 1550, Sicking, 2017, p. 348.

Veamos qué rastros documentales han quedado al respecto.

El primero de los registros de averías relativo a las exportaciones, en cuyo resumen del contrato de fletamento se hace mención a los elementos para la protección de la nave, es el de la carabela de Fortuno Sánchez de Arriaga, con rumbo a Flandes, que fueron contadas el 12 de enero de 1489. En ellas se dice que había de llevar 22 hombres de tabla (marineros) y 8 sin *cometón*, con sus armas y 3 pajes²³¹. Lo cual le fue ordenado por don Juan Sánchez de Urteaga, que era el fiel de los mercaderes de Bilbao. Esto es, se especifica el número de tripulantes de la embarcación, que debían ir armados para defenderla en caso de ataques de barcos enemigos. En la nao de Juan Martínez de Amézaga que partió el 3 de noviembre de 1490 para Londres, *los hombres de tabla* son ahora *marineros de tabla*, de los que se repite el número de 22; de los que ya se especifica en qué consistía su armamento: corazas y armaduras de cabeza. Más 4 grumetes, con sus ballestas, y 2 pajes²³². Ese mismo año, en la carabela de Lope de Barraondo, que salió a partir del 8 de noviembre de 1490 rumbo a Ruan, iban 26 marineros de tabla, así como 6 grumetes y 2 pajes. En 1491, en la carabela de Pedro Sánchez de Solares (o Es-lares) y Rodrigo de Alborado, patroneada por Rodrigo de Alborado rumbo a La Rochela, cuyas averías se contaron el 11 de mayo, se habla de nuevo de *hombres de tabla* armados, de los que debió llevar 21, junto con 4 grumetes y 2 pajes. Además, ese año aparecen ya los *sobresalientes*, de los que la nao de Juan Ochoa de Arana, que partió hacia el día 17 de mayo a Flandes, debió embarcar nada menos que 35; lo que confirma el interés de la Universidad de Burgos por asegurar estos convoyes flamencos. Se trataría de soldados armados, al margen de la tripulación, cuyo objetivo era el de reforzar la defensa de las embarcaciones; y cuya remuneración se haría por costa de los fletadores, mediante el reparto de averías, como luego será dicho.

231 O *pajes de nave*: muchachos destinados en una embarcación para su limpieza y aseo y para aprender el oficio de marinero, o para optar a plazas de grumete cuando tuviesen más edad. Mientras que los *pajes de armas*, llevaban las armas, como la espada, la lanza, etc., para servírselas a su amo cuando las necesitaba.

232 Si bien los grumetes eran muchachos que aprendían el oficio de marinero ayudando a la tripulación en sus faenas, éstos también tendrían alguna participación en la defensa de las naves, pues lucharían con ballestas, pero no con armas de fuego.

Con esta nave zarparon las naos de Jimeno de Bertendona y Pedro de Arechaga, pues, como veremos, sus averías fueron contadas el día 19 de dicho mes. En la primera se repitió el número de estos sobresalientes, 35; pero en la segunda sólo participaron 25.

Hay que hacer notar que la cifra de gentes armadas que enrolaban estos barcos que partieron hacia Brujas, y otros destinos de los Países Bajos, fue verdaderamente importante. Sobre todo, si la comparamos con la escasa marinería y tripulación que veremos que llevaron en general por esas fechas las embarcaciones, que no solía sobrepasar las 10 personas. En este sentido, en la antedicha armada real de 1496 que se formó para trasladar a Flandes a la infanta Juana, como esposa por poderes del gobernante de dicho condado, el archiduque Felipe, en la que participaron unas 100 naves de guerra, más otras 50 comerciales, las primeras fueron guarnecidas con unos 2.250 hombres de armas (22,5 de media por embarcación) y las segundas con 500 (10, por tanto, de media). Aunque, si bien estos soldados de media por nave son muy inferiores a los 35 que estamos viendo, es cierto que, en este caso, al tratarse de una gran flota organizada excepcionalmente, se aprovecharon las economías de escala, lo que hizo posible aprestar más navíos con menos militares y mercenarios embarcados en cada uno de ellos, sin que disminuyese por ello la protección que suponían, pues, en conjunto, ésta era excepcionalmente alta²³³.

En 1495, el maestre Martín Sánchez de Bérriz se comprometió a viajar a bordo de su carabela Santa Catalina, cuyas averías fueron contadas el día 22 de mayo, rumbo a Londres. Con él llevaría 20 personas armadas: 15 marineros, 3 grumetes y 2 pajes. Junto a la anterior partió la carabela de Martín Sánchez de Arriaga, cuyas averías se contaron al día siguiente, con 22 hombres y 6 grumetes con sus armas. Estas cifras nos podrían inducir a pensar que pudo ser extraordinario el antes visto número de 35 sobresalientes, y que bien pudo deberse a una situación excepcionalmente peligrosa, a causa de guerras o de mayor virulencia de la piratería o el corso. Sin embargo, ese mismo año, el 24 de julio fueron contadas las averías de la carabela S. Pedro de Martín Sánchez de Leuzarra, comandada desti-

233 León Guerrero, 2009, pp. 57-59; Ladero Quesada, 2003, pp. 55-64.

no a Nantes por Rolin de Uribarri; en cuyo contrato de fletamento se especificó que había de incluir 40 hombres de tabla con sus corazas y capacetes, 8 grumetes con sus ballestas y 2 pajes; así como la nao bien artillada de lombardas, pólvora y armas, según pertenecía a semejante embarcación. Debía zarpar al día siguiente, sábado 25 de julio, salvo por caso fortuito. Esto nos indica que, más que el destino —Nantes está mucho más cerca y accesible que Flandes, y en el camino eran previsibles, por tanto, menos incidencias—, los navíos debían equiparse para la defensa según su categoría o tonelaje.

Como se aprecia, asimismo, en la flota otoñal de la Universidad de Burgos que salió hacia Flandes en diciembre de esa judicatura: la nao de Sancho de Bilbao llevó 28 marineros, 5 grumetes y 3 pajes; la de Juan Martínez de Gamis, 37 marineros, 10 grumetes y 3 pajes; la de Ochoa de Larrinaga, 40 marineros, 10 grumetes y 4 pajes; la carabela de Fortuno de Montellano, 20 marineros, 5 grumetes, con sus armas, y 4 pajes; la de Antón de Coscojales, patroneada por Rodrigo de Riba, 16 marineros, 5 grumetes y 1 paje; la nao de Diego de Larrinaga, nada menos que 55 marineros, 10 grumetes y 4 pajes; y la carabela de Juan Sánchez de Zalduondo, 25 marineros, 5 grumetes y 3 pajes. Del resto de navíos participantes no tenemos información. Es probable que este número crecido de tripulantes susceptibles de ir armados que salieron hacia Flandes en otoño de 1495 se debiese a la actuación real. En diversos momentos hemos podido ver a los Reyes Católicos respaldar las iniciativas, en algunos casos por ellos protagonizadas, para que se fomentase la construcción de barcos de gran calado, más idóneos para la guerra naval, que se formasen flotas armadas que partiesen en conserva hacia sus destinos comerciales y que se equipasen con gentes de guerra y artillería. No se trató solamente de un respaldo moral o legal a las medidas que a este respecto tomaran las universidades de Burgos y Bilbao, que también han sido referidas y que veremos igualmente más abajo, sino que los propios monarcas asimismo emprendieron actuaciones al respecto. Caso de la habida en octubre de 1495, poco antes de que partiese dicho convoy otoñal. En una carta de los soberanos dirigida a los maestros y marineros de la flota de Flandes de los puertos de Bilbao y Portugalete, así como

a los mercaderes fletadores, dan cuenta de que les habían comunicado que en dichos barcos no iban suficientes gentes, artillería ni armas para realizar de forma segura el trayecto de ida y vuelta. Motivo por el que enviaron a García de Cote, alcaide de Atienza y corregidor de Burgos, para que los inspeccionase y proveyese lo necesario para corregir la situación; al tiempo que debía ordenar que ningún navío partiese por su cuenta al margen del conjunto²³⁴.

Es una lástima que de los barcos bilbaínos que formaron parte de la flota estival zarpada hacia Flandes el antedicho año 1496, que se unieron en Laredo a la armada de la infanta Juana, no se contengan datos en sus registros de averías de a cuántos soldados contrataron. Algo que se puede paliar con alguna otra nave partida meses antes hacia dicho condado. Caso de la carabela de Juan Sánchez de Basozábal que salió con otras en invierno y que llevó 18 marineros, 4 grumetes y 2 pajes. Más otros 10 sobresalientes, de los que se hubo de pagar de avería a 11 coronas de oro por sobresaliente. Se pude así interpretar que el maestre debió equipar su buque con los hombres que le correspondían según su categoría —los 18 marineros y los restantes; lo que habría hecho según el derecho marítimo castellano, o *costumbre de España*, que veremos en un apartado posterior, así como algo más abajo volveré a referir—, lo que sufragó él mismo mediante el flete reflejado en la carta de fletamento; pero, los mercaderes fletadores, más bien la Universidad que los agrupaba, quisiesen mayor seguridad y echasen entre ellos una avería, puede que gruesa al estilo burgalés, para contratar a 10 sobresalientes extra, a razón de 11 coronas por cada uno. De este modo, en la siguiente nao, que iba en el mismo convoy que la anterior, la de Martín de Morgaondo, se aclara que la gente que debía de llevar y los sobresalientes eran los que tenía obligados o acordados con Burgos.

Pasemos ahora a ver qué información contienen los registros de averías de entrada sobre las medidas de seguridad tomadas a bordo de las embarcaciones.

El primero de ellos es del 5 de agosto de 1482, la carabela de Pedro Vasco, que empleó en pólvora 1.540 mrs., y en paveses, 1.020

234 González, 1829, I, pp. 286-287.

mrs.; gastos que sí fueron incluidos entre sus averías a satisfacer por los mercaderes. De manera que se trataría de un equipamiento excepcional, más allá del habitual a sufragar por el maestre del navío, reglado por el uso consuetudinario —*costumbre de España* o derecho marítimo de la costa Atlántica castellana, sobre el que me extenderé más abajo—, según el tamaño del mismo.

De este modo, en 1490, los cónsules de Flandes dispusieron incluir entre las averías de la nao de Fortuno Sánchez de Arriaga, que llegó a Bilbao el 12 de enero, 20 ducados que le mandaron dar para sebo, pólvora y otras cosas. Mismo caso que la nao de Martín de Leuzarra, que arribó junto a la anterior desde dicho lugar, cuyas averías se contaron al día siguiente, y en la que por carta de Alonso de Lalo (que sería uno de los cónsules locales) le fueron dados a dicho maestre 25 ducados para sebo, pólvora y otras cosas (9.375mrs); más, por 20 hombres además de los marineros del barco que Alonso de Lalo le mandó tomar, según escribió en la carta, 12 ducados de oro (4.500mrs). En 1494 la nao de Fortuno de Arana gastó en pólvora, según una carta que trajo desde Flandes que así lo acreditaba, 2.000 mrs., tal y como consta en sus averías del 5 de julio.

Esta práctica no se dio solamente en Flandes, sino también en otros lugares, como La Rochela, donde la carabela de Sabugal, arribada a Bilbao el 27 de mayo de ese año, incluyó entre sus averías, por un bombardero que tomó, 3 coronas o 990 mrs., y de pólvora, 660 mrs. Este desembolso habría sido hecho siguiendo instrucciones de los cónsules castellanos locales, pues así corrió en 1491. Concretamente en la carabela de Sancho de Zaranza, cuyas averías se contaron el 7 de marzo en Bilbao; entre las que se incluyeron 800 mrs. de la pólvora que le mandaron comprar al citado maestre, de lo que dio fe Martín de Urteaga. Sin dejar la judicatura de 1490, el 20 de septiembre fueron contadas las averías de la carabela de Martín Ibáñez de Bilbao, igualmente llegada desde Flandes, que gastó en pólvora 5.000 mrs.; que junto a 274 de santos y santas (misas y limosnas), y el lemán de los bancos (1.500 mrs.), fueron repartidos entre los 383 fardelos que transportó: en total, 6.774 mrs, o 18 mrs./fardel. Sobraron 124 mrs.

Si nos vamos al mencionado año 1491, podemos extraer muchas noticias sobre cómo se operaba en materia de defensa con los

barcos partidos desde Londres. Luego veremos cómo los navíos zarpados de sus muelles en el Támesis salían con la menor carga posible. Prácticamente sólo con las mercancías y la tripulación, o la parte de ella que resultase imprescindible para llegar a la desembocadura. Porque en el curso final del río y, sobre todo, en su estuario había peligrosos bancos de arena que dificultaban la navegación y amenazaban a los barcos, muchos de los cuales quedaron encallados e incluso naufragaron. De forma que era casi imprescindible el uso de lemanes para sortear estos riesgos, y era aconsejable llevar el menor peso posible a bordo. De este modo, una vez abandonado el curso fluvial, ya en la bahía de Sandwich que daba paso al Canal de la Mancha, era cuando subían a las embarcaciones el resto de su tripulación, las vituallas para el viaje, que serían adquiridas en la zona y, lo que aquí nos interesa, asimismo el armamento y la munición (a veces muy pesados), y los hombres de armas.

El día 12 de enero de ese año 1491 fueron contadas las averías de las naos de Ochoa de Larrinaga, Lope de Larrinaga y Juan Martínez de Gamis, que arribaron procedentes de dicho origen. En cada una de ellas se invirtieron 300 mrs., que se entregaron a un hombre que se envió a saber de *los armados* a Sanduche; esto es, a saber si estaban listos los hombres de armas que se iban a embarcar en Sandwich. Esta operación se repitió en mayo de esa judicatura, con dos naos cuyas averías se contaron el día 2, las de Arechaga y Juan de Amézaga. Pues la primera empleó 7,5 reales, o 275 mrs., en un hombre que enviaron a saber de los armados; operación en la que la segunda gastó 93 mrs. El 6 de mayo de 1495 la nao de Martín de Rentería, llegada desde Southampton, desembolsó en un quintal de pólvora 3.000 mrs.

Para los barcos salidos desde Nantes también se compró pólvora. Según consta en las averías de 1493 de Ochoa de Salazar, Martín de Llano y Sancho Martínez de Leura, contadas el día 20 de octubre. Para cada una de ellas por 700 mrs., para las dos primeras, y 400 para la última. Igualmente, como en casos anteriores, siguiendo instrucciones de los cónsules locales. Gasto que se repitió el 12 de mayo de 1494 en la carabela de Juan de Montellano, que adquirió medio quintal de pólvora, por 1.125 mrs. Y, el 5 de julio,

en la nao de Martín de la Rentería, quien por carta que presentó en Bilbao le debieron entregar nada menos que 2.000, que había dedicado a dicho concepto. El 28 de octubre de ese año fueron contadas las averías de las carabelas de Juan de Barreza y Sancho Martínez de Leura, también de procedencia nantesa, en las que se dice que llevaban un albalá que trajeron firmado de los cónsules locales para Íñigo Vasco, por el que se debía hacer entrega a cada maestre de 300 mrs.; puede que fuese en concepto de pólvora, como las otras que arribaron ese ejercicio. En 1499 los cónsules nanteses mandaron a Juan Sánchez de Zalduondo que comprase para su carabela, cuyas averías fueron contadas a su llegada a Bilbao el día 27 de agosto, 12 libras de pólvora, por 363 mrs., según carta dada por los mismos.

En 1495 no nos encontramos ni con hombres de armas ni con pólvora entre las averías, que podemos considerar equipamientos fungibles o no permanentes, sino con artillería, que sí era un equipamiento de este tipo, o podía serlo, como elementos habituales de las naves, pero que se podían quitar y poner según las necesidades. Se trató de la nao de Salas de Leguizamón, cuyas averías se contaron el día 17 de marzo, tras arribar de Flandes el 1. En ellas se incluyen 3.750 mrs. para los pasavolantes²³⁵, que eran 6 lombardas²³⁶. El día 30 de mayo llegaron igualmente desde Flandes las naves de Martín Zuri, Juan de Sazauri y Juan Migueles, cuyas averías se contaron el 2 de junio. La primera gastó en equipamiento fungible o temporal: por la pólvora que le indicaron los cónsules que llevase, 9 ducados o 3.375 mrs.; y por la capitanía (el pago al capitán de los hombres armados), 4 ducados (1.500 mrs.). La segunda trajo, además de la pólvora que le mandaron tomar por 6 ducados (2.225), y la capitanía, de 2 ducados (750), un lombardero (experto en el manejo de estas armas) que costó

235 Antigua culebrina de muy poco calibre.

236 Cañón antiguo de gran calibre. En 1507 se dictó una ejecutoria en el pleito que enfrentó al lombardero bilbaíno Pedro de Llanteno con el concejo de Portugalete. El primero demandó al segundo porque le embargó una lombarda que había vendido al maestre bilbaíno Ochoa de Mondragón por precio de 14.000 mrs., que le debía ser pagada a finales de 1498, para instalarla en una nao que el susodicho tenía fletada con rumbo a Galicia y Andalucía. Como Mondragón había cometido cierto robo en la mar a unos ingleses, como veremos más abajo, le fue confiscada su nao y su artillería, sin que hubiese llegado a abonar todavía la antedicha lombarda (ARCV, Ejecutorias, 215-50).

5 ducados (1.875 mrs.). Y, la tercera, otro lombardero de otros 5 ducados, la misma pólvora que le ordenaron portar, (6 ducados o 2.250 mrs.) y, por la capitania, 4 ducados (1.500).

1.3.4. *Tornaviajes*

Como hemos visto más arriba, muchos contratos de fletamento no incluían únicamente las condiciones de la partida, sino que se extendían, asimismo, sobre los retornos. De forma que el maestre quedaba comprometido con los fletadores o las universidades de mercaderes en un viaje de ida y vuelta. En ocasiones, dichos fletadores solamente contrataban con el naviero los embarques hacia un determinado destino, pero éste, o el patrón de su nave en su nombre, quedaban obligados a su llegada a seguir las instrucciones de los cónsules o autoridades consulares de la corporación local dependiente de las universidades de Burgos y Bilbao, o de una de ellas solamente, en lo referente a los tornaviajes con mercancías del lugar. Que bien se podían transportar directamente hacia Bilbao, en dicha ida y vuelta, o a terceros lugares, donde eran descargadas para embarcar otras hacia el surgidero bilbaíno.

En la carta de fletamento de exportación del año 1490 suscrita con Martín Sánchez Zabudín, patrón de la carabela San Salvador, que zarpó a Nantes, el fiel de la Universidad de Bilbao, Juan Sánchez de Ariz, en nombre de los mercaderes fletadores, dispuso que el maestre, si los mercaderes estantes en el lugar, es de suponer que vizcaínos o, en todo caso, castellanos, le ofrecían embarcar de retorno 50 fardeles o más, quedaba constreñido a tomarlos. Al tiempo que no podía cargar nada de extranjeros sin autorización de los cónsules de los mercaderes de la nación de España estantes en Nantes. Esa judicatura, la carabela Santa María de Martín Sánchez de la Naya, patroneada por Ochoa Marroquín, de Castro Urdiales²³⁷, partió hacia La Rochela, donde debía subir a bordo los fardeles y mercancías que le dieran. En 1495, la carabela S. Pedro,

237 No obstante, un Ochoa de Marroquín vecino de Bilbao fue testigo en el pleito que enfrentó a los prebostes de Bilbao y Portugalete en 1489, cuando dijo tener 53 años (ARCV, SV, 4296-1).

de Martín Sánchez de Leuzarra, comandada rumbo a Nantes por Rolin de Uribarri, quedó comprometida, ella, su maestre y compañía, a esperar en la ribera del Loira para recibir los géneros que los cónsules y cargadores estantes en Nantes le dieran durante 20 días. El flete de este retorno se fijó en 90.000 mrs., más las averías acostumbradas, que habían de satisfacer todos los artículos embarcados, “sueldo por libra”, como era uso y costumbre repartir las cargazones. El cual se le había de pagar durante los primeros 10 días desde que llegare al canal de esta villa de Bilbao.

En ocasiones, la Universidad bilbaína no determinó qué especies eran las que se debían estibar para traerlas a Bilbao, pero sí que especificaba cuáles no podían serlo, o mejor dicho, de quiénes, como hemos visto más arriba. Caso igualmente de lo ocurrido en 1490, asimismo para Nantes, cuando dispuso que la carabela San Salvador, de Martín Sánchez Zabudín, no llevase allí hierro, aceros u otros bienes de bretones ni otros extranjeros. A la vuelta tampoco podía cargar de tornaviaje haberes de bretones, ni de otros de fuera de Castilla, sin licencia de los cónsules de la nación local, en pena de 1.000 mrs. por fardel. Estas condiciones se repitieron en el contrato de fletamento y en las averías de la carabela Santiago, de Juan Martínez de Zalduondo, de Portugaleta, patroneada por Pedro de San Martín, que zarpó con la anterior hacia dicho destino. Mientras que en los de Antón de Bilbao, Martín Sánchez Zabudín y Juan de Montellano, igualmente con tal rumbo, se les exigió solamente que no pudiesen transportar mercancías de extranjeros sin licencia de los cónsules de la nación de España estantes en Nantes

1.4. Fletes

Como es sabido, los fletes eran las tarifas que los armadores y navieros propietarios de las embarcaciones, o fletadores, puestas en alquiler o arrendadas para el transporte de mercancías, cobraban por su alquiler o arrendamiento, que solía ser por la duración de un viaje, a veces también por el tornaviaje, a los mercaderes propietarios del género embarcado, o fletadores. Se

trató de los honorarios por poner al servicio de los arrendatarios el navío y su tripulación habitual, según las cláusulas especificadas en los contratos de fletamento arriba vistos; cuyas buenas condiciones para la navegación tenían que ser aseguradas y corrían por cuenta del propietario y/o del maestro, patrón o capitán del barco, cuando no eran la misma persona. A los que añadir los gastos no ordinarios, aleatorios y ocasionales de la travesía, pero previsibles, como pilotos lemanes, atojas, ensebado, misas..., conocidos como *averías comunes*; así como los imprevistos de gran trascendencia, como abordajes, naufragios, pérdidas o daños en el cargamento..., conocidos como *averías gruesas*. Además, había que pagar la estiba y desestiba, así como la colocación de los artículos a bordo, operaciones conocidas como vimos como *guindaje*. Así como los derechos de prebostazgo. Todo este dinero se recolectaba al final del viaje entre los fletadores para entregarlo al fletante, o al patrón de la nave en su nombre, según plazos asimismo contenidos en la carta de fletamento.

Parce que en ocasiones era uno de tales mercaderes fletadores el que se encargaba de recoger de sus compañeros de viaje todos estos montantes para dárselos al maestro, operación por la que podía percibir alguna remuneración, tanto por las molestias como, posiblemente, por el riesgo de perder alguna cantidad si no cuadraban finalmente las cuentas, en operaciones que no siempre eran fáciles de realizar, dada la pluralidad de bienes embarcados, con tarifas de flete, averías y prebostazgo diferenciadas²³⁸;

238 En 1495, en las embarcaciones de Martín Sánchez de Zabudín, Pedro de Bilbao, Martín de Bériz, Juan Sánchez de Zalduondo, Colin Otin, Martín de Rentería, Pedro de Salazar, Juan Martínez de Gamis, Ochoa de Zoronda, Juan de Arechaga, Salas de Leguizamón, Fortuno de Arana, Ochoa de Larrinaga, Lope de Larrinaga y Pedro de Eslares (o Solares), las dos primeras llegadas desde La Rochela, las cuatro siguientes desde Nantes y las restantes desde Flandes, se dice que en las averías de cada una quedó a deber Pedro Sánchez de Ugarte —el cual, curiosamente, no aparece como mercader ni factor en ninguno de los registros— diversas cantidades (según el orden referido para cada embarcación: 180, 286, 238, 200, 200, 495, 238, 227, 200, 200, 228, 236, 242, 210 y 200 mrs.) que en algunos casos adelantó el maestro, pero puede que también el correspondiente cogedor. Este hecho nos habla de que, como es de suponer, y para diversificar riesgos, los mercaderes distribuían sus cargamentos entre varias naves que partían al mismo tiempo, y no los concentraban en una sola, por el peligro de perderlo todo en caso de graves percances de la nave en que se contuviesen todos sus bienes. Como hizo en 1499

así como la calidad de sus dueños, que pagaban dichas tasas en función de su naturaleza, ya fuesen de una procedencia u otra —bilbaínos, vizcaínos y, a veces, se añade que también los alaveses o vitorianos, de una lado, que estaban exentos del abono de prebostazgo; y, burgaleses, castellanos, extranjeros..., de otro—, o perteneciesen, o no, a los gremios mercantiles de Burgos y Bilbao, como veremos. Así ocurrió, al parecer, en 1490, en la carabela de Juan de Rubierna, procedente de Quimper (Bretaña), en la que se contaron para el *cogedor* de los maravedíes de averías y flete 3 mrs. por fardel.

Un ejemplo de esta prolijidad en el cálculo de los fletes y averías según la calidad y naturaleza de las mercancías y mercaderes, lo encontramos ese mismo año 1490. En la carabela de Juan de Zalduondo, llegada desde Nantes con 75 fardeles —que en su mayoría fueron de lienzos, pero, como veremos, se contabilizaba en forma de fardeles de lienzos o paños todo el género, independientemente del tipo que fuese o de los contenedores en que viajase, para lo que se establecían equivalencias entre estos otros artículos y los fardeles de textiles—, se hizo pagar aparte a los fardeles de los bretones (46): 8.000 mrs. de flete y 1.434 de averías, en total 9.334 mrs., o 204 mrs. por fardel; más guindaje y prebostazgo.

Otro tipo de complicación surgía cuando un buque descargaba su contenido en varios amarraderos. Como ocurrió ese mismo año 1490, con la carabela de Martín Ibáñez de Bilbao, de procedencia flamenca, que lo hizo en Laredo, parece que en primer lugar, y luego el resto en Bilbao. De los 383 fardeles que llevó, una cuarta parte (101,5) eran de mercaderes, o tenían como destino, la segunda villa, su comarca y canal. A ellos es a los que fueron repartidas las costas (fletes, averías, guindaje, prebostazgo...) recogidas en la correspondiente carta de averías. Del mismo modo, en 1499 la nao de Juan de Arbolancha, que vino de Flandes, de los 248 fardeles que contenía solamente llegaron a Bilbao 44, el resto se descargaron en Laredo. Los primeros fueron contabi-

el vizcaíno Diego de Lujande, asentado en Brujas, desde donde envió a Bilbao diversos géneros en tres barcos, los de Martín Sánchez de la Naja, Martín de Astoquiza, Íñigo Martínez de la Pedriza y Marín de Leuzarra (García de Cortázar, 1985, II, p. 246).

lizados junto con otros 14 que vinieron en la carabela de Martín de Arbolancha. Pero sólo para las averías comunes, pues a los susodichos 44 se les echó asimismo una avería gruesa, de forma que debieron pagar en total 337 mrs. por unidad los forasteros, y los de la villa 335 (sin prebostazgo); mientras que los 14 de la carabela (en otra parte se habla de 17) salieron a 326. En el caso de la nao de Juan Sánchez de Castro, con el mismo origen y fechas que las anteriores, según se contenía en su padrón de saborne (libro de cargazón), y según declaró dicho maestre, se descargaron en Portugalete 25 fardelos y en Bilbao 38, más el arenque que llevaba la nave, que se tomó por 3 fardelos, y el sebo, por 2. De manera que estos 63 fardelos fueron contados en unas averías aparte del resto de la ropa que transportaba el barco, 140 fardelos dejados en Laredo. Salió de avería común hasta Ladero 17 mrs./fardel; y, además, a los 63 desestibados en la barra de Portugalete se les añadió 1.125 mrs. de lemán y pinaza, lo que hacía 15 mrs. más por fardel, o 35 totales, con los otros derechos incluidos; sobraron 24 para S. Lázaro. Más 300 de flete. La nao de Juan Ochoa de Bertendona, asimismo llegada desde Flandes, también dejó parte de su carga en Laredo antes de embocar la ría del Nervión.

Para evitar las confusiones, errores y equívocos a que exponían tal variedad de supuestos, al final de los registros de averías, sobre todo en los de entrada, se solía especificar qué correspondía pagar a cada clase de mercader en función de las circunstancias arriba contenidas; diferenciando por conceptos: fletes, averías, prebostazgo, guindaje...; y por cada fardel embarcado, u otros envases, como pacas, paquetes, cestas... y sus equivalencias en fardelos.

1.4.1. Exportaciones

Como veremos más abajo, en 1498 el corregidor de Vizcaya, el concejo de Bilbao y el preboste con los fieles, diputados y maestros de la Universidad de la villa, fijaron el flete del hierro en 2 gruesos flamencos por quintal. Disposición aceptada por los mercaderes burgaleses con la condición de que fuesen los maestros los que corriesen con las averías acostumbradas. Al año siguiente, en la concordia de 1499, que asimismo analizaré posteriormente, se

acordó entre las universidades de Burgos y Bilbao que el precio del flete del hierro sería determinado por el fiel de la Universidad de la segunda; mientras que la primera tasaría el de la lana. Del mismo modo, serían elegidos dos escribanos bilbaínos para que registrasen todos los fletes; uno a elección de los mercaderes de Burgos, que podían revocarlo a placer, y el otro por el concejo de Bilbao. Además, habría un arca en la que guardar las copias de todos los contratos de fletamento, así como los documentos de ambas partes. De ella tendría una de las llaves el escribano de los burgaleses, la otra el de los bilbaínos.

Aparte, como he expuesto más arriba, en muchos de los registros de averías de salida se contiene un resumen de estos contratos de fletamento. En los que, entre otros datos, se especifican los fletes o portes que las mercancías embarcadas pagaron por su transporte. Veamos cuáles fueron, según los documentos conservados en los que constan:

Tabla 17: Fletes de las exportaciones de cabos de hierro y barras de acero, y sacas de lana; el hierro y el acero están expresados en quintales

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
1490					
Íñigo de Artache	Flandes	608		394	3/4 y 1/2 de cr oro/ saca ²³⁹
Juan Sánchez de Zumelzo	Flandes	625		1.082	3/4 y 1/2 de cr oro/ saca ²⁴⁰
Sancho de Líbano	Londres	1.665			4 cr/T (10 reales de Inglaterra/cr)
Pedro de Uriondo	La Rochela	321		151	El mismo que otros
Juan Sánchez de la Riba	La Rochela			135	1 cr oro/3 sacas
Diego de Achuri	Londres	1.820			4 cr de Inglaterra/T
Rodrigo de Riba	Flandes	455		386	3/4 y 1/2 cr de oro/ saca

239 Más 19 mrs. por saca porque los pagó en Burgos. No dice nada del flete del hierro.

240 De cada costal de regaliz, rollo y quintal de hierro, según lo igualado con los mercaderes propietarios.

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	450	201	165	1 cr del rey/3 sacas; 4 cr/cent acero; 3 cr/ cent hierro
Íñigo de Zangronis	Londres	1.881			4 cr de Inglaterra/T (10 gruesos de Inglaterra/cr)
Juan de Villarmunt	Londres	1.107			
Íñigo de Zangronis	Londres	1.281			
Juan Martínez de Villamonte	Londres	1.107			
Nicolás de Marzana	La Rochela	25	428	111	1 cr oro/3 sacas; peletería y cent de hierro/2 cr; cent acero/3 cr
Lope de Barraondo	La Rochela		198	256	2 cr oro/cent hierro; cent acero/3 cr
Martín de Riba	Nantes	468	108	10	55 coronas de oro totales
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	692	53	138	Cent hierro o acero/6 cr oro; 3 sacas/1 cr
Pedro de Urrezti	La Rochela			85	3 sacas/1 cr
Juan Sánchez de Zaldondo	La Rochela		510	113	11,5 sds/saca, moneda de Francia; cent acero/4 cr de oro
Juan de Montellano	La Rochela		384	147	Cent acero/4 cr oro; saca/11,5 sds de Francia
Juan Martínez de la Pedriza	La Rochela			292	1 saca/11,5 sds
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	500	100	130	Cent hierro/4 cr; cent acero/5 cr; saca/1/3 cr. Total, 90 coronas oro ²⁴¹
Ochoa de Larrinaga	La Rochela			850	11 sds y 6 drs/saca
Lope de Larrinaga	La Rochela			767	
Ochoa Marroquín	La Rochela			302	
Pedro López de Vitoria	La Rochela			993	
Juan Martínez de Gamis	La Rochela		92	816	

241 Al precio susodicho, y lo que faltase hasta las 90 lo pagaría Diego de Soria.

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Juan de Zalduondo	Nantes	315		200	3 sacas/1 cr; cent hierro/4 cr; cent acero/5 cr
Antón de Bilbao	Nantes	355		236	
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	1.066	43	146	
Martín de Eguía	La Rochela	100	130	715	10 sds de Francia/ saca
Sancho Martínez de Bilbao	La Rochela			403	
Juan Fernández de Arbieto	La Rochela			400	
Ochoa Martínez de Goronda	La Rochela		50	615	
Juan Sánchez de Basozabala	La Rochela	150		473	
Martín de Eguía	La Rochela	230		708	
Martín Sánchez de Bériz	La Rochela			191	
Martín de Leuzarra	La Rochela			252	
Juan de Montellano	Nantes	550	233	264	3 sacas/1 cr; cent hierro/4 cr; cent acero/5 cr
Ochoa Marroquín	La Rochela		20	240	10 sds de Francia/ saca
Juan Martínez de Zalduondo	Nantes	314	100	246	3 sacas/1 cr; cent hierro/4 cr; cent acero/5 cr
Martín de Bilbao	La Rochela			259	10 sds de Francia/ saca
Fernando Sánchez de Larrea	La Rochela			264	
Pedro Sánchez de Solares y Ruy Sánchez Daras	La Rochela	19		380	
Juan Vasco	La Rochela		175	282	
Diego Pérez de Laredo	Nantes			246	3 sacas/1 cr
Pedro Ibáñez de Gueldo	La Rochela			301	10 sds de Francia/ saca
Martín de Arechaga	Londres	2.650			4 cr y 1/3/T ²⁴²

242 De los 400 quintales de hierro de Pedro Infante, 4,5 cr de Inglaterra por tonelada.

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Pedro Jiménez de Bertendona	Londres	2.728			5 cr/T (10 reales/cr de Inglaterra)
Juan de Arana	Londres	2.206			4 y 1/4 cr/T (10 rls/cr Inglaterra)
Juan Martínez de Amézaga	Londres	2.001			4 y 1/4 cr/T (10 grs Inglaterra/cr)
Juan de Valle	La Rochela			280	11 sds y 9 dns de Francia/saca
Lope de Barraondo	Ruan	419		437	1 cr oro/saca (10 sds/cr) ²⁴³
Ochoa Martínez de la Pedriza	La Rochela			181	10 sds de Francia/saca
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	223	153	238	1/3 cr oro/saca cuño rey Francia; cent acero/4 cr; cent hierro/3 cr
Fortuno de Salcedo	La Rochela			162	10 sds de Francia/saca
1491					
Juan de Montellano	La Rochela			391	11 sds y 9 dns de Francia/saca
Íñigo Martínez de la Pedriza	Nantes	543	338	163	1 cr oro/3 sacas; cent acero/4,5 cr; cent hierro/3,5 cr
Juan Ochoa de Arana	Flandes	1.409		980	Los de Bilbao, Vizcaya y el doctor 3 sds y 2 drs/saca
Rodrigo de Alborado	La Rochela			388	10 sds de Francia
Martín de Eguía	Londres	2.413			4 cor/T de Inglaterra (10 rls/cr)
Diego de Achurri	Londres	1.500			4 cr/T de Inglaterra
Ochoa de Goronda	Londres	2.360			
Martín de Bilbao	La Rochela			341	10 sds y 1/4, como los demás navíos
Martín de Urrexty	La Rochela			297	
Rodrigo de Riba	La Rochela			328	
Martín Sánchez Zabudín	Nantes			846	60 cr cuño del rey de Francia ²⁴⁴

243 Cargó además 256 quintales de alumbre.

244 Las 846 sacas se han obtenido de pasar todo el hierro y el acero a sacas de lana. 1/3 del flete es para los mercaderes.

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Pedro de Solares	La Rochela			451	10 sds de Francia
Íñigo Ortiz de Sestao	La Rochela			270	10 sds
San Pedro	La Rochela			261	
1494					
Juan del Puerto	Nantes	50	107	272	15 sds y 6 drs/saca, Burgos; 12 sds Bilbao; cent acero/3 cr; cent hierro/2 cr
Pedro de Bilbao	La Rochela		50	406	Según otros fletes
1495					
Martín Sánchez de Zabudín	La Rochela			208	Según las otras naos
Colin Otin	Nantes	860	78	28	Cent hierro 3/cr; cent acero/4 cr oro; 4 sacas/1 cr oro
Íñigo Vasco	La Rochela		157	301	Cent acero/3 cr oro; saca/12,5 sds de Francia
Martín de Bilbao la Vieja	Londres	1.200			4 cr (o 40 drs) de Inglaterra/T; costal de rubia/12 drs
Pedro de Ariz	Londres	2.526			Hierro 3 cr/T (10 grs/cr); 30 costales de rubia, 8 cr y 1/4
Pedro Sánchez de Eslares	Londres	1.452			2 cr oro y 3/4 (10 grs de Inglaterra/cr)
Martín Sánchez de Arriaga	Londres	1.897			3 cr oro/T (10 grs de Inglaterra/cr)
Juan Sánchez de Amézaga	Londres	1.140			3 cr oro y 1/4/T (10 grs/cr de Inglaterra)
Rodrigo de Riba	Flandes			274	4 sds y 10 drs/saca de Flandes ²⁴⁵
Martín Sánchez de Zabudín	La Rochela	1.050		221	Hierro 800mrs/Q; 13 sds y 6 drs/saca
Sancho Martínez de Leura	Nantes	463	464	413	Cent acero 3/cr oro; cent hierro/2 cr; saca/15 sds y 6 drs Burgos; 11 sds y 8 drs vizcaínos

²⁴⁵ De cada costal de peletería medio sueldo y 10 dineros, y de las mercaderías al respecto.

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Colin Otin	Nantes	156	521	95	4 sacas/1 cr oro; igual 4 costales de peletería
Juan Vasco	Nantes	815	425	25	Lo acostumbrado ²⁴⁶
Ochoa de Larrinaga	Flandes	230		709	Según condiciones de Burgos
Juan Sánchez de Zaldondo	La Rochela		150	122	Cent acero 2/ cr oro; saca de lana lo acostumbrado en Francia
Juan Sánchez de Zaldondo	Flandes	108		474	Saca/5 sds y 2 drs de Flandes; por los hierros sus averías acostumbradas. Según la carta de fletamento de Burgos (la corona de oro a 5 sueldos y 8 dineros)
Pedro de Arechaga, hermano de Juan de Arechaga	Flandes	759		686	
Sancho de Susunaga	Flandes			394	
Santiago de Sestao	Flandes	210		653	
Juan de Ceberio	Flandes	79		445	
Fortuno de Montellano	La Rochela		60	243	Cent acero/3 cr oro de Francia; saca/13,5 sds
Martín Sánchez de Bériz	Londres	1.203			3 cr/T de Inglaterra (10 rls/cr)
Colin Otin	Nantes	581	381	35	Cent hierro/4 cr; cent acero/5 cr oro; 4 sacas/1 cr
Rolin de Uribarri	Nantes	586	78	112	Por las sacas lo acostumbrado
Colin Otin	Nantes	401	528	46	4 sacas/1 cr oro; 4 cajas de azúcar lo mismo
Jaime David	Nantes	406	234	79	4 sacas/1 cr oro
Fortuno de Montellano	Nantes	672	186	46	Cent hierro/5 cr oro de Bretaña; cent
Íñigo Vasco	Nantes	620	284	44	acero/6 cr oro; 3 sacas/1 cr
Sancho de Bilbao	Flandes	110		643	Saca/4 sds y 10 drs de Flandes
Juan Martínez de Gamis	Flandes	150		847	(5 sds y 8 drs/cr)

²⁴⁶ Asentado con el maestro, Juan de San Juan de Cereceda y Diego Fernández de Olarte.

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Ochoa de Larrinaga	Flandes			1.026	Saca/4 sds y 10 drs de Flandes (5 sds y 8 drs/cr)
Sancho del Castillo	Flandes	116		481	
Juan Sánchez de Larrea	Flandes			416	
Fortuno de Montellano	Flandes			374	
Rodrigo de Riba	Flandes			312	
Juan Sánchez de Basozábal	Flandes			1.341	
Diego de Larrinaga	Flandes			1.036	
1496					
Juan Sánchez de Basozábal	Flandes	50		346	Saca/5 sds y 2 drs Burgos; Bilbao 4 sds y 10 drs
Martín de Morgaondo	Flandes	283		311	Saca/5 sds y 2,5 drs los de Burgos; los vizcaínos, 4 sds y 10 drs. ²⁴⁷
1499					
Mateo Imbert	La Rochela	105		60	1 cr oro/3 sacas
Juan de San Juanes	Nantes	260	148	146	Saca/11 sds y 9 drs de Bretaña ²⁴⁸
Rodrigo de Riba	Nantes	100	501	258	Cent hierro/3 crs oro; 4, acero; saca/11 sds y 9 drs
Juan de Simonet	La Rochela	212		70	3 sacas/1 cr de Francia
Juan Sánchez de Zaldondo	La Rochela	250	50	188	Cent hierro y acero/3 cr oro; saca/10 sds
Juan de Montellano	Nantes	286	108	218	Cent hierro/3 cr, 4 por acero; saca/11 sds y 9 drs
Antón de Coscojales	Nantes	545	150	284	
Diego de Rabanza	Nantes	770	82	187	

²⁴⁷ Los hierros no pagan flete.

²⁴⁸ El centenar de cabos de hierro cargado por Juan de Pella, Martín de Ugaz y Miguel Benedicto, 3 coronas y 1/3, por el centenar de barras de acero de Miguel Benedicto, 4 coronas de oro, y por los de María García de Basozabala, a 3 coronas por centenar.

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Ochoa de Aguirre	Nantes	276	183	240	Cent hierro/4 cr oro, 5 por acero; saca/11 sds y 9 drs; caja de azúcar/0,5 cr
Fortún Pérez de Salcedo	Flandes	680		474	1 gr/Q; saca/5 sds y 2 drs moneda de Flandes; 2 costales regaliz/1 cr
Sancho de Valmaseda	La Rochela		8	140	Saca/10 sds de Francia
Juan Ochoa de Bertendona	Londres	2.800			3 cr y 3/4/T de Inglaterra (10 grs/cr)
Juan Sánchez de Zaldondo	La Rochela	237	92	222	Cent hierro y acero/3 cr oro; saca/10 sds
Martín Ibáñez de Leuzarra	Flandes	909		571	Según el de los mercaderes de Burgos
Martín Ibáñez de Leuzarra	Flandes	400		215	
San Juan de Mauraza	Londres	3.077			3 cr y 3/4/T (10 grs/cr)
Ochoa de Arbolancha	Flandes	1.000		884	1 gr/Q de hierro, y por las otras mercancías, según fletamento de Burgos
Íñigo Martínez de la Pedriza	Flandes	1.025		922	
Sancho de Iruxta	Flandes	872		656	
Ochoa Sánchez de Larrinaga	Flandes	1.280		678	
Diego de Larrinaga	Flandes	1.344		949	
Juan de Bilbao la Vieja	Flandes	1.559		519	
Francisco de Zumelzo	Flandes	870		358	
Martín de Astoquiza	Flandes	1.591		497	
Rodrigo de Riba	Flandes	409		144	1 gr/Q de hierro; saca/5 sds y 2 drs de Flandes ²⁴⁹
Íñigo de Mendoza	Londres	2.313			4 cr oro/T (10 rls Inglaterra/cr)

249 Por los costales, según el citado Martín Sánchez se ha igualado.

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Martín de Ugarte	Nantes	484	52	100	Cent hierro/4 cr oro; 5, del acero; 3 sacas/1 cr; costales de cera 7/12
Ochoa de Basozabala	Londres	1.000			3 cr/T (10 rls Inglaterra/cr)
Juan Sánchez de Zaldondo	Nantes	265		63	Cent hierro/5 cr oro; 7,5 del acero; saca/11 sds
Juan de San Juanes	La Rochela	148	157	172	Cent hierro/3 cr; saca/11 sds
Juan López de Amézaga	La Rochela	101	154	42	Cent hierro y acero/3 cr; 3 sacas/1 cr oro
Juan Sánchez de Zaldondo	Nantes	1.162	50	129	Cent hierro/4 cr oro; 5, del acero; sacas de
Íñigo de Sestao	Nantes	667	326	229	Burgos, 11 sds y 9 drs; Bilbao, 10 sds/
Antón de Bilbao	Nantes	556	305	229	saca, moneda de Bretaña/Francia
Antón de Coscojales	Nantes	442	140	309	
Juan López de Amézaga	La Rochela			70	Saca/10 sds de
Juan de San Juanes	La Rochela			110	Francia
Fortuno Pérez de Salcedo	Flandes	976		785	2 grs/Q; 5 sds/saca; costal de regaliz/2 sds de Flandes
Lope de Ojancas	La Rochela			184	Sacas de Burgos, 11 sds y 9 drs; Bilbao, saca/10 sds de Francia
Pedro de Larrea	La Rochela	202	60	85	Cent hierro/2 cr oro; 3, del acero; saca/9 sds y 3 drs de Francia
Sancho de Ugarte, hermano de Martín	La Rochela			154	Sacas de Burgos, 11 sds y 9 drs; Bilbao, saca/10 sds de Francia
Juan Sánchez de Zaldondo	Nantes	310	35	215	Cent hierro y acero/4 cr; sacas Burgos, 11 sds y 9 drs; Bilbao, saca/10 sds de Francia
Juan de Otoño	Flandes	928		629	2 grs/Q de Flandes; saca/5 sds; costal de regaliz/2 sds

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Juan de Santaelices	Nantes	150	211	254	Cent hierro/4 cr oro; 5, del acero; sacas de Burgos, 11 sds y 9 drs; Bilbao, 10 sds/ saca, moneda de Bretaña/Francia
Juan de Rabanza	La Rochela			300	Sacas de Burgos, 11 sds y 9 drs; Bilbao, saca/9 sds y 3 drs
Hernando de Alcedo	Nantes	527	100	308	Cent hierro/4 cr oro; 5, del acero; sacas de Burgos, 11 sds y 9 drs; Bilbao, 10 sds/ saca, de Francia
Pedro de Larrauri	La Rochela			295	Sacas de Burgos, 11 sds y 9 drs; Bilbao, saca/9 sds y 3 drs
Juan Sánchez de Larrea	Flandes	570		472	2 grs/Q; saca/5 sds ²⁵⁰
Lope Ibáñez de Leuzarra	Nantes	410	116	295	Cent hierro/4 cr oro; 5, del acero; sacas de Burgos, 11 sds y 9 drs; Bilbao, 10 sds/ saca, de Francia
Martín Ibáñez de Leuzarra	Nantes	376	197	458	
1500					
Martín Sánchez de Arriaga	Flandes	792		648	3 grs/Q de Flandes; saca/4 sds y 10 drs
Martín Díaz de Andieta	La Rochela	115		165	Cent hierro/1,5 cr oro; saca/9 sds y 3 drs de Francia
1501					
Juan de Pando	Nantes	407	199	198	Cent hierro/3 cr y ¼; acero, 4 y ¼; saca/11 sds y 9 drs
Pedro de Ibarra	Nantes	743		256	Cent hierro/3 cr y ¼; acero, 4 y ¼; saca de Burgos/11 sds y 9 drs; saca Bilbao/10 sds de Bretaña

250 Porque el maestre Juan Sánchez de Larrea partió solo sin compañía de otras naos de lanas, según el maestre Fortuno Pérez de Salcedo. Pero si el maestre fuese en compañía del maestre Martín de Arriaga con su nao cargada de lanas para Flandes, el flete sería de 4 sueldos y 10 dineros de Flandes.

Maestre	Destino	Hie	Ace	Lan	Flete
Sancho de Riba	Nantes	407		199	Cent hierro/3 cr y 3/4; saca de Burgos/11 sds y 9 drs; saca Bilbao/10 sds de Bretaña
Antón Sánchez de Coscojales	La Rochela	470	160	251	Saca Burgos, según carta de fletamento; Bilbao, 10 sds
Ochoa Pérez de Perteguis	Londres	1.911			3,5 cr de Inglaterra/T
Martín Sánchez de Arriaga	Londres	1.949			3 cr de Inglaterra/T
Juan de Larrazábal	Londres	1.219			3 cr y 1/4 de Inglaterra/T
García de Boliño	Nantes	305	357		Cent hierro/4 cr oro; acero, 4,5; saca/10 sds
Juan de Ceberio	Nantes	552		263	Cent hierro/3 cr oro y ¾; acero, 4 y ¾; saca de Burgos/11 sds y 9 drs; Bilbao, 10 sds
Pedro López de Vitoria	Flandes	160		635	Saca/5 sds de Flandes ²⁵¹
Sancho de Riba	Nantes	197	115	145	Cent hierro/3 cr y ¾; acero, 4 cr y 3/4
Ochoa de Larrea	Londres	1.706			3 coronas y 1/4 de Inglaterra/T
García de Boliño	Nantes	152	345	34	Cent hierro/3 cr; acero, 4; saca/10 sds
Pedro de Ibarra	Poole	901			2,5 cr de Inglaterra/T
Pedro Sánchez de las Dueñas	Nantes	326		193	Cent hierro/3 cr; acero, 4; saca/10 sds
Martín de Cavieses	Nantes		100	268	Cent hierro/3 cr oro; saca, lo acostumbrado
Juan de San Juanes	La Rochela	114	227	236	Cent hierro/2 cr; acero, 3; saca/11 sds y 9 drs de Francia
Martín de Tebería	La Rochela			95	11 sds y 9 drs de Francia/saca
Juan de Ceberio	Londres	970			3 cr y 1/4 de Inglaterra/T
Sancho de Riba	La Rochela			201	Lo acostumbrado ²⁵²

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

251 Salvo los mercaderes de esta villa y su cofradía (sic), que no han de pagar el dinero de la cofradía de los de Burgos; y, por cada quintal de hierro, según cada cargador está igualado con el maestre.

252 Por las 180 sacas de los navarros ha de haber de flete, averías, calzar y guindaje 11 sueldos de Francia por saca.

Lo primero que hay que señalar es que, junto a estos honorarios por el flete, los mercaderes fletadores debían satisfacer al armador/maestre fletante las tasas de las averías habituales, que veremos en otro apartado posterior, así como el guindaje. Según consta en algunos de los contratos de fletamento, mediante una serie de fórmulas más o menos estereotipadas inspiradas en las *Rôles d'Oleron*, que, como comprobaremos más abajo, fueron una normativa surgida a partir de sentencias emitidas en dicha isla de la desembocadura del Garona en el siglo XII, que, junto a la costumbre, inspiraron el derecho marítimo internacional seguido desde el Báltico hasta el Estrecho de Gibraltar durante el período bajomedieval:

“Más averías y guindaje”; “averías acostumbradas, lemán y *petit lemán* —el piloto práctico para la entrada a puerto— y atoajes si los tomase”; “más calzar, averías y guindaje acostumbrados”; “calzar, guindaje, lemán, *petit lemán*, *breos*²⁵³ y atoajes, si los tomase, y las otras averías acostumbradas”; “calzar, guindaje, averías, lemán y *petit lemán*, y toda *trovadura*²⁵⁴ según uso y costumbre de España”; “calzar, guindaje, averías, lemán y *petit lemán*, y toda *trovadura* según fuero de España”²⁵⁵.

Generalmente, entre las averías se comprendían los lemanes, o pilotos prácticos que conducían a los barcos desde mar abierto hasta los puntos de atraque, según vimos en el capítulo anterior.

253 No sabemos a qué se refiere este término que se usa de forma retórica en muchos de los formulismos de los registros, pero que sólo lo he encontrado de manera efectiva en uno: la carabela de Pedro Vasco, que en 1482 vino de Nantes, donde habla de *breos* de salvamento por 770 mrs., junto con gastos en equipamiento defensivo, como pólvora y paveses. Mientras que en la carabela Santa María, de Lope de Barraondo, que en 1490 partió para Ruan, se dice, igualmente, *breos* de salvamento, que solamente computarían si los tomase, como en los restantes casos donde se refieren de forma genérica.

254 ¿Imprevistos?

255 Estas costumbres de España, tradición jurídico-marítima propia de la costa atlántica hispana, o *Usum et Consuetudinen Yspanien*, también se dieron en la navegación catalana mediterránea, donde se denominaron *Costum d'Espany*; y, además de los pilotos lemanes, incluían allí por cuenta de los fletadores el sebo, las mangas y los víveres de a bordo, como veremos ocurrió también en Bilbao. Se trataría de la modalidad de contrato conocida en Francia como *carta partida* (*charte partie*), contenida en las Leyes de Layrón (*Rôles d'Oleron*) (García Sanz, 1978, p. 247; y, 1969, pp. 227-231).

Mientras que el guindaje, o estiba y desestiba mediante el izado de los bultos, comúnmente con una guindera o grúa que llevaba la nave, se cobraba aparte, como veremos más abajo y se puede comprobar más adelante en la tabla de las importaciones. Y, con él, entraría el calzar o calzado, o la acción de colocar y asegurar las mercancías dentro de la embarcación, para que no se moviesen ni volcasen durante el viaje. En algunas cartas se señala que las lanas llevaban aparejadas unas averías propias y los hierros otras, sin que se indique cuáles eran en cada caso²⁵⁶.

Si nos ocupamos ahora del montante de los fletes de salida, comenzaré por analizar los del hierro y acero, y luego los de la lana, para referirme, por último, a las restantes mercancías, con una importancia notablemente menor.

Del hierro y acero, como luego haré con la lana, voy a separar los mercados de destino, pues, como es lógico, se establecieron fletes diferenciados para cada uno. Así, comenzaré por Inglaterra (prácticamente de forma absoluta el puerto de Londres), un mercado peculiar porque, para empezar, casi únicamente demandaba de Castilla hierro —no se cita para ella el acero, como tampoco para Flandes— semitransformado, nunca lana como el resto de las plazas, de la que era una exportadora y gran competidora contra la castellana, por su mayor calidad y precio. Junto al hierro que solía llegar en cabos a la isla, podían compartir viaje costales de peletería y alguno de regaliz²⁵⁷. La mayor diferencia de Londres con

256 En las antedichas *Rôles d'Oleron*, o Leyes de Layron en castellano, se contiene que, como los maestros percibían el guindaje de los géneros estibados, debían asegurarlos con cuerdas en sus embarcaciones, para que no se perdieran. Cuando recibían las mercancías a bordo tras el flete, tenían que transportarlas hasta su “derecha descarga”, otra fórmula legal que hemos visto más arriba, que implicaba que se responsabilizaban del cargamento hasta su desembarco, según *carta partida*, o dicho contrato de fletamento. Mientras que *los atoajes e petid lemanes deven pagar las mercadurías segund las costumbres de la tierra* (Arízaga Bolumburu, 2005, pp. 51-52). En algunos barcos de las expediciones a América de finales del siglo XV y comienzos del XVI, sus maestros cobraron un *derecho de calzas, o de calzas y pilotaje*, del 5% sobre el total del flete (Ladero Quesada, 2008, p. 91).

257 González Arce, 2015, pp. 91-99. También vemos en la tabla cómo fue remitida alguna rubia, que en 1495 fue tasada a 12 dineros por costal; si bien, en el registro siguiente se habla de 30 costales por el precio global de 8 coronas y $\frac{1}{4}$. Si, como veremos más abajo, la corona equivalía a 10 dineros, sale por fardel a 8,25 dineros.

otros emporios es que hacia allí los fletes de dichos metales solían ser fijados por volumen (toneladas, o toneles), no por dichos cabos, como en Francia. De este modo, en 1490 vemos cómo el precio de su transporte osciló entre las 4-5 coronas de oro inglesas²⁵⁸ por tonelada; mientras que en 1491 fue de 4; y en 1495, de nuevo bajó a las 2,75-4 coronas; en 1499 estuvo entre 3-4 coronas; para descender en 1501 a las 3-3,5. En 1490 las averías de las naves de Martín de Arechaga, Pedro Jiménez de Bertendona y Juan de Arana fueron contadas el mismo día, el 11 de octubre. Sin embargo, se dieron disparidades entre los fletes más caros, 5 coronas de la primera, y los más baratos, 4 y 1/4 de los otros dos; esto es, una diferencia del 15%. Mucho mayor fue la habida en 1495, con Martín de Bilbao la Vieja, Pedro de Ariz, Pedro Sánchez de Eslares (o Solares), Martín Sánchez de Arriaga y Juan Sánchez de Amézaga, cuando en sus barcos, fletados con un mes de intervalo entre el primero y el último, se osciló entre las 2 coronas y tres cuartos y las 4, el 31,25%. Mientras que, en 1501, en el caso de Ochoa Pérez de Perteguis, Martín Sánchez de Arriaga y Juan de Larrazábal, que salieron hacia

258 El sistema monetario inglés, como el de casi todo el resto de los territorios de la Europa occidental, era heredero del carolingio. Carlomagno estableció en 781 un sistema monetario que se basaba en una moneda de plata, la libra (489,60 gramos) dividida en 240 denarios (dineros) de plata. Asimismo, aparecieron luego otras piezas de mayor y menor valor, como el sueldo, 1/20 de libra, que equivalía a 12 dineros, o el marco, a media libra. Con el tiempo, los sistemas monetarios de cada país tendieron a divergir a partir de este tronco común, de forma que sus monedas no contenían la misma cantidad de plata. En Inglaterra, la base fue la libra de Troyes o troy (373,24 g), según un sistema duodecimal de 20 chelines (sueldos)/libra y 12 peniques (dineros)/chelín. A partir de 1279 el penique tuvo una fineza de 0,925 y entre 1464-1526 un peso de 0,78 g. A finales del siglo XV, la moneda fuerte inglesa o de mayor valor que aparece en la documentación bilbaína era la corona de oro, que como vemos en los registros de averías equivalía a 10 dineros (a veces se dice reales de Inglaterra, o gruesos de Inglaterra, moneda de plata grande, llamada *groat*, con fineza de 0,925, y con Enrique VII de un peso de 3,11 g). En tiempos de Enrique VII Tudor, en 1489, apareció una de las monedas de oro más prestigiosas de la época, la soberana (sovereign). Esta pieza tenía dimensiones verdaderamente notables (unos 15,55 g) y una ley elevadísima (994/000), elementos que la convirtieron en una de las monedas de oro más buscadas. Durante su reinado se acuñaron otras muchas piezas de oro: además de los *angels* y los *angelots*, los *royáis* o *ryals* (reales), llamados también nobles de la rosa (rosenoble) porque en estas piezas, muy parecidas a los nobles, con el rey a bordo de una embarcación, destacaba una rosa en el campo. Desde 1464 el ángel tuvo un valor de 6 chelines y 8 peniques esterlinos, era de ley y con un peso de 5,18 g (Spufford, 1991, pp. 520-521, 524).

la capital inglesa apenas con unos días de diferencia —puede que zapasen juntos, pero las averías fueron contadas el 7, 22 y 23 de abril—, el primero cobró 3,5 coronas, y los otros dos, 3; un 14,2% menos. Esto indica que, si bien había una tasa fijada por la Universidad para los fletes con Flandes, como vimos más arriba, éstos serían libres para el resto de destinos, al menos para Londres²⁵⁹.

Frente a estos precios de los fletes medievales, a comienzos del siglo XVI, en 1506, en uno de los primeros contratos de fletamento completos conservados para el Cantábrico, al margen de estos resúmenes que estoy manejando contenidos en los registros de averías, el de la Santa Bárbara, de Ochoa de Ormategui, vecino de Lequeitio, que partió hacia Irlanda desde dicho puerto, el flete del hierro fue acordado en 4 coronas inglesas por tonel, en sintonía con los portes arriba vistos. En 1510, la carabela S. Pedro, del bilbaíno Fortunato Sánchez de Zamudio, levó anclas desde Portugalete y Ondarroa hacia Londres con hierro con un flete de 250 coronas inglesas por toda la nave; mismo precio que cobró esa embarcación por un viaje unos meses posterior con idéntico cargamento y destino. Al año siguiente, 1511, la nao S. Antón, de Pedro Ortiz de Vitoria, llevó hierro desde Bilbao-Ondarroa a Londres (Santa Catalina) por 325 coronas, así como unas averías de medio lemanaje. En 1512, la S. Silvestre, de Íñigo de Leuzarra, que salió de S. Sebastián, con igual carga y destino, percibió 8 sueldos y 6 dineros por tonel. Y, en 1513, la Santa Catalina, del bilbaíno Martín de Perteguis, que zarpó desde Bilbao, llevo al citado amarradero 50 toneles de hierro y pastel por 3,5 coronas/tonel. Idéntica cantidad de dinero cobró en 1514 Martín de Cercamar, de la anteiglesia de S. Jorge, por colocar 50 toneles de hierro y 10 de pastel en Inglaterra con su carabela Santa Cruz. Ya en 1515, con igual flete, Íñigo de Leuzarra en su nao S. Silvestre transportó otras 60 toneladas desde Bilbao a Londres (Santa Catalina); y Juan de Ayarde, de Ondarroa, en la carabela Santa María, desde Lequeitio a dicho amarradero, 1.200 quintales de hierro, en 7.035 cabos, por 3 coronas/tonel y unas averías de 5

259 El navío de Pedro de Ibarra zarpó en 1501 rumbo a Porlan, que sería, como estamos viendo, el puerto de Poole. Su flete fue mucho menor, sólo de 2,5 coronas, porque estaba mucho más acerca de Bilbao que Londres, y era mucho más accesible.

ducados. El precio de los fletes parece que bajó considerablemente en 1517, pues la nao Santa María del portugalujo Pedro de la Torre, por hacer el trayecto entre Bilbao y Londres (Santa Catalina) exigió 2,25 coronas/tonel, más 10 ducados de averías. Para subir a las 5 coronas en 1525, en la carabela del donostiarra Martín de Arizabalo, que zarpó de Pasajes con igual destino, y que llevó, además, 12 reales de plata por tonel de averías. En 1529 bajó a las 3 coronas y 6 gruesos. Y en la década de los 40 se estableció en ducados: 2/tonel en 1541, 4-10 en 1545, 3 en 1547 y otros 4 en 1548²⁶⁰.

Si consideramos que las toneladas en las que se medía el hierro llegado a Inglaterra eran de volumen, o la capacidad de un tonel, según y cómo comenzaron a emplearse previamente en Francia; para Flandes se siguió un procedimiento parecido, pero más preciso: mensurar dicho metal por peso, en quintales. De este modo, como a un destino más lejano le debían corresponder mediciones más exactas, puesto que los costes totales eran superiores a causa de una mayor distancia, se debían ajustar por ello las formas de cálculo de la carga, para acercar lo más posible los costos del transporte por unidad de medida a los reales. Mientras que, como ahora veremos para Francia, la menor lejanía de sus puertos de La Rochela y Nantes a Bilbao, y los menores costes del transporte, no hacían necesario conocer el peso o volumen del metal transportado, operación que en sí misma conllevaba gastos para hacer los cálculos, como el de pesaje, y bastaba con fijar los fletes por las unidades en las que se había fundido, cabos o barras, cuyo peso era variable.

El sistema monetario flamenco, como casi todos los restantes europeos, y como el inglés arriba visto, era de origen carolingio, pero su libra de plata, a diferencia de la inglesa, equivalía a 5 sueldos y 8 dineros; por lo que era de mucha mayor ley que la anglosajona antedicha. Como vimos arriba, en 1498 el flete del hierro llevado a Flandes fue fijado en 2 gruesos flamencos por quintal²⁶¹.

260 El primero es de 1504, el de la nao S. Bartolomé, pero su destino era el sur de la Península Ibérica o de la Italiana, y el flete de 2 ducados viejos/tonel (González y Hernández, 2011, pp. 81-86).

261 El grueso o *groot* flamenco era la mayor moneda de plata local, que en 1492 tenía una fineza de 0,32 y un peso de 1,78 g. En dinero de cuenta, tenía un valor de 3 antiguos *sterlings* flamencos y 12 antiguos *deniers paris* flamencos (Spufford, 1991, pp. 520, 527).

Para luego, a partir del concordato con Burgos de 1499, sobre el que más adelante volveré, ser determinado a criterio del fiel de la Universidad bilbaína. Año en el que, según los registros de averías, fluctuó entre de 1-2 gruesos. En 1500 subió a 3 gruesos o coronas. Si nos vamos a los contratos de fletamento conservados para la primera mitad del siglo XVI, en 1526 el galeón S. Juan Bautista, de Juanes de Acorda, de Rentería, cobró 1 placa por quintal de hierro por llevarlo de Pasajes-San Sebastián a Ramua-La Esclusa²⁶².

Como he dicho, el resto de los fletes del hierro fueron contados en unidades, en forma de los cabos en que viajaba en los barcos. Los más baratos fueron, sin duda, los de La Rochela, la plaza más cercana a Bilbao de las que recibieron esta materia prima. Voy a analizar juntos los precios del transporte de este hierro y del acero (que viajaba en barras), en este caso y en el de Nantes, únicos lugares a los que se llevó. En 1490, mandar a La Rochela 100 cabos de hierro costaba 2 coronas de oro francesas²⁶³, y 100 barras de acero, 3, y, en algunos casos, 4. Para volver a bajar este último a las 3 coronas en 1495²⁶⁴, e incluso hasta las 2. En 1499 volvemos a encontrarnos en varias ocasiones los portes del acero y del hierro al mismo precio, 3 coronas de oro; si bien en otros casos difieren, 3 y 2, respectivamente. En 1500 el hierro registra el valor más bajo, sólo 1,5 coronas cada 100 cabos. Para volver a las 2 en 1501, año en el que el acero se mantuvo en 3. La diferencia de cotización en los fletes del hierro y el acero, generalmente de 1 corona menos para el primero, puede que se explique por el menor precio de mercado de éste frente al acero, o porque los cabos en que viajaba fuesen menos pesados que las barras en que lo hacía

262 González y Hernández, 2011, p. 80.

263 La libra de Tours, o tornesa, vigente en Francia, tenía 446 gramos de plata. Con el tiempo dio paso al franco. En el siglo XIII, Luis IX de Francia acuñó el *écu* francés de oro (equivalente a 1 libra tornesa) y el gros de plata (equivalente a un dinero de Tours). Entre 1360 y 1641, la libra tornesa fue llamada comúnmente *franco*. Mientras que el *franc à cheval* o *cavalier* era una moneda de oro de ley que con un peso de 3,89 gramos equivalía a medio noble inglés. Entre 1388 y 1475 el *écu à la couronne*, o corona de oro, era de ley y tenía un peso de 3,99 g. Desde 1475 el *écu au soleil*, asimismo de oro, bajó su fineza a 0,96 y el peso a 3,5 g (Spufford, 1991, p. 523).

264 Vemos que hay un apunte, el del barco de Martín Sánchez de Zabudín, en el que el hierro fue facturado al peso, a 800 mrs. por quintal.

el segundo. En 1534 llevar hierro a La Rochela costó 15 dineros torneses por quintal²⁶⁵.

Si pasamos ahora a Nantes, hay que comenzar diciendo que todo parece indicar que, aunque en los registros se habla de la corona bretona, esta moneda gruesa y sus piezas fraccionarias de sueldos y dineros tendrían el mismo valor o ley que las vistas para La Rochela, esto es, que las corrientes en el resto de Francia. Aunque por estas fechas del siglo XV el ducado de Bretaña mantuviese una cierta autonomía frente a la monarquía francesa y acuñase su propio numerario; que, como vemos, siguió el sistema monetario de la libra tornesa. El matrimonio entre la duquesa Ana de Borgoña con el rey Carlos VIII de Francia en 1491, supuso la unión dinástica del ducado a la corona francesa de forma temporal; ya definitiva a partir de 1532, con Francisco I.

Los precios del hierro llegado a Nantes en 1490 oscilaron entre las 3 coronas el centenar de cabos y las 6; mientras que el acero lo hizo entre las 4 el centenar de barras y, asimismo, 6. Ambos registraron fuertes fluctuaciones a lo largo del año, como se aprecia en la tabla 17. En 1491 los portes hacia Nantes fueron de 3 y 4,5 coronas para el hierro y el acero. Para bajar en 1494 a 2 y 3. Y oscilar otra vez fuertemente entre 2-5 y 3-6, en 1495. En 1499 la fluctuación del precio fue de 3-5 coronas para el hierro y de 4-4,75 para el acero, también muy notable y variable a lo largo del ejercicio. En 1501 el intervalo estuvo en 3-4 para el primero, y 4-4,75 para el segundo. Los precios que se contienen en los contratos de fletamento de la primera mitad del siglo XVI para el hierro y el acero llevados a Nantes son por la nave completa, y no nos sirven de referencia.

265 No había un peso fijo para los cabos y las barras de hierro o acero (González Arce, 2015; González y Hernández, 2011, p. 85). Por lo que sería la forma la que los distinguiría: más chatos y a modo de lingotes los primeros, y más largas, o en forma de tubo, las segundas. En los envíos de hierro, en 100 quintales se comprendían entre 650 y hasta casi 800 cabos; mientras que en 100 quintales de acero pudieron entrar entre 500 y 800 barras.

Tabla 18: Fletes del hierro y del acero en unidades de peso (quintales), volumen (toneladas) y en centenares de cabos (hierro) y de barras (acero)

Año	Flandes (coronas/quintal)	Londres (coronas/tonelada)	Nantes (coronas/centenar)		La Rochela (coronas/centenar)	
	Hierro	Hierro	Hierro	Acero	Hierro	Acero
1490		4-5	3-6	4-6	2	3-4
1491		4	3	4,5		
1494			2	3		
1495		2,75-4	2-5	3-6		2-3
1499	1-2	3-4	3-5	4-7,5	3-2	3
1500	3				1,5	
1501		3-3,5	3-4	4-4,75	2	3

En cuanto a las sacas de lana, voy a comenzar el análisis de sus fletes por los lugares más cercanos a los que viajó, La Rochela y Nantes, para ocuparme luego de su destino principal y más lejano, Flandes.

Como se dice en 1490 para la nave de Pedro de Uriondo, los portes cobrados para el transporte de la lana castellana a La Rochela eran similares, o iguales, en todas las embarcaciones que partían de Bilbao; pues en este caso concreto se trató de los mismos que los de otros barcos. Que rondarían la corona de oro cada 3 sacas, según lo cobrado por los navíos siguientes en zarpar con dicho rumbo, el de Juan Sánchez de la Riba, el de Nicolás de Marzana o el de Pedro de Urrezti. Sin embargo, en el de Juan Sánchez de Zaldondo, que salió a continuación de los anteriores, el precio se expresa por unidades de embalaje: 11,5 sueldos de Francia por saca. Flete que se mantuvo para los barcos posteriores; en alguno de los cuales aparece en forma de esos 11,5 sueldos, mientras que en otros se expresa en términos de 11 sueldos y 6 dineros (pues, como sabemos, cada sueldo se dividía en 12 dineros y, por ello, medio sueldo equivalía a 6 dineros). No obstante, todo apunta a que, en realidad, el precio del flete por saca de lana sería de 10 sueldos, y que la diferencia hasta los 11,5 era una sobretasa exigida a algunas de ellas, en forma de averías gremiales a añadir por el maestro de la nave a los fletes pagados por los fletadores, con destino a las arcas de las universidades de Burgos y Bilbao, o

de sus consulados filiales en La Rochela, Nantes o Brujas/Amberes. Tal y como se aprecia en la carabela de Martín de Eguía y siguientes²⁶⁶, cuando claramente se dice que fueron cobrados los antedichos 10 sueldos; pero, como veremos más abajo, los mercaderes de Burgos dieron ahora otro sueldo y 9 dineros adicionales (no los antedichos 11,5 sueldos, u 11 sueldos y 6 dineros): 1 sueldo y 6 dineros para el bolsero local de la nación de España, o consulado de los burgaleses en La Rochela, Francisco de Nájera, y los restantes 3 dineros para el hospital de S. Juan de Burgos, fundado por los Reyes Católicos en el convento del mismo nombre, y en cuya construcción colaboró la Universidad de mercaderes burgalesa; corporación que se reunía en sus instalaciones, que usaba como sede gremial²⁶⁷. De este modo, vemos cómo en la tabla 18 a veces aparece como flete 11 sueldos y 9 dineros, como en la nave de Juan de Valle, lo que quiere decir que

266 En las carabelas Santa María de Begoña, de Juan Sánchez de Basozabala, Santa María, de Martín de Eguía, Santa Catalina, de Martín Sánchez de Bérriz, S. Silvestre, de Martín de Leuzarra, Santiago, de Martín de Bilbao, Santa María, de Fernando Sánchez de Larrea, Santiago, de Pedro Sánchez de Solares (o Esclares) y Ruy Sánchez Daras, La Trinidad, de Juan Vasco, hermano de Íñigo Vasco, Santa María, de Juan del Valle, Santa María, de Ochoa Martínez de la Pedriza, y en las naos San Vicente, de Sancho Martínez de Bilbao, y Santiago, de Pedro Ibáñez de Gueldo, con destino a La Rochela, de cada 11 sueldos y 9 dineros de flete, los susodichos maestros habían de dar al bolsero local de la nación de España (consulado de los burgaleses en La Rochela), Francisco de Nájera, 1 sueldo y 6 dineros para la *bolsa* de dicho consulado rochelés, y para el hospital de Burgos (de S. Juan, de la Universidad de mercaderes burgalesa) 3 dineros, de forma que le quedarían al maestro 10 sueldos de flete por saca de lana. Mismo caso que la carabela S. Antón, propiedad de Martín Sánchez de la Naya, cuyo maestro, Ochoa Marroquín, se comprometió a retornar con una carta de los cónsules de la nación de España estantes en la villa de La Rochela, en la que constase cómo había entregado en el viaje de ida 1 sueldo y 9 dineros por saca de lana para dicha nación de España y el hospital de Burgos, o dar y pagar al prior y cónsules de Burgos o a su bolsero todo lo que se hallare que había cobrado de más de los 10 sueldos por saca de flete. En otros casos, ver tabla 17, el flete de diversas naves con rumbo a La Rochela de ese año 1490 fue de 11 sueldos y 6 dineros por saca, pero nada se dice de que parte de esas sumas se destinase a tasas gremiales, como en los arriba citados.

267 González Arce, 2010b, p. 200. Por algunas actas notariales de La Rochela, sabemos que las sacas de lana española allí vendidas pesaban entre 101 y 175 libras, en 1489-90. Esta disparidad puede que se debiera a la diferente procedencia de la misma, pues gran parte de esta materia prima provenía de Navarra y, el resto, como sabemos, de Castilla. Mientras que su precio medio en destino fue de 14 écus (coronas) en 1489 (Foss, 195, p. 63).

todas las lanas que cargó eran de mercaderes de la Universidad de Burgos, o a ella sujetos, y que debían contribuir en sus cuotas y derramas gremiales; mientras que en otros casos, como en el de Ochoa Martínez de la Pedriza o en el de Fortuno de Salcedo, la tarifa es de sólo 10 sueldos, lo que indica que viajarían lanas de todas suertes y propietarios, y que a las de los burgaleses había que añadirles el sobreprecio de los antedichos 1 sueldo y 9 dineros.

En 1491 se mantuvieron estos fletes rocheleses: 11 sueldos y 9 dineros para los mercaderes de la Universidad/cofradía de Burgos y 10 para los de la de Bilbao²⁶⁸. Con alguna ligera variación, como 10,25 sueldos de las naves de Martín de Bilbao, Martín de Urrexty y Rodrigo de Riba. Que aumentaron en 1495, cuando oscilaron entre los 12,5 sds.²⁶⁹ y los 13 sds. y 6 drs. (o 13,5 sueldos) —es de suponer que se tratase de lanas burgalesas cuyas tarifas comprenderían la susodicha avería gremial; mientras que para las bilbaínas se aplicarían precios menores—. En 1499 reaparece el precio de 1 corona de oro por cada 3 sacas, o su equivalente de 10 sueldos por unidad, lo que significa una bajada y la vuelta a los portes iniciales; siempre para el caso de Bilbao y su cofradía, pues se indica para la nave de Lope de Ojancas, la de Sancho de Ugarte²⁷⁰ y otras²⁷¹ que les cobraron a los de burgos los antedichos 11 sds. y 9 drs. Sin embargo, a partir de la nave de Pedro de Larrea²⁷² la tarifa bajó a sólo 9 sds. y 3 drs. para los bilbaínos; si bien se repitieron los precios antes vistos para los burgaleses. En 1501 los derechos se mantuvieron por

268 Caso de las carabelas El Santo crucifijo, de Juan de Montellano, y la de Antón de Coscojales, patroneada por Rodrigo de Riba, que satisficieron 1 sueldo y 9 dineros para el bolsero de la nación de Burgos.

269 En la carabela S. Antón, de Íñigo Vasco, su flete por saca de lana fueron 12,5 sueldos, moneda de Francia, de los cuales 2,5 serían para el bolsero de los mercaderes de Burgos.

270 Además de maestre, también fue el escribano que prestó testimonio en el pleito del preboste de Bilbao contra el de Portugalete de 1498, residente en la anteiglesia de S. Vicente de Abando, cuando dijo tener 35 años (ARCV, SV, 4296-1).

271 Que así mismo pusieron rumbo a La Rochela, en este caso a la *basa vieja*: las carabelas S. Román, de Lope de Ojancas, Santa Catalina, de Martín de Ugarte, vecino de Portugalete, patroneada por su hermano Sancho, S. Sebastián, de Juan de Rabanza, y Santa María, de Pedro de Larrauri.

272 Vecino de Bilbao, caserío de Achuri, y testigo en el pleito de los prebostes de Portugalete y Bilbao de 1498, cuando dijo tener 29 años (ARCV, SV, 4296-1).

separado, como la judicatura anterior: para los burgaleses, según sus contratos de fletamento acordados con su Universidad, esto es, los consabidos 11 sds. y 9 drs.; mientras que para los bilbaínos volvieron a subir a los 10 sueldos²⁷³. Ese año, en la nave de Sancho de Riba se embarcaron 180 sacas de mercaderes navarros, cuyo flete no fue el de Burgos, pero tampoco el de Bilbao, sino que estuvo a medio camino, en los 11 sueldos/saca.

Si nos fijamos en los contratos de fletamento del siglo XVI, en 1534 los portes de la lana desde San Sebastián eran de 10 sueldos por saca. Muy parecidos a los arriba vistos para el XV en Bilbao²⁷⁴.

Pasemos a Nantes, el segundo destino para la lana castellana más cercano a la Península Ibérica. Como la distancia con La Rochela y la propia Bilbao no era mucho mayor que en el caso anterior, los precios de los fletes fueron similares. Iguales para 1490, la antedicha corona de oro del rey de Francia (en Nantes se emplearían, de ese modo, tanto monedas francesas como bretonas) por cada 3 sacas; o lo que es lo mismo, como se indica en algún caso, 1/3 de corona por saca; o, como sabemos, 10 sueldos por saca; con lo que la corona equivalía a 30 sueldos²⁷⁵. En 1494 subieron los fletes a 15 sds. y 6 drs. para las sacas Burgos, y 12 sds. para las de Bilbao; la diferencia de precio entre ambas tuvo que estar marcada por la contribución gremial de los burgaleses a su Universidad, como la vista para La Rochela. En 1495 el precio fluctuó mucho. En algunos casos se desplomó a sólo 1 corona por 4 sacas, o 7,5 sueldos, por saca, por tanto, o lo que es lo mismo, 7 sueldos y 6 dineros. Mientras que en otros se mantuvo en los antedichos 15 sds. y 6 drs. para los burgaleses; aunque bajó algo para los vizcaínos, a 11 sds. y 8 drs. Probablemente no se tratase de una verdadera fluctuación de precios, sino que en el caso de 1/4 de corona por saca fuese el precio del flete real; y en los otros, ése más el sobreprecio para la contribución gremial, que ese año no se aplicó únicamente

273 En la carabela de Antón de Coscojales, patroneada por Antón Sánchez de Coscojales, se dice que los de Burgos pagarían según su carta de fletamento y los de Bilbao, 10 sueldos.

274 González y Hernández, 2011, p. 85.

275 Así se dice expresamente en la nave de Lope de Barraondo, que ese año partió a Ruan, donde cada corona de oro era de 10 sueldos.

en algunos casos a los burgaleses, sino que también la habría exigido a sus socios asimismo la Universidad de Bilbao, a imitación de lo efectuado por la de Burgos, aunque en menor cuantía que ésta. En 1499 los portes descendieron a los 11 sds. y 9 drs. por saca para los mercaderes de Burgos, mientras que los de Bilbao retornaron a los 10 sueldos por saca (1/3 de corona o 3 sacas por corona), moneda de Francia/Bretaña. Así, si el flete habitual burgalés fue de 11 sueldos y 9 dineros por saca de lana, en algún registro²⁷⁶ se aclara que por las sacas de lana de Burgos se pagaría según fletamento de Burgos, esto es, la cantidad antedicha, y por cada saca de lana de Bilbao, según la cofradía de esta villa, es decir, 10 sueldos de moneda de Francia; lo que significa que los burgaleses debían abonar 1 sueldo y 9 dineros más con fines gremiales para sus consulados, el burgalés y el local nantés. Portes que se mantuvieron en 1501²⁷⁷.

No contamos con referencias para Nantes en los contratos de fletamento del siglo XVI, pero sí para Ruan, adonde llevar una saca desde Fuenterrabía en 1535 costaba 30 sueldos torneses.

Queda por ver, finalmente, el caso de las lanas remitidas a Flandes. En 1490 a las sacas con dicho destino se les cobró 3,5 cuartos (0,87) de corona de oro; o 4,96 sueldos flamencos (4 sds y 11,5 drs), como se aprecia en la tabla 19²⁷⁸. Por su parte, en 1491, en el

276 Caso de las siguientes embarcaciones: la nao Santa María, de Juan Sánchez de Zalduondo, S. Juan, de Íñigo de Sestao, Santa María, de Martín de Bilbao, comandada por Antón de Bilbao, y las carabelas Santa María, de Antón de Coscojales, Santiago, de Juan Sánchez de Zalduondo, Santa María, de Juan de Santaelices, Santa María, de Hernando de Alcedo, S. Silvestre, de Lope Ibáñez de Leuzarra, y S. Pedro, de Martín Ibáñez de Leuzarra.

277 En la nave de Juan de Ceberio se repite lo de los 11 sueldos y 9 dineros para los burgaleses, y los 10 para los bilbaínos.

278 Como en estos territorios no se sabe que se emitiesen coronas de oro, puede que se refieran a la corona francesa antedicha o al florín de S. Andrés, que corrió de Felipe el Bueno a Felipe el Hermoso, entre 1466 y 1496, con un valor de 3 sueldos y 5 dineros de *groot* o gruesos de Flandes, y una fineza del 0,79 y 3,4 g (Spufford, 1991, p. 524). Si se trató de la corona francesa, este flete equivaldría a 26,1 sueldos por saca, o lo que es lo mismo, 26 sueldos y 1,2 dineros. Si cada florín de S. Andrés, moneda de oro circulante por esas fechas en Flandes y Borgoña, equivalía a 3 sueldos y 5 dineros de gruesos, o 3,41 sueldos (a 12 dineros el sueldo), en florines flamencos, el flete de esas sacas estuvo en 0,92; cifra muy similar a las 0,87 coronas por saca antedichas. Sin embargo, abajo veremos otros valores para las coronas de oro.

barco de Juan Ochoa de Arana, los mercaderes de Bilbao, Vizcaya y el doctor (¿de Nájera?) pagaron 3 sds. y 2 drs. por saca, o 3,16 sueldos, que serían en moneda de gruesos de Flandes, o *groot*. En 1494 el flete estuvo entre los 4 sds. y 10 drs. y los 5 sds. y 2 drs.; como se puede ver más abajo, los primeros serían de nuevo para los vascos y los segundos para los castellanos. Ese año se indica que la corona de oro equivalía a 5 sueldos y 8 dineros, o 5,66 sueldos. En 1496 ya se aclara que los portes de 5 sds. y 2-2,5 drs. fueron para los de Burgos, y los de los bilbaínos de 4 y 10, respectivamente; lo que nos habla de nuevo, como en destinos anteriores, de una sobretasa gremial para los primeros²⁷⁹. En 1499 se mantuvieron estos precios de 5 sds. y 2 drs. (a veces, solamente 5 sueldos) que, por tanto, serían para los burgaleses. Mientras que los 4 sueldos y 10 dineros de 1500 serían para los bilbaínos. Y, los 5 sds. de 1501, otra vez para los burgaleses, pues ahora sí se dice expresamente (en la nao de Pedro López de Vitoria) que correspondían a ellos, porque los mercaderes de esta villa y su cofradía (Bilbao), no debían pagar el dinero de la cofradía de los de Burgos.

Si nos vamos a los fletamentos de la primera mitad del XVI, en 1525 la nao S. Juan, de Pedro de Lezo, partió en abril desde S. Sebastián a Ramua, con lana, por 1 corona de sol (*soleil* francesa) y 2 placas por saca; mismo flete, cargamento (400 sacas), origen y destino que la nao de igual nombre perteneciente a Juan de Borgoña, que salió en julio. En 1526, el flete fue de 5 sueldos y 6 dineros por saca, en las naves de Jacobe de Sarobe y Juanes de Acorda; en 1527, de 5 sueldos y 5 mitas, en la de Juan de Barba; y, en 1529, de una mita más, en la de Sabat de Sarasti; costes parecidos a los vistos para el siglo XV. En 1534 se diferenció entre las lanas llevadas a Ramua, 4 sueldos por saca, y La Esclusa, 4 sueldos y 4 dineros; que en 1538 eran 6 sueldos/saca, para la primera, y 6 sueldos y 4 dineros, para la segunda; para bajar a 5 sueldos en ambos casos en 1542; subir a 6 sds. y 10 drs. en 1543, para La Esclusa; ser de 5 sds.

279 En la carabela de Juan Sánchez de Basozábal se dispuso que las sacas de lana de los de Burgos abonasen de flete 5 sueldos y 2 dineros, y las de Bilbao, 4 sueldos y 10 dineros; y en la nao de Martín de Morgaondo, los burgaleses, 5 sueldos y 2,5 dineros, y los vizcaínos y su compañía, a 4 sueldos y 10 dineros. La diferencia serían averías gremiales, como las arriba descritas.

2 drs., Ramua, 5 sds. 6 drs., La Esclusa, en 1544; 6 sds. y 6 y 10 drs., respectivamente, en 1546; y oscilar en 1547 entre 5 sds.-5 sds. 4 drs., en Ramua, y 5 sds. y 5 drs.-5 sds. y 8 drs., en La Esclusa; pasar en 1548, a 5 sds. 4 drs. Ramua, 5 sds. y 4-8 drs. para Ramua-Brujas; y en 1549 a 4 sds. y 4 drs.-5 sds. y 8 drs. y Ramua, 4 sds. y 4 drs.-6 sds. La Esclusa. Hay que tener en cuenta que estos precios de los fletes de la lana hacia Flandes, pero también hacia La Rochela, de la primera mitad del siglo XVI, son referentes a envíos que se hicieron al margen de las flotas oficiales organizadas por el Consulado de Burgos para tal fin. Si bien no parece que fueran muy diferentes a los de finales del siglo XV; éstos sí relativos al transporte de dicha materia prima por los miembros de dicho gremio, como hemos podido comprobar²⁸⁰.

Tabla 19: Fletes de las sacas de lana en moneda de Francia (La Rochela y Nantes) y de Flandes, según procedencia de los mercaderes exportadores

Año	La Rochela		Nantes		Flandes	
	Bilbao	Burgos	Bilbao	Burgos	Bilbao	Burgos
1490	10 sds	11 sds 6 drs/	10 sds			4 sds 11,5 drs
1491	10 sds / 9 sds 3 drs	11 sds 9 drs			3 sds 2 drs	
1494			12 sds	15 sds 6 drs	4 sds 10 drs	5 sds 2 drs
1495		12 sds 6 drs/ 13 sds 6 drs	7 sds 6 drs/ 11 sds 8 drs	7 sds 6 drs/ 15 sds 6 drs		
1496					4 sds 10 drs	5 sds 2 drs
1499	10 sds / 9 sds 3 drs	11 sds 9 drs	10 sds	11 sds 9 drs		5 sds 2 drs
1500					4 sds 10 drs	
1501	10 sds	11 sds 9 drs	10 sds	11 sds 9 drs	4 sds 10 drs	5 sds

Como ocurrió con las averías, en las cartas de fletamento no se contiene la tarifa a abonar por cada clase de producto embarcado, sino que solamente aparecen consignadas las que debían pagar las mercancías principales; que en las exportaciones, como sabemos, eran el hierro, en su caso el acero, y la lana; mientras que en

280 González y Hernández, 2011, pp. 80-87.

las importaciones lo eran los paños y lienzos. De esta manera, para el resto de los artículos cargados se establecía una equivalencia con arreglo a dichos géneros principales. Según se aprecia en la tabla 17 o en la que veremos más abajo relativa a las importaciones.

1.4.2. Importaciones

Vistos los fletes para la exportación desde Bilbao de mercancías, principalmente hierro, acero y lana, pero también de algún otro género de importancia menor, como la peletería, el regaliz o los rollos de tela, veamos ahora los de las importaciones. Que serán, sobre todo, de fardes de ropa (paños de lana o lienzos de lino, o telas de cáñamo o algodón) y de paños de lana (contados por unidades en el caso de llegar desde Londres y otras partes de Inglaterra). Según lo contenido en la tabla 20. En la que, además de los fletes, se comprenden las averías flete de entrada, así como las tasas de guindaje, que comentaré en otro apartado.

Tabla 20: Averías y fletes de las importaciones de fardes y paños, en totales y por pieza, así como tasas de desestiba con grúa (*guindaje*), en maravedís, si no se indica una moneda diferente

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza ²⁸¹	Flete pieza	G
1481							
Ortega Sebastián	Nantes	73		3.071	42, (31, h)	100	1
Íñigo de Sestao		28		1.464	52 (6, h)	100	1
Pedro García de Puerto		39		1.855	47 (8, h)	100	1
Juan de Zalduondo		25		1.057	42 (5)	100	1
Fernando Sánchez de Larrea		32		1.263	39	100	1
Juan de la Talaya		19		1.262	66	100	1

281 En maravedís. Entre paréntesis, el dinero sobrante de ajustar el total de las averías a cada pieza (fardel, paño u otras) embarcada y el destino que se le dio, institución religiosa o benéfica: S. Lázaro (L), también conocido como “el hospital” (h), o “los pobres del hospital”, o, simplemente, “pobres” (p); S. Mames, o “los frailes de S. Mamés” (M), o, simplemente, “los frailes” (f); o limosnas (l).

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Pedro de Sabugal	Flandes	27		2.182	81 (5, h)	240	2
Martín Sánchez de Barraondo		67		3.573	53 (3, h)	220	2
Pedro de Iturriaga		34		1.601	46 (4,5 h)	220	2
Íñigo de Jáuregui		42		1.495	36 (17, h)	220	2
1482							
Lope Ibáñez de Leuzarra	Flandes	52		2.424	47 (20, h)	220	2
Fernando Sánchez de Larrea	Londres		68,3	2.000	39	55	
Pedro Ibáñez de Zurbarán			230	9.225	40 ²⁸²	60	
Martín Sánchez de Barraondo	Flandes	165		3.816	23 ²⁸³	220	2
Pedro Jiménez de Bertendona	Nantes	83		2.225	27 (6, h)	100	1
Pedro Jiménez de Bertendona		84		2.235	26	100	1
Fernando Sánchez de Larrea		101		1.211	12	100	1
Colás de Capetillo	Flandes	21		1.855	86 (5, h)	220	2
Martín de Amesqueta	Londres		164	3.265	15 (10, p)		
Ochoa Ortiz de Montellano	Nantes	154		2.702	17	100	1
Pedro de Rueda		46		1.320	31	100	1
Fernando de Larrea		239,6		3.070	13	100	1
Martín Zabudín		31		640	20	100	1
Lope Ibáñez de Leuzarra	Flandes	53		2.857	54	250	2
Pedro Jiménez de Bertendona		42		2.220	53	220	2
Juan de Arbolancha		20			400 (200, maestre)		
Fernando de Larrea	Nantes	31,6		495	16 (11, L)		
Pedro Sánchez de Sabugal	Londres		213	5.292	25 (32, p)	50	
Sancho del Casal			146	4.620	32 (52, l)	50	
Juan de Rada			211	4.680	22 (67)	50	
Juan de Montellano	Nantes	65		945	16	100	1

282 Sobran 32 mrs. para el hospital. Se cuentan 4 cordellates o 1 rollo de grana por paño.

283 Sobran 40 mrs. para Santa Águeda y 21 para el hospital. Quedó a deber al fiel de

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Íñigo Martínez de Jáuregui	Flandes	85,5		2.450	30	220	2
Pedro de Gueldo		240		4.372	18	220	2
Fortuno Sánchez de Arriaga		228		4.109	18	220	2
Pedro Vasco	Nantes	235		5.955	25	100	1
Pedro Jiménez de Bertendona		169,3		2.165	13 (77, h)	100	1
Ochoa de Ontón		108		2.270	21	100	1
Martín Sánchez de Zabudín		40,8		950	23	100	1
1483							
Fortuno de Ontón	Nantes	54,3		2.020	38 (22, p)	100	1
Pedro Jiménez		107		2.735	26 ²⁸⁴	100	1
Juan de Amézaga		116,1		3.046	26 ²⁸⁵	100	1
Montellano		153,3		3.041	20 ²⁸⁶	100	1
1489							
Íñigo Vasco	Nantes	87		1.608	18 ²⁸⁷	100	1
Juanote de la Borda	Londres		202	5.500	27 (4,5, L)	77	1bl
Juan de la Borda			312	6.941	22 (15, L)	77	1bl
Pascual de Arteta			172	6.612	32 (10, L)	72	1bl
Íñigo Ortiz de Sestao	Nantes	59		1.005	17 ²⁸⁸	100 ²⁸⁹	1
Antón de Bilbao		57,5		1.005	17 ²⁹⁰	100 ²⁹¹	1
Juan de Larrea	La Rochela	160,7		11.614	72 ²⁹²	230 ²⁹³	1

la Universidad 161 mrs.

284 Sobran 47 mrs. para un religioso de S. Pablo que fue a Nantes.

285 Sobran 49 mrs. para el fraile anterior.

286 Sobran 19 mrs. para el fraile anterior.

287 Se cuentan 31 mrs./paquete.

288 Sobran 12 mrs. para S. Lázaro. 7 mrs./paquete.

289 1 real por paquete.

290 8 mrs./paquete.

291 1 real por paquete.

292 Sobra 1 real para S. Lázaro. 36 mrs. y media blanca/paquete; tomando 2 paquetes por fardel.

293 Son 82 doblas castellanas, a 365 mrs., 39.930 mrs. Sale a pagar cada fardel, contando 3 paquetes por fardel, a 230 mrs.; por cada paquete a 76 mrs. y 2 cornados.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Lope de Larrinaga	Flandes	65,7		4.560	70 (1 rl, L)	250	2
Antón de Bilbao	Nantes	79,4		2.095	26 (8, L)	100	1
Antón de Coscojales	<i>Avenas</i> (Vannes)	63,5		3.215	51 (18, L)	138	1
Pedro de Olarte	La	85		825	10 (25, L)	100	1
Lope de Capetillo	Rochela	30,7		640	21 (5, L)	100	1
Pedro de Gueldo	Londres		476,7	5.170	11 (73, M)	62 ²⁹⁴	1bl
Diego Pérez de Arbolancha			231,2	5.410	23 (25, L)	62 ²⁹⁵	1bl
Juan de Ceberio			137	4.150	30	62 ²⁹⁶	1bl
Lope de Acha			303	5.440	18 (6, L)	62 ²⁹⁷	1bl
Martín Íñiguez de Arechaga	Nantes	68,2		1.880	30 ²⁹⁸	100 ²⁹⁹	1
Juan Fernández de Arbieto	Flandes	140,7		6.558	46	250	2
Juan de Montellano		146,2		2.595	18 ³⁰⁰	250	2
Gonzalo de Salinas	Nantes	67,4		3.000	45 (25, Begoña)	100 ³⁰¹	1
Íñigo de Sestao	Rochela	27		606	23 (15, L)	100 ³⁰²	1
Juan de Tranes	Irlanda		³⁰³	1.044	³⁰⁴		
Martín Sánchez de Zabudín	Nantes	70,7		2.064	29	100	1
Juan López de Gastanaga		25,7		1.455	57 (9, L)	100	1
Íñigo Vasco		52		1.675	32 (15, L)	100	1
1490							
Juan de Larrea	Nantes	36,5		1.118	30	100	1

294 O 2 reales por paño.

295 O 2 reales por paño.

296 O 2 reales por paño.

297 O 2 reales por paño.

298 Sobran 30 mrs. para S. Lázaro. 15 mrs./paquete.

299 Los paquetes, 1 real o 31 mrs.

300 Sobran 122: para las albricias 2 reales, el resto, 60 mrs. para S. Lázaro.

301 31 mrs. por paquete.

302 31 mrs. por paquete.

303 4.593 docenas de pescado.

304 Sale a pagar de cada docena 0,5 blancas. Sobran 102 mrs. para misas que se mandaron.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Fortuno Sánchez de Arriaga	Flandes	127,1		12.859	100 ³⁰⁵	280	2
Juan de Montellano	La Rochela	41,5		2.396	58 ³⁰⁶	253	1
San Pedro		94		2.390	25 (7, L)	100	1
Rodrigo de la Rentería	Quimper	39,5		2.370	60 ³⁰⁷	210 ³⁰⁸	
Martín de Leuzarra	Flandes	186		17.376	94 (93, L)	280	2
Martín Sánchez de Leuzarra	Londres		257	7.231 ³⁰⁹	28 ³¹⁰		
Juan de Martiartu	Flandes	112,5		5.925	53 ³¹¹	280	2
Juan Rubierna	Quimper	89				255 ³¹²	1
Sabugal	La Rochela	141,2		8.816	³¹³		1
Rolin de Uribarri		67,5					
Juan Ochoa de Cubas	Nantes	45,7		1.320	29	100	1
Juan de Santander	Londres		452,2	5.437	12 ³¹⁴	62	1bl

305 Sobran 141 mrs. para S. Lázaro y S. Mamés. Cada roldana de mercería o bonetes, y cada caja o baúl como 1 fardel.

306 Se cuentan 2 paquetes por fardel. Las roldanas de latón y bramante a 4 por fardel. Se debían pagar además 31 fardeles y 11 paquetes (a 3 paquetes por fardel), 10.000 mrs., porque lo trajo firmado por los cónsules.

307 Sobran 50 mrs. para Santa María de Begoña, que recogió Juan de Ugarte Navarro.

308 Total del flete 7.000 mrs. Se paga a 3 paquetes por fardel. En total fueron 36 fardeles.

309 Las averías iniciales fueron 6.990. Luego se añadieron las costas de otros 267 paños. Total, 7.231.

310 Se cuentan 4 cordellates por paño, 1 pieza de estaño por paño y 2 costales grandes de cueros adobados de becerro cuentan como 8 paños.

311 Sobran 37 mrs. para S. Lázaro. Se cuenta a cesta por fardel, y tonel y roldana de mercería por fardel, y 4 roldanas de bramante y de hoja por fardel.

312 Se había igualado en origen el flete según el padrón por 50 florines, que se contaron a 255 mrs./florín. Monta en total 12.750 mrs.

313 Esta nave y la siguiente contaron sus fletes juntas. Por la nao de Sabugal se pagaron de flete 22.500 mrs., y por la de Uribarri, 6.000. Total, 28.500 mrs. por las dos naos. Además, Sabugal debía cobrar por 8 fardeles y 3/4 que llevó aparte de la suma de 200 fardeles que debía de traer, 825 mrs. Sale a pagar así a cada fardel de flete y averías a 183 mrs. y sobran para S. Lázaro 39 mrs., más guindaje y prebostazgo, Total 186 mrs.

314 Sobran 200 para S. Lázaro y la obra de S. Nicolás.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Pedro de Bilbao	Londres		663	14.660	22 (91, L)	77	1bl
Ochoa de Zoronda			710	13.230	13 (15, L)	77	1bl
Domingo de Alvístur			404	7.550	18,5 (15, L)	42	1bl
Sancho de Libano			54	3.300	42	70	1bl
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	60		1.045	17 (5, L)	100	1
Íñigo de Zangronis	Londres		117	2.400	21 (57, L)	62	1bl
Martín de Leuzarra			344	5.626	16 (50, L)	62	1bl
García de Maeda	La Rochela	58,5		2.057	35 (22, L)		1
Juan de Zalduondo		123		1.650	23 ³¹⁵	100	1
Juan Fernández de Arbieto	Londres		125	2.965	14 (35, L)	62	1bl
Antón de Bilbao	Nantes	96,5		2.028	21 (46, L)	100 ³¹⁶	1
Juan de Montellano	Rochela	157		2.360	15 (73, L)		1
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	59		1.005	17 (6, L)	119	1
Íñigo Martínez de la Pedriza	Rochela	36		2.110	59 (14, L)	100	1
Martín Ibáñez de Bilbao	Flandes	383,2		1.470	14 ³¹⁷	305	2
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	142		1.780	13 (6, L)	100 ³¹⁸	1
Juan de Zalduondo		75		2.000	22,5 ³¹⁹	133 ³²⁰	1
Juan de Valle	La Rochela	101,7		2.460	24	148 ³²¹	1
Gonzalo de Salinas		195,5		5.172	26	136 ³²²	1

315 Sobran 10 mrs. para S. Lázaro. Se cuentan 3 paquetes por fardel.

316 1 real por paquete.

317 De los 101,5 fardeles de Bilbao. Más de las otras averías de otros 18 fardeles, de pólvora y lemán de los bancos, 32 mrs./fardel; total con el guindaje, 34 mrs./fardel.

318 Se cuentan 3 cestas por fardel, 1 costal de pluma por 1/4 de fardel, y 2 paquetes de cañamazo o de cosneos por fardel.

319 Según firman los cónsules, se habían de repartir 1/3 de los 2.000 mrs. (666,5 mrs.) a los fardeles de los españoles, sale por fardel a 22,5 mrs. Se echó a cada fardel para los pobres 1 mr. y 1 blanca. El resto de los fardeles, como vimos más arriba, eran de bretones y pagaron el flete y avería aparte; de los que sobraron para los pobres del hospital de S. Lázaro 50 mrs.

320 La tercera parte de 12.000 mrs. de flete total son 4.000 mrs., repartidos entre 30 fardeles, sale a cada uno 33 mrs. por fardel.

321 Vino fletado "al través" por 15.000 mrs

322 Vino fletado "al través" por 100 florines de oro.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
1491							
Ochoa Martínez de la Pedriza	La Rochela	116		2.895	25 (23, L)	100 ³²³	1
Ochoa de Larrinaga	Londres		167	6.730	40 (23, p)		1bl
Lope de Larrinaga			120	7.230	60 (30, L)		1bl
Juan Martínez de Gamis			110	7.770	71 (30, p)		1bl
Sancho de Bilbao			148	4.590	31 (35, p)	77	1bl
Diego de Arbolancha	Flandes	98,5		2.725	28 (33, p)	1fl	1
Martín de Eguía		108,2		4.325	40 (5, p)	305	1
Juan Vasco	Redon	18		1.050	36 (12, p)		1
Pedro López de Vitoria	Londres		148	8.310	55 (1bl, p)	77	1bl
Pedro de San Martín	Nantes	78		2.135	28 (49, p)	100 ³²⁴	1
Zabudín		112		2.390	23 (180, p)		1
Sancho de Zaranza	La Rochela	205,2		5.430	27 ³²⁵		1
Pedro de Gueldo	Flandes	50,5		3.730	74 (7, p)	1fl ³²⁶	1
Lope Ibáñez de Leuzarra			172 y 1/4	7.623	44 (44, p)		1
García de Laverea	La Rochela	99		3.125	26 (18, p)	100 ³²⁷	1
Arechaga	Londres		761	8.740	11 (11)	77	1bl
Juan de Amézaga			283	4.528	16	77	1bl
Martín Sánchez de Leuzarra			47	3.040	72 (5, p)	77	1bl
Juan de Bedia	La Rochela	182,5		2.690	15 (48)	100	1
Juan de la Borda		209,5		2.850	13 (30, p)	100	1
Guilloma Coser y Beltrán	Nantes	109,3		2.400	22 (4, p)	229 ³²⁸	1

323 Y por paquete 1 real o 31 mrs.

324 Y 1 real por paquete o 31 mrs.

325 Sobran 190 mrs. para los pobres. Se cuentan 2 paquetes por fardel, 1 caja por fardel y 4 paquetes de mercería por fardel.

326 1 florín o 265 mrs.

327 33 mrs. y 2 cornados por paquete.

328 Sale por fardel a 229 mrs. porque vino de allá igualado “al través” y lo trajo firmado de los cónsules; total, 69 coronas de oro, a 365 mrs./cr montan 25.185 mrs. Sobran 37 para los pobres de S. Lázaro.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Sancho de la Pedriza	Nantes	18		815	45 (faltan 5)	100	1
Íñigo de la Pedriza		82,5		3.265	40 (35, p)	100	1
Juan Vasco		78,3		1.840	24	100	1
Martín de Bilbao		88		2.585	29 (9)	100	1
Juan de Montellano		74,8		2.395	32 (25, L)	100	1
Martín Sánchez de Zabudín		33,5		1.105	30	100	1
Juan Ochoa de Rezusta	La Rochela	167,3		3.080	18 (15, L)	100	1
Domingo de Llanes		170,5		2.830	17 (68, L)	100	1
1493							
Ochoa de Salazar	Nantes	227,7		4.906	13 (45)	100	1 ³²⁹
Martín de Llano		161		4.591	27	100	
Sancho Martínez de Leura		143,2		3.455	24	100	
				250	³³⁰		
Íñigo Vasco	La Rochela	115		1.805	15	100	
Martín de Arriaga		120,5		2.221	18, 5	100	
Pedro Ortiz de Leura	Nantes	88,5		2.071	23,5	100	
Martín de Leuzarra		94,7		2.276	24	100	
1494							
Lope Ibáñez de Leuzarra	Flandes	47 y 3/4		2.680	54	265	2 ³³¹
Sancho de Susunaga		59,5		2.210	37	265	
Íñigo de Sestao		120		3.482	79	265	
Juan de Zabala		213,7		6.681	31,5	265	
Pedro de Larrinaga	Nantes	315,6		5.215	63	100	1 ³³²
Juan de Larrea	La Rochela	249		4.148	17 ³³³	100	

329 1 mr. por pieza y otro del descargador.

330 5,5 mrs. por costal de pluma.

331 2 mrs. por pieza y otro del descargador.

332 1 mr. por pieza y otro del descargador.

333 Sobran 80 mrs. para S. Lázaro y los frailes. Se pagan de 16 mrs. totales por paquete.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Antón de Coscojales	Flandes	54		1.954	37	265	2 ³³⁴
Martín de Bilbao		124,2		3.578	29 (39)	262	
Juan de San Juan de la Peña		40,2		6.950	166	262	
Juan Pérez de Urrezti	Nantes	41,6		790	19	192 ³³⁵	1 ³³⁶
Pedro de Eslares		38		1.200	32 ³³⁷	100	
Pedro Ortiz de Leura		50,7		1.445	28,5 ³³⁸	100	
Juan de Basozabala	Flandes	91,5		5.813	65 (26)	265	2 ³³⁹
Lope de Larrinaga	Nantes	31		882	28,5	100	1 ³⁴⁰
Juan de Montellano	Rochela	62		860	14 ³⁴¹	100	1
Diego de Arbolancha	Londres		769	5.650	(76, f)	93	2cn
Martín de Ysola	Flandes	81,2		2.687	33,5	265	2 ³⁴²
Domingo Colonzas		116,7		3.637	31,5	265	
Íñigo Vasco	Nantes	158,5		3.190	20 ³⁴³	100	1 ³⁴⁴
Juan de Montellano		214		5.384	25 ³⁴⁵	100	
Ochoa de Aguirre		152,2		2.751	18,5 (60) ³⁴⁶	100	
Pedro de Salazar	Rochela	80,2		1.726	22 ³⁴⁷	100	
Jonet David	Nantes	58,6		18.802	320 ³⁴⁸		

334 2 mrs. por pieza y otro del descargador.

335 8.000 mrs. repartidos entre los 41 fardes, sale a 192 mrs. fardel.

336 1 mr. por pieza y otro del descargador.

337 Además, entregó un ducado a Martín de la Naya, sin que sepamos con qué fin.

338 Por paquete, a 49 mrs. totales; 47 a los de Bilbao (sin prebostazgo).

339 2 mrs. por pieza y otro del descargador.

340 1 mr. por pieza y otro del descargador.

341 Sobran 8 mrs. para S. Lázaro. El fardel de cañamazo y mercería a lo acostumbrado.

342 2 mrs. por pieza y otro del descargador.

343 Total por paquete a 45 mrs, por cesta de cardas a 85 mrs.

344 1 mr. por pieza y otro del descargador.

345 Total por paquete a 47 mrs., por cesta de cardas a 87 mrs.

346 Total por paquete a 40 mrs., por cesta de cardas a 83 mrs.

347 Total por paquete a 46 mrs., por cesta de cardas a 85 mrs.

348 El flete (80 francos o 16.000mrs.) se suma a las averías comunes. Total por paquete a 111 mrs.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Pedro de Anchaza	Flandes	128		1.929	15 (24)	265	2 ³⁴⁹
Martín de Leuzarra		95,2		1.591	17 (24)	265	
Ochoa de Zorondo		187		4.643	25 (32, L)	265	
Ochoa García de Salazar		51,2		2.470	48,5 (4)	265	
Fortuno de Arana		149		5.480	37 (25)	265	
Martín de la Rentería		128		5.983	47 (28, p)	265	
Juan de Zalduondo	Nantes	173		2.935	17 (18) ³⁵⁰	100	1 ³⁵¹
Juan de Barreza		163		2.598	16	100	1
Sancho Martínez de Leura		154,3		2.726	18	100	1
1495							
Colin Otin	Nantes	133,3		2.615	19,5 ³⁵²	80	1
Íñigo de Sestao	Flandes	74,5		3.039	41	250	2
Martín Sánchez de Zabudín	La Rochela	39		1.184	30,5 (7)	100	1
Pedro de Bilbao el de Portugalete		115,5		3.601	31,5 (36, M)	100	1
Martín de Bérriz	Nantes	79		2.174	28 (38)	100	1
Juan Sánchez de Zalduondo		150,3		3.611	24	100	1
Juan de Montellano		131		2.938	22,5	100	1
Pedro de Salazar		88,5		3.158	26 (28)	100	1
Juan Martínez de Gamis	Flandes	83,7		13.540	162 (27, p)	250	2
Ochoa de Zoronda		96,2		4.715	49	250	2
Juan de Arechaga		51		3.416	67	250	2
Pedro de Arechaga		92,2		6.286	68 (33, f)	250	2
Salas de Leguizamón		112,7		8.309	74 (28, f)	250	2
Fortuno de Arana		81,2		8.617	106,5 (36)	250	2

349 2 mrs. por pieza y otro del descargador.

350 Total, averías y flete, 121 mrs. por fardel; por cesta, a 78 mrs., paquete, a 43,5 mrs.

351 1 mr. por pieza y otro del descargador.

352 Total por paquete de cañamazo 39 mrs., y cesta de cardas a 69 mrs.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Ochoa de Larrinaga	Flandes	151,7		9.744	64,5 (61, M)	250	2
Lope de Larrinaga		41,5		7.758	139 (10, f)	250	2
Pedro de Eslares		89,5			30	250	2
Pedro de San Pedro		30			30	250	2
Ochoa García de Salazar		26,2		2.840	108,5	250	2
Lope de Larrinaga	Nantes	133,8		2.080	15,5	100	2
Colin Otin		69,3		1.765	25,5 ³⁵³	100	1
Martín de Rentería	Southampton		1.019	88.963	19 (295, f)	79 ³⁵⁴	4cn
Juan de Arazama	La Rochela	17,7		2.207	38,5 (16, f)	100	1
Íñigo Vasco		40		1.263	31,5	100	1
Martín Sánchez de Zabudín		52		1.263	24,5 (11, f)	100	1
Martín Zuri	Flandes	260,5		12.470	48 (46, f)	265	2
Juan de Sazauri		183,2		10.570	58,5 (95, f)	265	2
Juan Migueles		249,2		12.100	49 (113, f)	265	2
Colin Otin	Nantes	127,7		2.046	16,5 ³⁵⁵	100	1
Juan Vasco		184,7		3.575	19,5 ³⁵⁶	100	1
Sancho Martínez de Leura		213		3.515	21,5 ³⁵⁷	100	1
Juan de Carazana	La Rochela	31		950	31 (11, f)	100	1
Diego de Briviesca y San Juan de Solórzano		37,5		1.586	41 ³⁵⁸	100	1
Juan Martínez de Plasencia	Londres		96	2.845	34 (35, f)		

353 Total por paquete a 47 mrs., por cesta de cardas 87 mrs.

354 El flete total fue de 80.000 mrs.; como viajaron 1.019, los 79 mrs./pañó antedichos hacen 80.501, de manera que para redondear la cifra, posiblemente el maestre perdona a los fletadores este pico de 501 mrs.

355 Sobran 49 mrs. para los frailes, los debe Pedro de Ugarte.

356 Sobran 47 mrs. para los frailes, los debe Pedro de Ugarte. Total por paquete a 43 mrs., cesta de cardas, 83 mrs., y costal de pluma, 37 mrs.

357 Sobran 64 mrs. para los frailes. Total por paquete a 45 mrs., cesta de cardas, 85 mrs.

358 Total por paquete a 54,5 mrs.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Martín Sánchez de la Naja	Flandes	240,5		6.880	29 (109, f)	265	2
1499							
Juan de San Juanes	Nantes	101,5		2.081	20	100	1
Diego de Rabanza		93,3		1.429	15	100	1
Ochoa de Aguirre		91,6		2.085	23 (23, L)	100	1
Martín Sánchez de la Naja		99,6		3.773	38	100	1
Martín de Arbolancha	Flandes	17,5					
Juan de Arbolancha		248,6		9.013 ³⁵⁹	14	310	2
Juan Sánchez de Castro		63		3.575	16 y 4 cn ³⁶⁰	265	2
Pedro Sánchez de Solares (o Eslares)	Nantes	123,2		1.491	16 (27, L)	100	1
San Juan de Ajanguis		74,5		1.645	22	100	1
Lope Ibáñez de Leuzarra		115		755	6 y 4 cn (11, L)	100	
García de Colino	Rochela	30,2		450	15	80 ³⁶¹	1
Rodrigo de Riba	Nantes	258,3		2.993	12 ³⁶²	100	1
Pedro Sánchez de la Carrera	Rochela	47,3		1.413	30 ³⁶³	100	1
Juan de San Juanes	Nantes	143,3		1.836	14 ³⁶⁴	100	1
Juan de Montellano		151,3		2.105	14 ³⁶⁵	100	1
Diego de Rabanza		44		1.493	34	100	1
Ochoa de Aguirre		53,3		1.336	26 ³⁶⁶	100	1

359 Incluida avería gruesa.

360 Los 63 fardeles descargados en la barra de avería común.

361 60 mrs. por paquete.

362 Se contaron 3 cestas por 2 fardeles, 2 paquetes por 1,5 fardeles y 4 costales de pluma por fardel.

363 Se contaron 2 paquetes por fardel, 3 cestas de cardas por 2 fardeles y 1/2 pan de estaño por 1/4 de fardel.

364 Se contaron 2 paquetes por fardel, media paca por fardel y 3 cestas de cardas por 2 fardeles.

365 Se contaron 2 paquetes por fardel, media paca por fardel, 3 cestas de cardas por 2 fardeles y 1 costal de pluma por 1/4 de fardel.

366 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel, 3 cestas por 2 fardeles y 1 costal de pluma por 1/4 de fardel.

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Antón de Coscojales	Nantes	150,5		3.180	21 ³⁶⁷	100	1
Juan Ochoa de Bertendona	Londres		255	200	5 cn		
Pedro Sánchez de la Barrera	Nantes	141,1		2.652	18 ³⁶⁸	100	1
Juan de San Juanes	Rochela	69,1		993	14 ³⁶⁹	100	1
Juan Sánchez de Zalduondo	Nantes	118,5		1.198	10 ³⁷⁰	100	1
Martín de Ugarte		24		930	28 ³⁷¹	100	1
Martín Sánchez de la Naya	Flandes	54		2.025	³⁷²		2
Martín Sánchez de Astoquiza		200,2		229.700	1.147 ³⁷³	310 ³⁷⁴	2
Antón de Coscojales	Nantes	284,6		3.826	13,5 ³⁷⁵	100	1
Juan Sánchez de Zalduondo		195,2		1.924	10 ³⁷⁶	100	1
Juan de San Juanes	Rochela	26		52 ³⁷⁷	2 ³⁷⁸	46	1

367 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel y 3 cestas por 2 fardeles.

368 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel y 3 cestas por 2 fardeles.

369 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel, los 25 toneles de vino por 8 fardeles y 3 cestas de cardas por 2 fardeles.

370 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel y 3 cestas de cardas por 2 fardeles.

371 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel, 3 cestas de cardas por 2 fardeles y 1 costal de pluma por 1/4 de fardel.

372 Incluida avería gruesa. Se cuenta una paca de paños de Flandes por 1,5 fardeles, una paca de holandas por 3 fardeles, una roldana de cobre por 2/3 de fardel y 6 roldanas de hoja de hierro por fardel.

373 Los 229.700 mrs. de avería gruesa repartidos entre los 200 fardeles y ¼, sale por fardel a 1.147 mrs. de avería gruesa. La bala de fustanes por fardel, la paca de paños de Londres por 2 fardeles, la roldana de cobre por 3/4 de fardel, 19 barriles y 1 pipa de untos por 1 fardel y 1/4, y una paca de paños de Flandes por 2 fardeles.

374 Flete y avería común.

375 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel, 3 cestas de cardas por 2 fardeles y 4 costales de pluma por fardel.

376 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel, 4 costales de pluma por fardel y una pipa de mostaza por 0,5 fardeles.

377 Para costas de la ropa en concepto de registro, de papel y tinta, y costas de andador, por ser los fardeles pocos.

378 Se cuentan 2 paquetes por fardel y las 12 pipas de vino a 2 fardeles. Más 2 mrs. por fardel de prebostazgo para los de fuera de la villa

Maestre	Origen	Far	Pañ	Avs	Avería pieza	Flete pieza	G
Martín Ibáñez de Leuzarra	Flandes	54		54	1 ³⁷⁸	310	2
1500							
Martín de Ugarte	La Rochela	39		782	20 ³⁷⁹	100	1
Pedro de Larrauri		13,7		652	48	100	1
Juan Sánchez de San Juanes		52		1.090	21	100	1
Juan de San Elices	Nantes	156,2		1.812	11 ³⁸⁰	100	1
Fernando de Alcedo		211,8		1.775	8,5 ³⁸¹	100	1
Juan Sánchez de Zaldondo		121,6		1.093	9 ³⁸²	100	1
Juan de Pando		82,3		1.428	16 ³⁸³	100	1

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Comenzaré por hablar de los fardelos de paños, lienzos y otras telas traídos desde Flandes, Nantes y La Rochela. Como cabe esperar, y como hemos visto para el hierro y la lana, los precios de estos fletes fueron mayores según estuviesen más lejanos los lugares desde donde se importaron tales artículos.

379 Se cuenta 1 bala de fustanes por fardel, 1 roldana de cobre por fardel, 1 paca de paños por 3 fardelos y los 13 paquetes de Juan de Ayala por 4 fardelos.

380 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 2 panes de estaño por fardel y 6 pipas de pescado por 5 fardelos.

381 Sobran 22 mrs. para S. Lázaro. Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel, 3 cestas de cardas por 2 fardelos, 1 costal de pluma por 1/4 de fardel, 32 cueros de vaca por 0,5 fardelos y 36 costales de congrio por 3 fardelos. Se tomó juramento al maestro de que es verdad todo lo susodicho.

382 Sobran 27 mrs. para S. Lázaro. Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel, 3 cestas de cardas por 2 fardelos, 4 costales de pluma por fardel y 11 cajas de vidrio por 2 fardelos.

383 Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel, 3 cestas de cardas por 2 fardelos, 4 fardelos de pescado por fardel y 1 cofre por 1 fardel.

384 Sobran 5 mrs. para S. Lázaro. Se cuentan 2 paquetes por fardel, 0,5 pacas por fardel, 3 cestas de cardas por 2 fardelos, 4 costales de pañuelos por fardel y 1 cofre por 1 fardel.

Por tanto, los de mayor enjundia fueron los flamencos. Que oscilaron, entre 1481 y 1489, entre los 220-250 maravedís por fardel; que en este caso eran muy mayoritariamente de paños de lana de diversas variedades. Para subir a los 280-305 entre 1490-1491. Ejercicio este último en el que, en los barcos de Diego de Arbolancha y Pedro de Gueldo, se habla de 1 florín, o 265 mrs., por fardel. Bajada que se mantuvo a partir de ese momento y durante 1494, la judicatura siguiente para la que contamos con datos sobre Flandes, cuando osciló entre los antedichos 265 y los 262 mrs. Para descender aún más, a los 250, en la primera parte de 1495; mientras que en la segunda mitad de la anualidad subió otra vez a los 265. En 1499 volvieron nuevamente las fuertes oscilaciones, en un corto lapso de tiempo, entre los 310 y 265 mrs.; aunque la primera de las cantidades parece que incluía en algún caso la avería común.

Parece que lo ocurrido en territorio flamenco confirma que el precio de los fletes estuvo fuertemente influido por la distancia a recorrer en el transporte marítimo. Así, en los años iniciales de estas averías 1481-89 fueron los más bajos, pues los barcos tendrían que ir solamente hasta Esclusa (Sluis), antepuerto de Brujas, o a otros antepuertos no muy lejanos sitios en la rada de Walcheren, como el de Medialburque (Middelburg) y su antepuerto de Ramua (Arnhemuiden), en Zelanda. Sin embargo, a partir de 1489, con la sublevación de Brujas contra el nuevo gobernante, tras la muerte de la duquesa María de Borgoña en 1482, su esposo y duque consorte, Maximiliano de Austria, que ostentó la regencia de su hijo menor de edad, Felipe el Hermoso, como veremos más abajo, dispuso que los flujos comerciales, incluidos los castellanos, se derivasen hacia Amberes; si bien una pequeña parte de los mercaderes castellanos permanecieron en Brujas. De forma que, como esta otra plaza mercantil era más lejana y se encontraba tierra adentro, en el estuario del Escalda, por ello de más difícil acceso, esto hizo que se encareciesen los portes entre 1490 y 1494, como he indicado más arriba. Para volver a bajar ese último año, cuando, tras ser firmadas las paces y retornada la normalidad política, el grueso de los mercaderes castellanos retornó a Brujas y, de este modo, los fletes de sus mercancías allí llevadas resultaron ahora más económicos, frente a

los de Amberes. Aunque no tanto como al principio de la serie, sino ligeramente más caros, puede que por efecto de la fuerte inflación monetaria que experimentó por entonces Castilla.

Vayamos ahora a Nantes y La Rochela que, por su proximidad geográfica pueden ser analizados conjuntamente. En estos dos destinos, los fletes de los fardelos, en su inmensa mayoría de lienzos de lino, pero también de textiles de cáñamo y, en menor medida, de paños de lana, se mantuvieron estables en los 100 mrs. a lo largo de toda la serie. Con algunas excepciones. Mayores para el primero en 1490, cuando en un caso alcanzaron los 119 mrs.; y menores en 1495, cuando en otro bajaron a los 80. Misma excepción para un apunte de La Rochela, en 1499; mientras que ese ejercicio hubo otro de tan sólo 46.

En estas plazas, los mayores derechos de flete se debieron a que los navíos fueron fletados en origen de forma global, esto es la nave al completo, por un precio que se ajustó con su maestre a tanto alzado. En ella luego los fletadores cargarían las mercancías que quisiesen, y repartirían estos costes entre lo estibado. De modo que se calcularía una vez completado el cargamento cuánto tendría que pagar cada uno por fardel. Este procedimiento, según los barcos de Juan de Valle y Gonzalo de Salinas, llegados en 1490 desde La Rochela, y el de Guilloma Coser y Beltrán, desde Nantes en 1491, era denominado “al través”³⁸⁵. En el primer caso por 15.000 mrs. —de modo que como viajaron unos 102 fardelos, salió a 147 mrs. por cada uno, redondeados a 148, como se puede apreciar en la tabla 20—; en el segundo, por 100 florines de oro —que a 265 mrs., como sabemos, hacen 26.500 mrs.; que, repartidos entre los 195,5 fardelos que llevó, hacen 135,5 mrs. por unidad; redondeados a 136); y, en el tercero, salió por fardel a 229 mrs., o 69 coronas de oro, que a 365 mrs./cr, montaron 25.185 mrs. —divididos entre 109,3 fardelos, salieron a 230,4 mrs., pero en esta ocasión se redondearon a la baja, como vemos—, según testimonio de los cónsules bilbaínos en Nantes que se contuvo en la carta de averías. Aunque no se especificase en dichos documentos, en otros apuntes con fletes crecidos se trataría del mismo procedimiento de fletes al través. Como la

385 Sobre esta modalidad de fletamento, García Sanz, 1978, pp. 245-248.

nave de Juan de Larrea (1489), alquilada en La Rochela por 82 doblas castellanas, a 365mrs., 39.930; en la que salió cada fardel por 230. La de Juan de Montellano (1490), con el mismo origen, en la que el flete fue de 253 mrs./fardel, sin que tengamos más datos. La de Juan Pérez de Urrezti (1494), de Nantes, por 8.000 mrs. totales que, repartidos entre los 41 fardeles, salió por unidad a 192 mrs. Y, por último, los 133 mrs./fardel del barco de Juan de Zalduondo (1490) procedente de Nantes, en el que se dice que eran la tercera parte de 12.000 mrs. pagados de flete total, o 4.000 mrs., repartidos entre 30 fardeles. Como se aprecia en la tabla 20, este navío llevó 75 unidades, de manera que estas 30 eran solamente de mercaderes bilbaínos y el resto de bretones, que pagaron 8.000 mrs. de flete y 1.434 de averías; en total, 9.334 mrs, o 204 mrs. por fardel (casi 174 de flete y el resto de avería). Sobraron para los pobres del hospital de S. Lázaro 50 mrs.

Un lugar de origen cercano a Nantes fue Quimper que, como dije más arriba, actuó como fondeadero alternativo a dicha plaza bretona. En este puerto, como en los antedichos, parece que también se procedió a emplear la susodicha fórmula “al través”, pues en el primero de los dos barcos que en 1490 partieron del mismo, el de Rodrigo de la Rentería, en el que el flete fue de 210 mrs./fardel, se habla de un flete total de 7.000 mrs.³⁸⁶; mientras que en el segundo, el de Juan Rubierna, ya claramente se dice que dicho patrón había igualado en origen su nave por un flete de 50 florines que, a 255 mrs./florín (si bien su equivalencia habitual era de 265, como sabemos), hicieron 12.750 mrs.

En algún caso, los fletes concertados no se hacían por una cantidad concreta, sino que se acordaba pagar lo mismo a lo que tocasen los mercaderes de otra embarcación. Caso de lo ocurrido en 1495, cuando el referente fue la nao de Ochoa de Larrinaga, llegada en marzo desde Flandes, de modo que los mercaderes participantes en las de Pedro de Esclares y Pedro de San Pedro, que arribaron junto a la primera desde dicho origen, debieron saldar el mismo flete y la misma avería común que la que se contó para ésta, 250

386 En el que se dice que quedó a deber Diego de Zuazo, de 4 fardeles, 400 mrs., para cumplimiento de los 7.000mrs totales del flete, más sus averías.

del primero y 30 mrs. de la segunda, por fardel. Sin embargo, según los registros de la nave de Larrinaga, en realidad se entregaron de averías 64,5 mrs./fardel³⁸⁷.

No parece que éste fuera un procedimiento muy rentable, pues resultaba a todas luces más caro que el habitual; que solía consistir en que las universidades de mercaderes pactasen precios globales, más o menos fijos y habituales, con un determinado número de embarcaciones, que luego eran cargadas con las mercancías de sus socios según los portes acordados y hasta que fuesen llenadas con sus géneros. De manera que en esta otra fórmula en la que los importadores contrataban por su cuenta la embarcación, la única ventaja que obtendrían sería la de poder elegir la que más les conviniese, así como la de vetar en ella a quienes no fuesen de su agrado. Un ejemplo de ello lo encontramos en 1491, cuando en la carabela de Sancho de Zaranza, que llegó desde La Rochela, se dice que faltaron de la copia de 200 fardeles que se le prometieron, 31 fardeles. Lo que suponía que había que entregar al maestre 3.660 mrs. más de flete, según lo que con él venía igualado, que se repartieron entre toda la ropa cargada, por lo que cupo pagar a cada fletador por fardel de los que embarcó 18 mrs.; de los que sobraron 30 para los pobres. De modo que salió por fardel, en total, de flete y averías, a 165 mrs., cuando se habían previsto sólo unos 147.

Aunque, puede que los portes más bajos vistos más arriba como excepciones, los de 80 y 46 mrs./fardel antedichos, fuesen el resultado de estas operaciones al través, sin que se especifique este extremo; de modo que a veces sí resultaría más asequible seguir este procedimiento de arrendamiento de una embarcación al completo.

387 Puede que fuese fletada *al través* la carabela de Juan de Martiartu, que en 1490 llegó de Flandes, en la que 37,5 fardeles se pagaron de vacío, esto es, que finalmente no fueron cargados en la nave, que al flete que salió a los que sí fueron estibados, 280 mrs./fardel, montaron 10.500 mrs.; a repartir entre los otros 112,5 fardeles que iban cargados, por lo que resultó cada fardel a 94 mrs. extra; de los que sobraron 8 para S. Francisco y S. Lázaro. Caso parecido al de la carabela de García de Maeda, que ese año 1490 arribó desde La Rochela, en la que se debía añadir al flete, porque se igualaron en origen, otros 10.000, por lo que salió a cada fardel de flete a 171 mrs.; y sobraron 3 para S. Lázaro. En total, por todo, incluidas averías, guindaje y prebostazgo, 209,5 mrs. por fardel.

Pasemos ahora a ver los portes de los paños venidos de Londres y de algún otro lugar de Inglaterra.

Como he adelantado, aunque se cargaron en pacas y otros envases, su flete se cobró por unidad de producto, esto es, por pieza de paño de lana —si bien se contabilizaron varias piezas de textiles de inferior calidad, como los cordellates, por una de los de calidad superior, como los londres, entre los que no se hacían distingos a la hora de computarlos por unidades para calcular su flete—; y fue bastante variable, a diferencia de lo visto para los otros paños y lienzos llegados en fardelos de unas 4 piezas³⁸⁸.

De este modo, si el flete de los paños londinenses se situó entre los 50-77 mrs. por unidad —salvo algún raro ejemplo en el que bajó a sólo 42, y otro en el que subió a 93—, ello lo equipara al precio del transporte de los textiles flamencos. Que, como hemos visto, se situó entre 220 y 310 por fardel; como cada fardel contenía 4 piezas, esto hacía que cada una saliese por unos 55-77 mrs. Como vemos, a distancias —Londres y Bujas se encuentran en latitudes próximas, y los ríos y canales que daban acceso a estas ciudades de interior desembocaban en dos fachadas costeras situadas una frente a la otra, sitas a ambos lados del inicio del Canal de la Mancha por su lado este— y calidades similares³⁸⁹, los precios del transporte también lo fueron.

Por su parte, en el único dato con el que contamos para otro surgidero inglés de salida de paños, Southampton, su flete de 79 mrs./fardel no parece muy lógico comparado con el de Londres, pues, al estar más cercano a Bilbao, a este lado del Canal de la Man-

388 Para poder comparar la cantidad de paños llegados desde Londres contabilizados en pacas y piezas con los de los restantes orígenes, expresados solamente en fardelos, contamos con algún apunte esclarecedor en los registros de averías. Caso de un fardel importado en 1482 desde Flandes con sólo 2 paños, que fue contado como medio fardel, lo que indica que los fardelos normales comprenderían 4; tampoco los fardelos venidos desde Londres contenían más de dicha cantidad (González Arce, 2015, pp. 89-90).

389 Los paños flamencos e ingleses tenían por estas fechas una calidad y consideración muy parejas. En el precio de los fletes no solamente se tenía en cuenta el peso o el volumen del género transportado, sino también el precio de los artículos, por lo que era más elevado para las pacas o fardelos de estos paños de mayor valor, que para las de textiles de algodón o de cañamazo, por ejemplo (González Arce, 2015, p. 90).

cha, y al ser más accesible, ya que se encontraba en la orilla del mar y no en el interior, en la ribera de un río no siempre fácil de remontar, debía de haber sido inferior; pero, como se aprecia, se sitúa en la franja superior de los valores de los portes vistos para la capital inglesa. Sin embargo, como se trata del último dato con el que contamos para las importaciones británicas, relativo al año 1495, y como los precios de las últimas anualidades de los que disponemos para Londres rondan esa cifra, o fueron mayores, como los 93 antedichos de la nave de Diego de Arbolancha del año 1494, o los 77 de 1491, se puede suponer que hacia el final de la serie los costes hubiesen aumentado, y que se situasen en esos años finales de siglo ya en torno a los 100 mrs./fardel para Londres; de modo que, comparados con los 79 de Southampton, este otro punto de partida sí resultó ser más económico para los embarques de textiles con destino a Bilbao.

Finalmente, como vimos para las exportaciones, aparte de fardeles y pacas de paños, en los barcos que llegaron a la ría del Nervión se cargaron otra serie de mercancías envueltas o contenidas en otro tipo de envases o embalajes, como los paquetes, roldanas, balas, cestas, toneles, barriles..., pero que se expresaron y se contabilizaron en términos de fardeles de paños, o de unidades de paños de mayor calidad, en el caso inglés, como se ha podido comprobar en la tabla 20.

2. LA NAVEGACIÓN EN MAR ABIERTO

Vistas las características de las embarcaciones que operaron en el sistema portuario bilbaíno, cómo fueron contratadas y a qué precio. Veamos ahora hacia dónde zarparon, o de dónde arribaron, y qué rutas siguieron para ello, con especial atención a los surgideros de destino u origen. También será necesario hacer referencia al marco jurídico y a las relaciones políticas con las que se intentó aportar algo de seguridad a una actividad económica como esta de la navegación que, aún hoy día, sigue siendo una de las que más riesgos entraña, a pesar de los avances técnicos, la moderna legislación, la protección de las fuerzas armadas y de los convenios entre países.

2.1. Derecho nacional e internacional

La aparición de la reglamentación castellana con la que regular la navegación se produjo durante el siglo XIII. El código donde se recoge el primer marco jurídico de importancia sobre dicha actividad son *Las Partidas*. Junto a ellas, también se recurrió al *Fuero de la Mar*, sobre todo para las relaciones entre el maestre y la marinería. Sin embargo, se aprecia una carencia de legislación general que rigiese el mundo del transporte por mar o el de la pesca, lo que fue paliado en parte con ordenanzas municipales y gremiales³⁹⁰.

La entrada de los hombres de mar del Cantábrico en el comercio internacional europeo conllevó la llegada a Castilla del derecho marítimo internacional. Éste estuvo basado en la costumbre y los usos tradicionales de las costas del Golfo de Vizcaya, Canal de la Mancha, Mar del Norte y Báltico. Así como en las conocidas *Rôles d'Oleron* (Leyes de Layron, en su versión castellana), más arriba vistas.

Se trató de un ordenamiento marítimo que fue emitido en 1152, y que se difundió a partir de copias realizadas en Ruan en 1256. Este texto legal consiste en una serie de sentencias judiciales dadas en la isla de Oleron, cerca de la desembocadura del Garona, y fue usado desde dicho mar Báltico hasta el Estrecho de Gibraltar³⁹¹.

Sin embargo, como hemos visto más arriba, tal *corpus* jurídico se adaptó a los usos castellanos, lo que dio lugar a la llamada *costumbre española*, que también se siguió en los reinos hispánicos del Mediterráneo, aunque allí el derecho marítimo que prevalecía era el de ese mar³⁹².

Como dije al hablar de los fletes y del armamento, esta *costumbre española*, *costumbre de España* o *Usum et Consuetudinen Yspanien*, de la que apenas se tienen nociones, y se desconoce si fue codificada y puesta por escrito en algún momento, o solamente era seguida por tradición, fue un derecho marítimo observado en las

390 Porras Arboledas, 2005, pp. 235-238; Aznar Vallejo, 2018, pp. 46-51.

391 Porras Arboledas, 2005, pp. 238-246; Arízaga Bolumburu, 2005, pp. 28-29; para una edición de estas Leyes de Layron, pp. 48-55.

392 Sobre el derecho marítimo en el Mediterráneo, García Sanz, 1969.

costas atlánticas castellanas, y a veces en los reinos de la corona aragonesa. Su inspiración, como acabo de exponer, fueron las Leyes de Layron, lo que dio lugar al arrendamiento de las embarcaciones para el tráfico comercial mediante los contratos de fletamento, o *cartas partidas* —*chartes parties*, en francés—, término que a veces aparece entre la documentación manejada para este trabajo³⁹³.

Entre las cláusulas de estos contratos a la manera española, como hemos visto y veremos posteriormente, se comprendía el pago de averías por parte de los mercaderes fletadores para cubrir ciertos gastos de la travesía; algunos ya contemplados en las antedichas Leyes, como guindajes, calzar, atoajes y pilotos lemanes; y otros propios de España, como sebo, mangas, *breos*, o vituallas. Mientras que la artillería y gentes de armas necesarias para la seguridad de la singladura no formaban propiamente parte de dichas averías; pero, cuando los mercaderes fletadores las querían embarcar de forma extraordinaria, más allá de las que estaba obligado a llevar el maestre fletante, según marcaba esta costumbre española, en función de la categoría o tonelaje de cada navío, entonces sí que corrían por cuenta de los antedichos fletadores y debían hacerse constar en dichos contratos de fletamento.

2.2. Tratados y alianzas entre estados

Hace ya mucho tiempo que se inició la polémica, sin fundamento científico, sobre la existencia de tres repúblicas vascas (cada una de las provincias actuales) supuestamente independientes antes de su unión a Castilla, donde habrían mantenido su personalidad jurídica y autonomía. Sin llegar a estos extremos, sí que observamos que los territorios del actual País Vasco actuaron de forma bastante autónoma con respecto al poder monárquico, pero no mucho más que otros lugares periféricos, como Galicia o el reino de Murcia, en estos siglos bajomedievales.

Más atrás vimos a los guipuzcoanos formar armadas navales al margen de las reales, para defender sus intereses propios. Mientras que en 1481 los de esta provincia, en atención al trato que

393 García Sanz, 1978, p. 247; 1969, pp. 227-231.

se les dispensaba en Inglaterra, solicitaron del rey Fernando poder suscribir un tratado con dicho reino con el que garantizar mutuamente la seguridad de los mercaderes de ambas partes (ingleses y guipuzcoanos), darles garantías y castigar a quienes perturbasen su tráfico comercial.

Tradicionalmente, las relaciones mercantiles entre Castilla y Francia habían sido buenas. Y lo fueron al menos desde el siglo XIII, hacia 1288, cuando se inició una alianza entre sendas coronas, y aún más desde mediados del XIV, cuando se firmó el tratado de paz entre ambos reinos y de asistencia militar mutua, en 1336. Reforzado con el apoyo de Francia al usurpador Enrique II y el tratado de Toledo, de 1368. Sin embargo, esta tradicional comunión de intereses franco-castellana que se recreciera con la dinastía Trastámara, y que implicaba un aislamiento y enemistad con Inglaterra, en guerra permanente contra Francia, comenzó a debilitarse hacia 1454, cuando en la renovación del pacto de alianza se dulcificaron las cláusulas contra Inglaterra, y se concedió un salvoconducto perpetuo para que 20 naves inglesas comerciasen anualmente en Castilla. A lo que Carlos VII de Francia contestó en 1459 revocando antiguos privilegios concedidos a los mercaderes castellanos, concedidos en tiempos de Carlos V, que quedaron igualados con el resto de extranjeros en el pago de tasas. Lo que puso fin a la alianza entre ambos reinos. Ya en 1463 se inició la enemistad entre el rey castellano y el francés, por la intervención de este último en un arbitraje entre Castilla y Aragón, de modo que la primera de estas naciones acabó, por tanto, por acercarse a Inglaterra. Lo que a la larga condujo a un enfrentamiento, casi asimismo permanente, ahora entre Castilla y Francia, sobre todo cuando la primera se unió dinásticamente a Aragón, con el matrimonio de los Reyes Católicos, reino enemigo natural de Francia por cuestiones fronterizas.

De este modo, la nueva alianza política y comercial entre Castilla e Inglaterra estaba servida, y fue cultivada por los antedichos monarcas y sus homólogos ingleses, incluso mediante uniones matrimoniales de sus descendientes.

No obstante, a partir de entonces, las hostilidades con Francia no siempre fueron permanentes, sino que se dieron períodos de dis-

tención, como en 1493, cuando su rey Carlos VIII estableció en Nantes la estapla de la lana —punto monopolístico de importación— y otorgó a los mercaderes castellanos los mismos privilegios de los que habían gozado con anterioridad. A lo que los Reyes Católicos correspondieron en 1494 con garantías para que los franceses comerciasen con seguridad en sus reinos. Acercamiento que no fue muy intenso, pues fue seguido por patentes de corso de ambas partes en contra de los naturales del reino contrario, como ahora comprobaremos. Además, a pesar de las alianzas políticas cambiantes, los tradicionales lazos comerciales entre la costa castellana y francesa eran tan fuertes que ni los enfrentamientos armados acabaron con los intercambios de productos, lo que da muestra de lo complementarios que eran ambos mercados³⁹⁴.

En 1496, ante el temor de los Reyes Católicos a que el rey de Francia invadiese Italia o Cataluña, a través de una carta remitida con Diego López de Ayala, que iba a partir en un navío rumbo a la isla, instruyeron a su embajador en Gran Bretaña, el doctor Puebla, para que acentuase los lazos con su aliado, el rey de Inglaterra. Además, los monarcas le comunicaron que tenían especial interés en conocer la determinación del soberano inglés al respecto, puesto que estaba prohibido el trato comercial entre Castilla y Aragón con Francia, y viceversa. De manera que eran los anglosajones, que no estaban en guerra con el reino galo, los que acudían allí a por géneros de ese país que luego llevaban a Castilla, para realizar luego el viaje a la inversa con los retornos. Con los consiguientes beneficios para sus enemigos franceses, que se abastecían de bienes que podían usar en contra de los intereses castellanos; así como con ganancias para los mercaderes intermediarios, que deberían de haber sido para los súbditos castellanos. Por ello, los soberanos hispanos habían ordenado que, quienes llegasen a sus puertos a comprar artículos, diesen fiadores que garantizasen que no los llevarían a Francia. Esta disposición debía ser comunicada por el antedicho embajador Puebla al rey inglés Enrique VII. Al cual debía proponer que procediese de igual manera, y estableciese que sus súbditos no transportasen

394 García de Cortázar, 1966, pp. 188-190, 240-246; 1985, II, pp. 299-300; Mathorez, 1922, pp. 47-48; Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2008.

géneros castellanos a Francia; lo cual debía ser prohibido bajo severas sanciones. De este modo, los Reyes Católicos habían embargado ciertas naves de mercaderes ingleses, pues se temían que llevasen hierro y otras mercancías a Francia; que no desembargó la reina Isabel hasta que no dieron seguridades de que no se haría así. Dicha soberana comunicó al embajador que si el monarca inglés se comprometía por escrito, mediante carta sellada, a vedar a sus naturales traficar entre Castilla y Francia, les levantaría la obligación de dar las antes vistas fianzas que avalasen que no efectuarían tales tratos³⁹⁵.

Finalmente, en 1502 Fernando el Católico informó de que a muchos naturales de Castilla, en contra de los tratados de paz y amistad perpetua con Francia, les habían sido embargadas sus mercancías en dicho reino, quebrantando así las cartas de seguro que el rey francés había emitido en su favor; al tiempo que también habían sido asaltados navíos castellanos y expulsadas sus tripulaciones; y, que dicho monarca había prohibido a sus súbditos que viajasen a Castilla y comerciasen con ella. Por todo lo cual, el citado rey Fernando dispuso que se tratase recíprocamente al reino vecino, y que todos los franceses, bretones y milaneses que fueren encontrados en Castilla fuesen prendados, tanto sus personas como sus mercancías. No obstante, dio un plazo de quince días para que dichos súbditos franceses que residían en esta parte de la frontera pudiesen abandonar el condado de Vizcaya. Del mismo modo, el monarca prohibió a los castellanos viajar a Francia y sus territorios anexados, así como tener tratos comerciales con dichos lugares o sus habitantes; con la excepción de los genoveses, que no eran tenidos como vasallos del rey francés³⁹⁶.

Como es sabido, el ducado de Bretaña se mantuvo semiindependiente de la Corona francesa hasta finales del siglo XV. De modo que, en política mercantil y exterior, siguió sus propias iniciativas al margen de los intereses del rey de Francia. De forma que, este tradicional socio comercial de Castilla, en especial de los vizcaínos y bilbaínos, mantuvo sus especiales relaciones económicas con los naturales de estos lugares, a pesar de las rivalidades,

395 AGS, PTR, leg. 52, docs. 47, 52 y 94.

396 FDMPV, 12, doc. 39.

enfrentamientos y frecuentes guerras abiertas que sostuvieron los reinos de Castilla y Francia desde mediados del siglo XV, hasta varios siglos más tarde.

Corría el año 1340 cuando el duque Juan IV de Bretaña firmó con Vizcaya un tratado comercial que abría el mercado local a los hierros y lanas castellanos. En 1372 se signó un nuevo acuerdo mercantil entre Bretaña y su duque, el susodicho Juan IV, y los puertos de Vizcaya (Bermeo, Bilbao, Placencia y Lequeitio). Ya en el siglo XV, en 1430, se rubricó un amplio convenio entre el duque Juan V de Bretaña y Castilla, que privilegiaba a los comerciantes castellanos en dicho ducado; instituía un juez especial en La Rochela, encargado de tratar los asuntos de los miembros de las dos naciones, bretona y castellana, en dicha plaza; y un cónsul, procurador y bolsero español en Nantes, para atender a las causas judiciales de los de esa nación, cuyo primer titular fue Íñigo de Arceo, vecino de Burgos. Se podían apelar las decisiones de este juez/cónsul ante un canciller, encargado asimismo de velar por el mantenimiento de estas treguas y tratados. También les fueron rebajados a éstos los derechos de naufragio cuando se hallaban en tránsito. A la vez que a los que tuviesen como destino el ducado los eximió totalmente de tales cánones. Igualmente, obtuvieron reducciones fiscales, como la cuarentena, o prebostazgo, que se les exigían en Nantes. Y, en caso de ser demandadas nuevas tasas durante la vigencia del concordato, éstas no serían aplicadas a los castellanos. Gracias a este concierto, se fundó la Casa de la Contratación de Nantes, para regular los intercambios con Bilbao, y se nombró un conservador para salvaguardar las relaciones comerciales entre Bretaña y Castilla, que era el antedicho canciller.

Este acuerdo fue ratificado en 1435, 1452, 1456 y 1468. En 1459 el duque exoneró a los castellanos de una tasa del 2,5% sobre las mercancías. Mientras que en 1477 los Reyes Católicos ordenaron a sus súbditos, en especial a los maestros y patrones de navíos, que no hiciesen guerra ni causasen daños a los vasallos y súbditos del duque bretón, y que observasen la paz, amistad y confederación firmada con el mismo. En 1483 fue renovado el tratado de amistad y comercio entre Castilla y Bretaña, en cuyas negociacio-

nes intervinieron Juan Díaz de Alcocer y Andrés de Villalón. Sin embargo, tras el matrimonio de la duquesa Ana de Bretaña y el rey Carlos VIII de Francia, en 1491, el ducado pasó a la órbita francesa, lo que repercutió negativamente en las relaciones comerciales entre el mismo y Castilla. Hasta que en 1493 el Tratado de Barcelona puso fin a las guerras entre Fernando el Católico y Carlos VIII, y éste último, mediante una ordenanza, restituyó a los españoles que comerciaban en Nantes sus antiguos privilegios; luego confirmados por su sucesor, Luis XII, asimismo casado con Ana a la muerte de su predecesor Carlos³⁹⁷.

En 1304 Eduardo I de Inglaterra otorgó a los mercaderes alemanes, franceses, españoles, portugueses y demás extranjeros la facultad de acudir a su reino y vivir allí tranquilamente y con seguridad, así como circular libremente con sus bienes; a la vez que los eximía del pago de tasas sobre la reparación de murallas, pontazgos, peajes y otros derechos, y unificaba los aranceles aduaneros que debían satisfacer en una única exacción sobre las mercancías por ellos importadas. Años después, en 1351 Eduardo III signó con los representantes de la Hermandad de las Marismas de Castilla un acuerdo en el que les otorgaba libre comercio y pesca en aguas inglesas durante 20 años. Algo más de un siglo después, en 1467, Castilla concertó una alianza con Inglaterra, consistente en el tratado de Westminster. Seguido en 1471 por un seguro general que el rey de este último país otorgó a los mercaderes de Guipúzcoa, Vizcaya, Castilla la Vieja, Asturias y Galicia, para comerciar libremente, tanto por mar, como por tierra y aguas dulces. Por su parte, asimismo los ingleses recibieron un trato de favor en Castilla. Como lo ordenaron en 1478 los Reyes Católicos al almirante.

A resultas de ambas iniciativas, el tratado de Westminster de 1467 y el seguro de 1471, en 1474 los representantes del Condado de Vizcaya, Martín Sánchez de Zumelzu, de Bilbao, Martín Illanes de Urquizu, de Lequeitio, y Fortuño Illanes de Albiz, de la Tierra Llana, comunicaron en la Junta de Guernica que habían recibido

397 AGS, RGS 1477-02, 274; García de Cortázar, 1966, pp. 242-245; 1985, II, p. 299; Mathorez, 1912, 1, pp. 122-125; 2, p. 384; 4, pp. 75-77; Touchard, 1967, pp. 41, 43-44, 120-121, 143, 151-153; Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2008).

de los embajadores del rey de Inglaterra, Eduardo IV, una carta de protección y salvaguarda, amparada por la reciente confederación suscrita entre ambos reinos, signada por este último soberano con el castellano Enrique IV. Según ella, los mercaderes vizcaínos, sus mercancías, sus naves y sus marineros serían recibidos en Inglaterra y se les consentiría ejercer libremente el comercio, y asentar sus factores bajo la protección real. Sin perjuicio de las marcas, contramarcas y represalias vigentes o que se pudiesen emitir, que se contemplaban en el tratado internacional. A cambio, dichos embajadores reclamaban reciprocidad para sus compatriotas en Vizcaya. Que les fue prometida en nombre de dicha Junta, según un documento entregado por los susodichos delegados en la villa de Deva, el 10 de septiembre del citado año.

Además de este concordato internacional, del seguro general a los castellanos y del colectivo a los vizcaínos, algunos mercaderes de este condado obtuvieron, para mayor garantía, uno personal y específico para ellos y sus compañías. Caso, en 1489, de Sancho de Bilbao, Juan de Basozábal, Juan de Mundaca, Juan de Andraga, Juan Ochoa de Arresticita, Juan de Arbieto³⁹⁸, Martín de Igueldo y otros; quienes podían comerciar con sus naves en Inglaterra. Mientras que en 1485 lo consiguieron tratantes castellanos, pero para traficar con algunos navíos vascos: la Santa María, de Bilbao, de 80 toneles, la Santa María, de Zumaya, de 150, la Santa María, de San Sebastián, 80, y la Santa María, de Fuenterrabía, 200; los cuales partieron rumbo a Burdeos y Londres. Ese año 1489, Fernando el Católico se dirigió a Enrique VII para rogarle que se mantuviesen los antiguos tratados suscritos entre ambos reinos, según los cuales sus respectivos súbditos pagaban los mismos derechos que los naturales cuando se encontrasen en el otro país. Otro salvoconducto consiguió en 1490 el maestre Juan Beltrán; renovado en 1492, cuando accedió a formar parte de una armada inglesa contra Francia. Año en el que Francisco Arbieto obtuvo una licencia de Enrique VII para comerciar en Inglaterra.

398 En 1468 alguien con este nombre fue encarcelado en Rennes, lo que obligó a intervenir al primer cónsul castellano en Nantes, Íñigo de Arceo, para que fuese llevado ante el canciller de esa localidad (Touchard, 1967, p. 218).

En 1499 tuvo lugar la firma de un nuevo tratado entre Inglaterra y Castilla, con el que se otorgaba un salvoconducto general a los súbditos de ambos reinos en las relaciones mutuas.

Como acabamos de ver, estos acuerdos entre Castilla e Inglaterra incluían entre sus cláusulas que los naturales de sendos reinos no debiesen satisfacer en el otro país más derechos ni rentas que los propios habitantes del lugar. Aspecto éste que no siempre era observado, como pudimos comprobar en apartados anteriores por las quejas dadas por algunos ingleses, que se resistieron a pagar las nuevas imposiciones destinadas a garantizar la navegabilidad por la ría del Nervión. Algo de lo que se quejaron igualmente los Reyes Católicos en 1486 y 1494, cuando atribuyeron a la codicia de los recaudadores ingleses los excesos cometidos contra ciertos mercaderes castellanos, como Juan de Albanel y Miguel de Casaldáliga. Ese segundo año, los soberanos escribieron a su embajador en Londres, el doctor Puebla, como sabemos, al que instruyeron cómo debía proceder al respecto. Debía recordarle al monarca inglés que le habían remitido varias misivas sobre el asunto, para que desagraviase (exonerase) a los castellanos en las *costumes* (derechos aduaneros) que se cobraban nuevamente en su reino. Pues, si bien había sido acordada entre ellos una capitulación para volver a los aranceles reducidos que regían 30 años atrás, ésta no fue finalmente firmada ni ratificada por el rey inglés, de modo que no podía exigir tales tarifas. Que, asimismo, se negó en varias ocasiones a signar dicha capitulación, a pesar de las solicitudes de los monarcas hispanos y sus embajadores. Quienes, pidieron al mismo que fuesen respetados todos los privilegios, franquezas y libertades de que gozaban allí los castellanos desde hacía 35 años. Al tiempo que, para presionarlo, amenazaron con innovar en materia impositiva, y gravar en reciprocidad a los súbditos ingleses en tierras castellanas, tal y como se lo estaban pidiendo las gentes de su tierra, para compensar con ello sus pérdidas en Inglaterra. Otra instrucción dada a dicho embajador versó sobre otras nuevas cortapisas a los castellanos, a los que prohibieron importar pasteles desde Toulouse si no era en navíos ingleses, en contra de la costumbre y sus privilegios, me-

diente los cuales siempre habían sido tratados como los naturales del país, tal y como lo eran los ingleses en Castilla. De manera que, como en el caso anterior, debía ser derogada esta disposición o, de lo contrario, los Reyes Católicos procederían de igual manera contra los intereses de los británicos en sus reinos.

Las cosas mejoraron tras el matrimonio de la infanta Catalina de Aragón y Castilla, primero en 1501 con el heredero de la corona inglesa, Arturo, y, tras el fallecimiento de éste, su prometimiento con Enrique (futuro Enrique VIII), nuevo príncipe de Gales. Motivo por el que los Reyes Católicos, padres de la antedicha princesa, y para afianzar los lazos de la amistad hispano-inglesa, concedieron a los súbditos del rey inglés que sus naos pudiesen cargar en sus reinos como si se tratase de naves de sus propios naturales. En correspondencia, en 1504 Enrique VII de Inglaterra concedió a los súbditos del rey Fernando licencia para comerciar libremente con su país. En este sentido, en 1506 el nuevo rey Felipe I de Castilla escribió a Enrique VII, a petición del condado de Vizcaya, para recordarle que, según acuerdos suscritos por los monarcas precedentes, los habitantes de dicho lugar gozaban del privilegio de no pagar por sus tratos comerciales en dicho reino más derechos que los naturales del mismo. La misiva fue remitida porque hacía poco que se había exigido en ese país una gran imposición sobre las mercancías de los susodichos vizcaínos, más allá de lo que satisfacían los ingleses, según cierto asiento concertado entre un embajador de Fernando el Católico y el soberano inglés, contrario a lo estipulado en las anteriores capitulaciones entre ambas coronas. De manera que Felipe reclamó de Enrique que se respetasen tales concordatos y fuese suprimida esta nueva exacción³⁹⁹.

399 Finot, 1899, pp. 39-40; Labayru, 1895, III, pp. 653-655; Torre, 1949, I, pp. 174-175; García de Cortázar, 1966, pp. 232-236; 1985, II, pp. 260, 289-292; Arízaga Bolumburu, 2008, p. 40. Calendar of letters... I, pp. 1, 26, 210-212; FDMPV 7, doc. 61. AGS, PTR, leg. 52, docs. 14, 87 y 180; leg. 53 docs. 11 y 71; leg. 54, docs. 20 y 68. Como hemos visto más arriba, en 1481 la provincia de Guipúzcoa signó un acuerdo similar asimismo con Inglaterra, gracias a una licencia real para poder hacerlo dada por los Reyes Católicos, quienes luego lo ratificaron. En este caso, los daños que recibiese la parte contraria en tierras del otro país le serían restituidos (Labayru, 1895, III, pp. 678-680; Fernández Duro, 1890, p. 207).

En 1496 era firmado un tratado entre los Reyes Católicos y Jacobo IV de Escocia, mediante el que se comprometieron a prestarse mutuo auxilio y colaboración comercial⁴⁰⁰.

Los primeros privilegios dados por los condes de Flandes a los mercaderes castellanos se remontan a comienzos del siglo XIV, y habrían sido otorgados por Roberto de Béthune; quien les habría facilitado su acceso a La Esclusa, Damme y Brujas. Años más tarde, en 1348 el conde Luis II de Mâle, cuando procedió a su renovación, indicó que serían del año 1322, pero parece ser que se remontaban a 1311. Esta serie de ventajas incrementadas en 1343, por el conde Luis I, y en 1348, por Luis II, consistieron, entre otras en: por atención a las peticiones de los almirantes, mercaderes, maestros de naves y marineros del reino de Castilla —incluidos los vascos—, los condes les concedieron que desde ese momento, ellos y sus pertenencias, fuesen salvos y en salvaguarda bajo su protección; así sus personas como sus familiares y domésticos; tanto sus barcos como sus bienes y mercancías. Que no podrían ser tomados, detenidos ni secuestrados por debates y querellas, ni siquiera por causa de guerras futuras, salvo por deudas propias y delitos. Casos por los que si eran arrestados debían ser conducidos ante los agentes de la ley del conde. Asimismo, obtuvieron un pesador espacial para ellos que mensuraría sus mercancías. Los almirantes podrían entender (apaciguar, calmar) en los debates surgidos entre maestros de naves y mercaderes, siempre que no se tratase de materias que concerniesen a la justicia condal o a sus derechos. Esto es, se trató del germen de las competencias judiciales concedidas a la futura corporación de mercaderes y navieros que constituiría en Brujas la nación española o castellana, que luego veremos. Las únicas tasas arancelarias de los españoles serían las de la aduana de Damme, estimadas en función del peso de los artículos, mesurados en su propio peso de los castellanos. Sin que se pudiesen exigir más derechos que aquellos vigentes desde tiempos anteriores. Mientras que se les exoneraba de abonar los de corretaje y almacenaje acostumbrados. En caso de naufragio, el cargamento que se recuperase se restituiría a sus propietarios, salvo la parte que se debiese entregar a quienes colaborasen en su rescate.

400 AGS, PTR, leg. 52, doc. 77.

En 1367, el citado conde Luis de Mâle confirmó y amplió los privilegios a los castellanos por él mismo concedidos años atrás, arriba recogidos. Se trató de un texto con nada menos que 48 artículos, de los que 13 contenían las mercedes antedichas de 1348. Entre las nuevas, son de reseñar: que los maestros castellanos podrían sacar sus naves de La Esclusa a la Torre de la Mude, y a la inversa, tanto de día como de noche, sin caer en pena alguna, y pagando solamente las tasas antiguas. También podrían poner sus naves en seco en todo el condado para repararlas o calafatearlas sin incurrir en multas, siempre que no causasen daños en los diques. Podrían atracar en La Esclusa en formación unas junto a otras hasta cinco en paralelo con el muelle, sin obstruir la entrada al canal. Se podrían adquirir equipamientos y aparejos para las embarcaciones sin pedir autorización, pero entregando los cánones acostumbrados. Si un piloto (lemán) flamenco tomaba bajo su responsabilidad una nave española, y por sus errores ésta era puesta en peligro, con pérdidas personales y de bienes, quedaría obligado a reparar el daño causado, y no recibiría su salario hasta haberlo hecho. Los mercaderes de Cahors y otros que utilizasen navíos castellanos abonarían los derechos de transporte (fletes) y pasaje según se contuviesen en las cartas de flete, y según la costumbre de la mar. Cuando llegasen a Damme las mercancías españolas, como el hierro y otras que se estimaban por su peso, debían abonar los gravámenes de la aduana, inmediatamente, tanto de día como de noche, para que pudiesen acceder cuanto antes a La Esclusa u otras partes. En caso de marea baja que no permitiese dicho acceso, podrían transbordar la carga a otras naves menores para llevarlas allí, tanto por mar como por tierra, satisfaciendo los antiguos derechos. Cuando los mercaderes españoles embarcasen en naves españolas hierros u otras mercancías que pudiesen ser contadas, debían recibir a la arribada a Brujas el mismo número de ellas; si no estaban todas, el maestre quedaría obligado a reponer la pérdida, probada bajo testimonio o juramento. Las gentes de la grúa de Brujas y Damme quedaban obligadas a atender a los españoles inmediatamente, así como a poner a su disposición las barcas para llevar sus géneros a lugar seguro. Tras su llegada a la grúa, éstos debían ser izados y guardados en almacenes, para que los mercaderes no recibiesen daños. Los encargados

de tales grúas si no procedían así motu proprio, serían compelidos a ello por los agentes de la ley. Si causasen daños por su negligencia, deberían repararlos. En Amberes solamente se pagarían las exacciones acostumbradas. Los corredores debían tomar las mercancías de los mercaderes españoles por el precio acordado, siempre tras dar el dinero de Dios. Tras ser pesado el hierro de los españoles, sería sacado de la casa del peso, para que no fuese confundido con el de otros mercaderes. Se pondrían nuevos fuegos y señales a modo de faros y avisos en las costas de Flandes. Si alguien golpeaba o mataba a un miembro de la nación española debería ser castigado según la gravedad de la agresión. Si un flamenco tuviese deudas con un español e intentase huir, dejando a su mujer en el lugar, el español sería tenido y tratado en materia judicial como un burgués (vecino) de la ciudad. Si un castellano causaba mutilaciones o muertes, solamente podrían serle requisadas sus mercancías, pero no las de otras personas que tuviese en custodia.

Tras una serie de años en los que las relaciones castellano flamencas no fueron buenas, por la alianza de Castilla con Francia y de Flandes con Inglaterra, enfrentadas entre sí, en 1384 el duque Felipe el Atrevido confirmó todos los privilegios y franquezas previamente otorgados por Luis de Mâle, para atraer de nuevo a su condado a los mercaderes castellanos. Tras la reanudación de la tensión, en 1428 el duque Felipe el Bueno dictó dos ordenanzas para reactivar el comercio con Castilla. Por la primera suspendía todas las cartas de marca contra ellos emitidas, por lo que podían comerciar en Flandes libremente. Por la otra, confirmaba los privilegios antiguos de los mercaderes de la nación de España y les concedía otros nuevos. Entre ellos: la constitución de un consulado, que luego veremos; la abolición del derecho de veintena sobre sus importaciones; no emitir nuevas cartas de marca y represalia sobre los que no hubiesen cometido delitos por ellos mismos; vender sus balas de lana sin desliar; poder para llevar ante los oficiales judiciales del duque a quienes cometiesen delitos y crímenes contra sus intereses; lo mismo en el caso de que los culpables fuesen vecinos de Brujas; el envío por los oficiales del duque, y por la ley del lugar, a los cónsules de la nación española de los factores o compañeros (socios) de los

mercaderes de la misma que rehusasen rendirles cuentas, para que pudiesen ser llevados a España, al lugar de residencia de dicho mercader, donde debían mostrar dichas cuentas, siempre que éstos antes de su partida dejasen satisfechas todas sus deudas en Flandes; el encarcelamiento del factor o compañero de un tratante español que hubiese administrado mal sus negocios, dilapidando sus bienes, si podían demostrarlo los cónsules de su nación ante la justicia local, al menos hasta que el mercader perjudicado manifestase su voluntad al respecto, al tiempo que los haberes que poseyese el infractor serían secuestrados y recogidos en un inventario; facultad para los navíos españoles en los cuales sus mercaderes hubiesen abonado las tasas de peaje acostumbradas, una vez que abandonasen La Esclusa, de no pagar nuevos gravámenes en el caso de que debiesen fondear nuevamente por accidente o por carga de más mercancías, salvo los cánones debidos por estas últimas.

En 1446 dicho duque otorgó un salvoconducto a los mercaderes castellanos residentes en Brujas, a los que concedió protección para ellos y sus posesiones en todo Flandes. Y, en 1492, Maximiliano de Austria, regente del condado de Flandes, concedió una carta de salvoconducto a los mercaderes de España, Castilla y Vizcaya, por cinco años, al expirar otra precedente que había estado vigente los diez ejercicios anteriores; la cual fue prorrogada en 1496, por otros cinco años, primero, y por diez más tarde. Previamente, en 1485 Maximiliano, como regente y en nombre de su hijo Felipe, duque de Borgoña menor de edad, había confirmado los privilegios sobre los naufragios que poseían los españoles en Flandes, que más arriba he mencionado. En 1497 era el propio duque Felipe el Hermoso el que ratificaba los privilegios de los mercaderes españoles dados por sus predecesores desde 1428 en adelante. Y, ya en 1515, los cónsules de España y Vizcaya en Brujas solicitaron del príncipe Carlos, archiduque de Borgoña y heredero del trono español, un salvoconducto por duración de unos 10-12 años. A lo que éste respondió que no lo precisaban para acudir a Flandes con seguridad, pues lo podían hacer francamente a todos sus reinos, al ser ellos y sus representados sus súbditos⁴⁰¹.

401 Finot, 1899, pp. 48, 54-59, 97-105, 131, 156-160, 186-187; Gilliodts-Van Severen,

Por lo que respecta a Alemania, en 1443 seis cónsules de la nación española en Brujas, entre otros, firmaron un tratado de paz con la Hansa teutónica. Este concordato puede que además de en nombre de la Nación española de Brujas, se suscribiese en el de la Universidad de mercaderes de Burgos, de la que dependería, que existiría ya por entonces, por tanto. En 1501 los Reyes Católicos prorrogaron por 25 años los tratados, treguas y seguros suscritos por los mercaderes de España en Flandes con los mercaderes de Alemania⁴⁰².

2.3. Los conflictos entre reinos

La noción de *política marítima* se puede definir como la acción de los poderes políticos para ejercer la violencia legal en el mar, lo que incluye la formación de armadas, la legitimación del corso, la lucha contra la piratería y la protección al comercio, la pesca y otras actividades económicas marítimas. La intención de los gobernantes era ejercer esta política para conseguir el monopolio de la violencia legal en sus costas, así como en otras zonas concernidas por sus intereses⁴⁰³.

1901, pp. 8-13, 17-18, 130-133, 186-189, 230; García de Cortázar, 1985, II, p. 275; Abraham-Thisse, 1992, p. 265.

402 El cartulario de la ciudad de Lubeck tiene un documento en el que se comprende un tratado de paz de agosto de 1443 entre los mercaderes españoles de Brujas y la Hansa alemana. Lo signan de una parte los representantes de la nación alemana, 12 capitanes de naves, 6 cónsules españoles y varios mercaderes de la nación de Castilla, de la otra. Fue firmado y pasado ante un notario imperial y apostólico y ante la corte episcopal de Tournay. Se trata de una tregua de tres años en la que se comprometen a no causarse daños mutuos a sus personas o mercancías. Los mercaderes y marinos alemanes podían durante los mismos ir a Castilla libremente y vender allí sus vituallas, y con el dinero de la venta comprar las mercancías que quisieran, embarcarlas en sus naves y llevarlas a su país. Las capitulaciones debían ser confirmadas por el rey. La tregua podría ser prorrogada en el futuro. Los mercaderes españoles podían entrar en los puertos de la Hansa con plena libertad. Los alemanes que comprasen vinos en La Rochela los cargarían preferentemente en naves españolas. Todos juraron cumplir el acuerdo, capitanes, mercaderes y cónsules de la Nación española. El cual fue ratificado por 24 capitanes de navío que se encontraban en La Esclusa, de los que 5 eran de Bilbao (Finot, 1899, pp. 173-183). En 1502 y 1504 los Reyes Católicos prorrogaban estas treguas suscritas por los cónsules de Castilla y Vizcaya y los comerciantes alemanes (Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 199, 205, 210-214; García de Quevedo, 1905, pp. 32-35).

403 Sicking, 2017, pp. 32-33.

Si dejamos a un lado las batallas navales abiertas y la piratería, el resto de los conflictos marítimos de tiempos preindustriales, tanto el corso como las marcas y represalias, se parecen mucho a las actuales guerras comerciales internacionales. En las que las trabas y restricciones al comercio del otro, o los otros estados o uniones aduaneras, vienen seguidas de revanchas por parte de éste o éstos, lo que motiva nuevos recortes y subidas arancelarias por parte del otro bando, en una pugna y escalada de represalias con las que ambos contendientes salen perdiendo, y se ven perjudicados por estas limitaciones a los intercambios. De modo que, como ahora veremos, las acciones corsarias y de represalia entre estados medievales, o entre particulares, fueron seguidas de respuestas similares por la parte afectada, lo que motivó nuevas reacciones por su contraparte, en una espiral de inciertos resultados en la que la víctima siempre era el crecimiento comercial, y cuyos nefastos resultados llevaron a los monarcas a intentar reducir, o al menos regular, estas prácticas, en especial en tiempos de paz; mientras que fueron potenciadas durante los conflictos bélicos entre reinos, como un arma más contra los intereses económicos del enemigo.

2.3.1. *Armadas, corso y piratería*

Como expuse en la Introducción, los barcos mercantes fueron imprescindibles en las conflagraciones náuticas medievales, pues apenas existían buques de guerra especializados —tampoco en Castilla, donde solamente se puede hablar de algunas galeras de este tipo en el Mediterráneo, y para la vigilancia del Estrecho de Gibraltar, por el peligro permanente que suponían los cercanos reinos musulmanes de Granada y Berbería—; de manera que, en caso de conflicto, había que recurrir a estas naves comerciales y pesqueras, que había que armar y acondicionar previamente⁴⁰⁴. Aparte de estas flotas reales, dirigidas por un capitán nombrado por los monarcas y de carácter netamente militar, se dieron otras, o a veces barcos aislados, que participaron en los enfrentamientos por su cuenta, pero contando para ello con licencias reales, conocidas como patentes de

404 Mismo caso que el de otros reinos, como los Países Bajos, que no contaron con armada permanente hasta 1550 (Sicking, 2017, p. 33).

corso. Su cometido no era tanto luchar contra los buques de guerra enemigos o las flotas rivales, sino atacar los intereses económicos de la parte contraria mediante el abordaje de sus naves comerciales y pesqueras; que podían ser requisadas, tanto ellas como su contenido, o simplemente hundidas. El cargamento aprehendido, así como la embarcación, eran entonces considerados como botín de guerra, y quedaban en posesión de los asaltantes; que a veces debían entregar una parte a los reyes en forma de tasas fiscales.

Sin embargo, a menudo los gobernantes carecían de control sobre estas actividades, que eran llevadas a cabo con excesos, al ir sus protagonistas más allá de las autorizaciones regias; y, así, atacar a navíos de países neutrales, no respetar las treguas, atentar contra las personas y no sólo contra sus bienes, etc. Lo que acercaba más estas acciones a la piratería que a la guerra⁴⁰⁵.

Veamos algunas de tales prácticas, tanto las propiamente militares como las corsarias, que no siempre son fáciles de discernir, desarrolladas por navíos vizcaínos, en general, y bilbaínos, en particular.

Al inicio de su reinado, los Reyes Católicos se encontraban inmersos en un conflicto sucesorio contra su sobrina Juana, la legítima heredera, y sus aliados portugueses. Por lo que en 1475 mandaron a Bilbao, que sabemos debía prestar fonsadera, o servicio militar, por mar, que aparejase barcos para la guerra con Portugal; para lo cual se requisó toda la pólvora y artillería de las embarcaciones que recalaron en la costa vizcaína y Laredo. También fue designado por los monarcas al bilbaíno Tristán de Leguizamón, que luego llegaría a preboste local, como armador perpetuo de sus flotas de guerra del Cantábrico y Galicia; así como tenedor de las atarazanas de Santander. En 1476 se formaron dos armadas, una para la Mina de Oro, con tres naos vizcaínas y nueve carabelas andaluzas; la otra tuvo como cometido ocupar la isla de Cabo Verde⁴⁰⁶. Al año siguiente, 1477, la flota se organizó para marchar a Guinea, y en ella participó, entre otros vizcaínos, Íñigo Ibáñez de

405 Sicking, 2017, pp. 67-70, 568 y ss.; Mollat, 1975. Sobre el corso en el Mediterráneo o contra naves de allí procedentes, González Arévalo, 2011a.

406 Aznar Vallejo, 1992, p. 140.

Artieta, dueño de la carabela Santa María Magdalena⁴⁰⁷. En 1481 los soberanos encargaron a dos enviados suyos que aprestasen en Vizcaya y Guipúzcoa, en especial en la primera, una escuadra para ir contra el turco; al tiempo que se aprovechó para que los mismos jurasen los fueros y privilegios vizcaínos en nombre de los monarcas, prueba de la vinculación entre estas mercedes y el servicio militar por mar que prestaba dicho condado. Flota que se reprodujo en 1484, a la que Bilbao y las villas de la Tierra Llana hubieron de aportar una nao que debían armar entre todas, cuyo capitán fue Pedro de Elorriaga. En ella tuvo que contribuir Durango y el resto de la Tierra Llana, como era costumbre, con ciertas sumas de dinero que repartieron entre sus vecinos. Otro caso similar ocurrió hacia 1492, cuando los monarcas ordenaron una nueva armada, para lo que mandaron a un contador mayor de cuentas, Alonso de Quintanilla, y al doctor Andrés de Villalón, ambos miembros del Consejo Real, a conseguir prestado el dinero necesario de Burgos, Logroño Vizcaya y Guipúzcoa —sin duda los lugares que resultaban más beneficiados de la actividad de estas escuadras de guerra, debido a sus intereses en la marina mercante—⁴⁰⁸. Si bien obtuvieron lo

407 Puede que fuese esta actividad militar la que desatase un pleito entre los propietarios de esta carabela. Lo cierto es que en 1487 se vio un proceso en la Chancillería de Valladolid entre Juan de Maidana, de Lequeitio, que había demandado a su convecino, el susodicho Íñigo Ibáñez de Artieta, porque con una carabela empleada en el servicio armado de los monarcas había ganado 90.000 mrs., de los que no le había dado cuenta al primero. En realidad fueron 70.000 mrs. lo que obtuvo por el fletamento del navío, que, según una primera sentencia condenatoria, debía entregar al demandante. Si bien en una segunda sentencia fue absuelto (FDMPV, 140, pp. pp. 175-180). Ese año 1487 los reyes ordenaron embargar todos los barcos mayores de 30 toneles existentes en Vizcaya y Guipúzcoa para la formación de una armada. También fueron empleados peones vizcaínos en la guerra contra Granada (González, 1829, I, pp. 162-166).

408 Esta armada se aprestó en Bermeo, ya en 1493, estuvo comandada por Íñigo de Artieta, y formada por seis naves —la de Sancho López de Ugarte, con 172 hombres de armas, 18 grumetes, 4 marineros y 5 pajes; la nao de Antonio Pérez de Lerzola, de 205 toneles; la nao de Juan Pérez de Loyola, de 220 toneles, con 125 tripulantes; la nao de Martín Pérez de Fagaza, de 405 toneles, con 140 hombres de armas y 60 marineros; la nao de Juan Pérez de Amezqueta, de 100 toneles, con 45 y 25, respectivamente; y, la carraca de Íñigo de Artieta, de más de 1.000 toneles, con 250 y 100—. Si bien se comenzó a formar en septiembre de 1492, antes del retorno de Colón de América de su primera expedición, luego se destinó a proteger con ella los preparativos del nuevo viaje de conquista colombino; participó igualmente en el traslado del último rey gra-

que buscaban, algunos grandes se resistieron a la demanda real y formaron alborotos en la Junta de las Encartaciones, que debía aprobar la parte del préstamo que le correspondía, para que no lo hiciese. Motivo por el que los soberanos encargaron una pesquisa al respecto. De la que se dedujo que se debía de proceder contra Ochoa de Salazar, preboste de Portugalete, y contra otro del mismo nombre, que era señor de la villa de San Martín (Somorrostro), que fueron conducidos presos a la corte. En 1494 los monarcas ordenaron aprestar 25 carabelas para la guerra de Sicilia, que, como siempre, debían ser requisadas para el servicio real, y a sus maestros se debían otorgar las pertinentes garantías⁴⁰⁹.

En 1496 la armada, en la que Vizcaya debía contribuir con 500 hombres o peones de mar —cada uno con sus corazas, casquetes, ballestas y dos docenas de flechas en su aljaba— era para trasladar a la infanta Juana hasta Flandes. Para participar en ella fueron requisados algunos barcos vizcaínos que se encontraban en La Coruña. En concreto los de Pedro de Pamanes, Juancho Martínez de Martiarro, Antón Martín de Uribarri, Martín Sánchez de Castillo, Pedro de San Pedro, Juan Sánchez de Villamore, Martín Ochoa de Vinedo y Martín de Barraondo, de Bilbao; Pedro de San Martín, Nicolás Vizcaíno, Lope de Suarde y Martín de Bilbao, de Portugalete; Martín Sánchez de Larrinaga, Juan Íñiguez de Luguíte y Martín de Bilbao la Vieja, de Deusto; Pedro de Zabala, de Baracaldo; y, Juan de Licon, de Lequeitio. Cuyas naos se hallaban en espera de buen tiempo en dicho puerto cargadas de fruta, vino y otras mercancías que iban a llevar a Flandes, cuando el corregidor de la ciudad les mandó de parte de los Reyes Católicos abortar el viaje y marchar a Vizcaya, pues en las costas flamencas había cierta armada de franceses. Allí debieron esperar para formar parte de la

nadino al norte de África y en la primera expedición a Tenerife. Si bien los monarcas, originariamente, la justificaron para proteger las costas del reino de los ataques de piratas y corsarios (Labayru, 1895, III, pp. 482-485; Ladero Quesada, 2001, pp. 365-371). 409 Además, para su equipamiento mandaron comprar ciertas armas en Vizcaya: 250-300 lombardas, de 7-8 palmos de largo, en su mayoría pasavolantes, y algunas lombardas más gruesas; por precio por unidad de unos 800 mrs. 6.000 dardos de hierro para las lombardas, por unos 12.000 mrs. 150 ballestas, de 5 libras cada una, de dos poleas, a 400 mrs. por unidad, y 60 por polea. Y, otras 150 ballestas de pie con una polea, cada una con su polea por 10 reales (AGS, CC, CED 1, 211, 1 y 2, 2-1, 12, 1).

escuadra que desde Laredo iba a trasladar a la archiduquesa —la susodicha infanta, casada por poderes con el archiduque Felipe, duque de Borgoña— rumbo al mencionado destino. Los monarcas dieron un seguro a dichos maestros para que no fuesen embargados por incumplimiento de contrato por los mercaderes fletadores de sus naves, de modo que su cargamento no les podría ser reclamado en juicio, ni siquiera fuera de Castilla. Como los vizcaínos, resultaron requisados en las costas de Andalucía ciertos navíos fletados por mercaderes ingleses para llevar a Gran Bretaña *romanías*, fruta y otros bienes. Las embarcaciones fueron las de Miguel de Arbieta (en otro texto dice Zubieta), Juan de Echave, Martín de Arriaga (que hemos visto en varios lugares de este trabajo) y Juan de Lanzón. La explicación que para ello dio la reina Isabel al rey inglés fue que se temía que la armada que se estaba aprestando en las costas francesas —entre otros motivos, por la guerra que había en ese momento entre Castilla y Francia, y para impedir el paso de la infanta Juana por el Canal de la Mancha—, pudiese asaltar esas naves. De modo que no les dio licencia para zarpar si no lo hacían como parte integrante de la flota que iba a trasladar a Flandes a su hija, en conserva con las restantes; una excusa para aumentar el tamaño y la potencia de ésta, ante un eventual ataque francés. La soberana solicitó a este respecto del rey británico Enrique VII que, las posibles quejas y reclamaciones de los mercaderes fletadores no recayesen sobre los maestros fletantes, pues eran ajenos al retraso con que partieron sus naos, que se debió al antedicho secuestro para formar parte de la susodicha expedición. Sobre ello se instruyó asimismo al doctor Puebla, el embajador castellano en Inglaterra.

En 1500 se formó una nueva escuadra, a la que Portugaleta aportó gentes de armas que debían ser embarcadas en ella. Mientras que en la de 1503 los bilbaínos contribuyeron en gran medida a fletar cuatro barcos que iban a ser empleados en la guerra contra Francia. A raíz de la misma, los monarcas decretaron la salida de todos los súbditos franceses de sus reinos, bajo pena de muerte, excepto algunos largamente asentados en tierras castellanas, como Juan de León, en Durango, Juan de Francia, Pierres Morroson, Juan Luxuer, Juan Mixaot, Juan Galarte Bonet, Guillemalo Mirez, Juan

de Bayona, Pedro de los Ríos Bonet y Juan Rey, en Bilbao. Ese año 1503, algunas carabelas francesas andaban por la costa gallega cometiendo estragos, por lo que para socorro se mandó la carabela del portugalujo Pedro González de Galaza, con otras tres armadas, con 330 hombres; a las que, una vez arribadas a La Coruña, el gobernador del reino de Galicia les procuraría todo el bastimento y reparaciones que precisasen, entre ellos pan para dos meses, a razón de una fanega por hombre y mes⁴¹⁰.

El denominador común de estas flotas de guerra formadas por la Corona era servir a sus propios intereses, ya fuesen éstos defensivos, bélicos, de exploración y conquista o diplomáticos. Sin embargo, en 1491, ante la inseguridad para los viajes comerciales por mar en el Golfo de Vizcaya, el Consejo Real estudió la posibilidad de organizar una escuadra de guerra para la custodia y defensa de las naves de transporte castellanas. Para su sostenimiento

410 AGS, RGS, 1494-09, 138; 1496-07, 84, 124; AGS, PTR, leg. 52, docs. 49, 51 y 54; AGS, CC, CED, 6, 70, 2; 9, 115, 3; FDMPV, 113, pp. 22-25, 45-47; 95, pp. 418-420, 470-473; 114, pp. 4-6; 119, pp. 22-23, 79-80; 7 docs. 40, 57; 12, doc. 28; 98, p. 1.009; González, 1829, I, pp. 275-279, 288-289; Labayru, 1895, III, pp. 517-522, 675-677, 709-723; Torre, 1949, I, pp. 144-149; García de Cortázar, 1966, p. 174 y ss. No obstante la guerra con Francia de 1503, las necesidades de trigo y otros abastecimientos en los puertos vascos eran tales que, ese año, los monarcas autorizaron la entrada a Portugalete y Bermeo de barcos franceses con dicho cargamento, que llevaban un seguro de paz, pero que habían sido aprehendidos (AGS, CC, CED, 6, 114, 2). En 1497 los Reyes Católicos ordenaron al corregidor de Burgos que acudiese a Bilbao, o a la costa vizcaína, para en su nombre fletar un barco de 150 toneles o más, para ir bien armado a Inglaterra y Flandes (Torre, 1949, V, p. 390). En 1500 los soberanos dispusieron pagar al piloto portugalujo Juan de Ibarra y a sus compañeros nada menos que 123.665 mrs. por su participación en la guerra de Nápoles. Ese mismo año los monarcas suspendieron los pleitos en los que estaba incurso el maestre bilbaíno Diego de Larrinaga, hasta que no retornase de la guerra contra los turcos en la que se hallaba participando; lo mismo hicieron con el también bilbaíno Lope de Acha, o Lope Sánchez de Acha; acción que repitieron en 1501, ante las demandas puestas por parte de Juan Martínez de Iruixa y consortes contra él (AGS, RGS 1500-09, 184; 1500-11, 181, 286; 1501-05, 429). En 1503 los soberanos mandaron pagar ciertos atrasos que se debían de la armada de Nápoles de 1501; entre ellos a Juan de Basabe, vecino de Deusto, 60.090 mrs. que se le adeudaban del flete de su nao; otros 19.150 a Martín de Barraondo, de Bilbao, por el mismo concepto; igual que a Sancho de Santiago, de Portugalete, 22.300 (AGS, CC, CED, 6, 153, 3). En 1504 se formó una armada vizcaína para llevar a la infanta/archiduquesa Juana de retorno a Flandes, desde donde había venido a España en 1502 para ser jurada como heredera a las coronas de sus padres (Labayru, 1895, IV, p. 15).

podrían contribuir las embarcaciones que se beneficiasen de su ayuda, en función de las mercancías embarcadas⁴¹¹.

Como he dicho y se ha podido comprobar, estas escuadras reales empleaban barcos civiles, que a veces participaban en ellas voluntariamente, a cambio de una remuneración; pero también podían ser confiscados, con los consiguientes perjuicios para el tráfico mercantil. Como hemos visto ocurrió en parte con la armada de 1496 hacia Flandes.

En 1476, el rey Fernando daba seguros a los maestros bilbaínos para su participación en una armada que se estaba formando en el puerto de su villa, en esta ocasión para ir contra Francia. Se trató de garantizarles que tras desestibar las mercancías que llevaban en sus naves para aprestarlas para la guerra, éstas volverían a ser empleadas de forma preferente en los nuevos embarques, una vez terminada la conflagración, para que así no perdiesen sus fletes. También dio permiso el monarca para que cualquier navío vizcaíno pudiese entrar en dicha escuadra real. En 1487 se formó otra flota real, para lo cual se apercibió a los maestros y patrones de los navíos, carabelas y fustas de más de 30 toneles de Vizcaya y Guipúzcoa, de que no podían abandonar los puertos sin licencia real para estar así disponibles. Contra esta inmovilización protestó la Universidad de mercaderes de Burgos, pues no se podía usar ningún navío de la costa, tanto estibados como vacíos, porque entre ellos se encontraban ocho o nueve cargados con hierro y lana en Bilbao y Laredo prestos a poner rumbo a Flandes, Inglaterra, Ruan y La Rochela; de forma que si permaneciesen mucho tiempo amarrados, dichas lanas se echarían a perder. Mientras que, por otra parte, un barco bilbaíno de un tal Barraondo, que iba con destino a esa villa con ropa (paños) fue obligado por el mal tiempo a fondear en Guetaria, donde se hubo de quedar por el embargo real. Si bien el maestro del mismo estaba dispuesto a llegar a Bilbao y una vez allí, tras desestibar, permanecer inmovilizado, pero cuando iba de camino salieron dos pinazas armadas a su encuentro y le obligaron a retornar a Guetaria. Por todo ello el citado gremio mercantil suplicó a los monarcas levantasen las restricciones a la navegación

411 García de Cortázar, 1985, II, pp. 276-277.

de dichas diez embarcaciones, a lo que éstos accedieron. Secuestro que se volvió a repetir en 1495, para otra armada real, el cual fue retirado una vez que la misma hubo partido. En 1519 fue el rey Carlos el que formó otra escuadra, por lo que la flota lanera que estaba aprestada para zarpar a Flandes desde Portugaleta fue requisada y se prohibió partir a los barcos que la componían, a la espera de ver si eran utilizados en la misma⁴¹².

412 FDMPV, 95, pp. 422, 432; 14, docs. 123, 194; 137, pp. 108-109, 163-164; 108 pp. 1.673-1.678; Labayru, 1895, III, p. 392; González Arce, 2010b, pp. 171-172. Hacia 1479 fue aprehendido por orden real un carracón llamado Santa María, que estaba cargado y fondeado en Deva, propiedad del mallorquín Pedro Juan Barrera, para participar en la armada ordenada por los reyes contra los franceses. El aprehensor fue Juan de Alos, vecino de Deva, que puso como sus avalistas a Juan de Arbolancha, de Bilbao, y a Lope Sánchez de Barraondo, Domingo Alos y Domingo de Sarasola. Posteriormente, dicha nave fue tomada por Martín de Sarasola y Domingo, ambos vecinos de Deva, junto con Juan de Arbolancha y Lope Sánchez de Barraondo, de Bilbao, tras comprometerse a devolver el barco a su dueño una vez regresasen de dicha armada, y pagarle 1.500 doblas de oro, según signaron en un contrato ante notario. Como no cumplieron lo acordado, el rey Fernando mandó ese año ejecutar en sus bienes la pena en la que habían incurrido, que era el doble del valor del navío y del dinero prometido. De manera que se embargó a Arbolancha una nao llamada Santiago, que se puso bajo custodia de su hermano y fiador, el mercader Martín Sánchez de Arbolancha; sin embargo, Juan no respetó la requisa y volvió a hacer uso de la embarcación, partiendo con ella hacia donde le plació. Por ello, dicho monarca, primero en solitario ese año, y al siguiente, 1480, él y su mujer la reina Isabel, ordenaron secuestrar los bienes de ambos hermanos, así como de los restantes fiadores, por la cantidad de 3.000 doblas. Finalmente, el año 1480, Arbolancha, que alegó que únicamente había hecho de fiador de los otros implicados, acabó por abonar 500 doblas, por lo que los soberanos mandaron desembargar sus bienes y los de su congénere, que era a su vez su avalista. En cuanto a Lope Sánchez de Barraondo, ese mismo ejercicio los Reyes Católicos le dieron una carta de poder para que el rey de Inglaterra liberase el carracón del mallorquín, que se hallaba retenido en sus costas; el cual se limitó a entregarle su equivalencia en dinero, por cuantía de 500 doblas, que los soberanos españoles le mandaron requisar o esa misma cantidad en bienes pertenecientes al mismo, para entregarlos a Arbolancha. Por su parte, Arbolancha inició poco después un proceso para que la justicia de Deva embargase en su favor los bienes de María Sánchez de Aquebarro y sus consortes, fiadora de su hijo Juan de Alos, así como los del piloto Juan González de Ciara, y Martín de Alos, sus hermanos, igualmente avalistas de Juan, junto con los de Martín de Sarasola y Domingo de Alos. A pesar de ello, todavía en 1489 los monarcas debían autorizar a Arbolancha para que se cobrase de sus avalados, o en sus propiedades, la parte que les correspondía haber satisfecho y que finalmente pagó Arbolancha (FDMPV, 114, pp. 123-125; 117, pp. 25-28, 137-140, 153-159; AGS, RGS 1489-11, 231). Esta requisa de embarcaciones para la guerra tenía sus límites. Así ocurría, por ejemplo, con los componentes de un gremio de mareantes y pescadores, la cofradía de

La provincia de Guipúzcoa no ayudó con barcos en la armada de 1481, sino que le fueron impuestos 1,2 millones de maravedís de contribución, que tampoco pagaron sus habitantes, por lo que sufrieron los apremios del contador mayor real. Que cesaron una vez que el territorio, en 1484, prestó servicio militar a la corona con tres buques sostenidos a su costa para la guerra contra Granada y, por ello, le fue perdonada la anterior deuda. No obstante, si bien Guipúzcoa fue renuente a sumarse a las armadas reales, no dejó de formar algunas propias para defender sus intereses. Como la de 1487, cuando aprestaron cuatro o cinco carabelas para, con la excusa de que habían recibido daños de franceses y bretones, disponerse a robar a cuantos se encontrasen en la mar. Lo que motivó la intervención de la Universidad de mercaderes de Burgos, que alegó podría sufrir las consecuencias de sus ataques, que solicitó no se constituyese esta flota sin que antes diesen fianzas las villas que la armasen para garantizar la paz y seguridad a los aliados comerciales de dicho gremio mercantil. Máxime cuando los vecinos de Rentería habían apresado dos navíos franceses, lo que podría provocar represalias de dicho reino sobre sus propios barcos y mercaderías. Petición que fue atendida por los monarcas. En 1498, ante la presencia de naves francesas armadas en el Canal de la Mancha, la Junta de procuradores de la provincia de Guipúzcoa solicitó a los reyes licencia para formar una escuadra defensiva. Que les fue concedida, siempre que, de nuevo, diesen fianzas que asegurasen a los naturales castellanos y de otros países aliados⁴¹³.

San Andrés de Castro Urdiales, cuyos miembros tenían un privilegio real que les exoneraba de ser presos en sus cuerpos y prendados en sus bienes, sus barcos y pinazas entre ellos, salvo por deuda propia. Merced que no había sido respetada por Ochoa de Asua, lugarteniente de merino de la Merindad de Uribe, Fortuño del Corral, Juan de Goyri, Juan Martín de Goyri, Juan Martín de Uriquiz, Pedro de Goyri y Martín de Goyri, vecinos de Deusto, que en 1480 cuando iban armados por mar y tierra, le tomaron una pinaza a Martín Pérez de Cereceda, el mozo, miembro de dicha cofradía, que estaba amarrada en San Nicolás de Somorrostro, en el canal de Bilbao, con sus aparejos, desde donde se la llevaron a Deusto contra su voluntad. Bajo el pretexto de que lo hacían para resarcirse de ciertos gastos que había echado por repartimiento la Hermandad de Vizcaya, en la que cupo pagar a Castro Urdiales cierto dinero, a pesar de que no pertenecía a dicha Hermandad (FDMPV, 117, pp. 150-153).

413 FDMPV, 14, docs. 108, 121, 209; González Arce, 2010b, p. 171. En 1495 se remitió una cédula real al capitán de la frontera con Francia y a los corregidores de Vizcaya y

Las cada vez más frecuentes guerras internacionales, que se incrementaron a lo largo del siglo XV, fueron un serio inconveniente para el intercambio mercantil. Hasta el extremo de que los mercaderes de los países en conflicto no sólo se exponían al acudir a territorio enemigo a ser asaltados, robados, embargados, apresados y hasta ejecutados, sino que las autoridades de su propio Estado podían tomarlos por traidores, al favorecer a la parte contraria con sus tratos comerciales, o con sus servicios navales, financieros, de intermediación, de correspondencia, diplomáticos, etc. De esta forma, fue frecuente que, en tiempos de enfrentamiento, los monarcas castellanos prohibiesen a sus súbditos todo tipo de negocios, incluidos los mercantiles, con los países enemigos.

Como ocurrió en la antedicha lucha sucesoria en la que se implicó Portugal del lado de Juana, hija de Enrique IV, contra su tía, la reina Isabel. De modo que los Reyes Católicos vetaron los intercambios con dicho reino a sus súbditos. Motivo por el que en 1478 autorizaron el corso a Martín Ochoa de Sasiola, y a su piloto Miguel de Barrasqueta, para que con sus carabelas, compañías de barcos y gentes armadas fuesen a Portugal para prender aquellas naves de castellanos que allí encontrasen, o con mercancías castellanas, en especial caballos, hierro, acero y vituallas. Amén de hacer todo el daño que pudiesen al rey portugués y a los naturales de ese reino. En contrapartida, podían quedarse, a modo de botín, con aquello que capturasen. Sin embargo, no podían ser apresados ni confiscados los mercaderes y sus bienes con licencia de los monarcas para traficar con Portugal⁴¹⁴.

Guipúzcoa, para que permitieran a los maestros de naos de la segunda armar naves contra los franceses para vengar los robos infligidos por ellos (García de Cortázar, 1985, II, p. 261).

414 FDMPV, 114, pp. 21-22. No se trató de enfrentamientos incruentos, sino que dejaron víctimas mortales y prisioneros de guerra. De modo que en 1478 los Reyes Católicos ordenaron a todos los capitanes de barcos que entregasen a todos los portugueses que tuviesen en su poder al vizcaíno Pedro Ortiz de Bolívar, para intercambiarlos por 16 tripulantes que le habían sido tomados de su carabela en Portugal, en contra del uso y costumbre mantenidos entre dicho reino y el condado de Vizcaya, que consistían en no secuestrar personas para pedir rescate por ellas (FDMPV, 114, pp. 57-58; Torre y Suarez, 1963, I, p. 171; García de Cortázar, 1985, II, p. 286). Los conflictos marítimos con Portugal se remontaban mucho tiempo atrás. Por poner un ejemplo, en 1425 los

De una de tales licencias gozaba en 1478 Juan de Mele, o Mole, bretón de San Pablo de León (Saint-Pol-de-Léon) bajo el amparo de los Reyes Católicos, cuya nao que transportaba paños, lienzos, candeleros de latón, artillería y otras cosas, todo por valor de unas 2.000 coronas de oro, fue asaltada y robada en las costas portuguesas por dos naos del portugalujo Pedro de Bilbao, que andaban en armada; las cuales acabaron por recalar en El Puerto de Santa María. Los soberanos mandaron al antedicho patrón que le restituyese lo confiscado. Y, más adelante, que lo hiciese sin exigirle fianzas a cambio, como había intentado. El propio Pedro de Bilbao fue abordado por unos portugueses el 25 de octubre de 1493, cuando salía del puerto de Faro camino a Flandes, con su embarcación cargada de mercancías; la cual, que le fue robada así como su cargamento, junto con su flete, tenía un valor estimado de 3.000 ducados. Los Reyes Católicos solicitaron amparo para él al rey de Portugal, con arreglo a las alianzas firmadas entre ambos reinos. Del mismo modo, Bilbao fue asaltado posteriormente, hacia 1496, por unos franceses, cuando patroneaba una nao de unos 220 toneles estibada de higos y fruta, asimismo por la costa portuguesa, que conducía rumbo a Flandes. Embarcación y carga que fueron estimadas en un valor de 8.000 ducados de oro. Cantidad por la que solicitó una carta de marca y represalia contra cualesquier súbditos del rey de Francia. Los monarcas mandaron que se tasasen sus pérdidas antes de emitir el documento⁴¹⁵.

A raíz de este conflicto bélico, en 1476 los Reyes Católicos hubieron de conceder un perdón al mercader bilbaíno Rodrigo de Fagaza, patrón de la nao Santo Espíritu, fondeada en Flandes el año anterior; la cual, tras una serie de desperfectos, decidió llevar a Andalucía, pero en su ruta sufrió la pérdida del piloto, que hubo

mercaderes bilbaínos Juan Pérez de Landazábal y Martín Pérez de Salcedo, junto con el vecino de Deusto Juan Martínez Placer, denunciaron ante un alcalde de Bilbao que hacía tres años les habían embargado en Oporto una barca suya y de otros propietarios, patroneada por el último de ellos, por orden del concejo local, la cual se encontraba en ese momento en la ría bilbaína, por lo que solicitaron que fuese aprehendida. El alcalde pidió su secuestro al preboste local (FDMPV, 55, fols. 1r-3r).

415 FDMPV, 114, pp. 46-48, 66-67; AGS, CC, CED, 1, 211, 1; AGS, RGS 1496-01, 70; García de Cortázar, 1966, p. 260.

de ser sustituido por un extranjero y, debido a su mal estado y al mal tiempo, hubo de recalar en Cascáis, para lo que pidió seguro de anclaje a las autoridades portuguesas cuando ese reino se hallaba en guerra contra Castilla. Permiso que no le fue concedido si no se comprometía a hacer un viaje de retorno a Flandes con vino, aceite y otras mercancías. A lo que accedió por necesidad, pero no quiso volver a tratar con dicho país aún a pesar de la gran cantidad de dinero que le ofrecieron de haberlo hecho, para no contravenir los mandamientos reales castellanos. De modo que puso rumbo a Bilbao y en el camino apresó una carabela portuguesa, que armó para el servicio real contra franceses y portugueses. Gracias a este perdón, Fagaza no podría ser prendado ni apresado a causa del incumplimiento de la prohibición de tratar con Portugal, ni por las autoridades del reino ni por particulares que hubiesen ganado licencias para poder proceder contra él⁴¹⁶.

En 1477 el perdón dado por los monarcas fue por los excesos de celo a su servicio, no por la contravención de sus órdenes. Así, el bilbaíno Juan Ochoa, como capitán real (más bien corsario), había andado en beneficio de los reyes en armada por el mar contra Francia, Portugal y sus súbditos y naturales, y los moros, en compañía de su hermano, Pedro de Elguera, y su primo, Juan de Rabanza (Rabanuza), que era el maestre de la nao que usaron para el corso, así como de Pedro de Vañales, Sancho de Vañales, platero, Juan de Sangronis (*¿arranzale?*) y Ochoa de Elguera. En dicha acción habían asaltado barcos y mercancías, tanto de dichas nacionalidades como de otras, lo que había provocado a su vez heridas y muertes a varias personas. Al tiempo que en Inglaterra habían apresado varias naves que, tanto ellas como su contenido de mercancías, fueron puestas a disposición real. Motivos por los que los corsarios temían que ellos y sus bienes sufriesen consecuencias legales por sus actos, así como represalias por parte de particulares; de manera que demandaron perdón regio. El cual, los soberanos, aduciendo argumentos basados en la clemencia y el servicio recibido de los demandantes, así como por las nuevas armadas en las que iban a

416 FDMPV, 113, pp. 100-102; García de Cortázar, 1966, pp. 260, 351-353; 1985, II, p. 252.

participar, les fue concedido, amparado en el motu proprio, ciencia y poderío real absolutos; al tiempo que ponían bajo su salvaguarda a sus personas y propiedades, y les libraban de las manchas e infamias en las que hubiesen incurrido de hecho o de derecho. No obstante, la dispensa no cubría casos alevosos, traición o muerte segura, o la saca de metal precioso fuera del reino. Caso similar fue el del perdón concedido, igualmente ese año, a Pero Ruiz de Munchaca y Diego López de Aresmendi, que habían servido con su nave y tripulación asimismo en la armada contra Portugal, sin remuneración alguna⁴¹⁷.

Algunas licencias reales vistas arriba, otorgadas para armar barcos a raíz de la lucha con Portugal por los Reyes Católicos, eran muy parecidas a patentes de corso. Cuyo formato tuvo la obtenida en 1479 por Alonso de Salvatierra, autorizado a aprestar un carracón y dos carabelas para hacer guerra a los portugueses. Tenía permiso para andar por el mar y tomarles sus navíos y bienes⁴¹⁸.

417 FDMPV, 113, pp. 169-171, 175-177. Hacia esas fechas, 1476-1477, el bilbaíno Juan Ochoa de Elguera armó como capitán una nao para participar en estas acciones corsarias al servicio real, en lo que invirtió 454.000 mrs.; la cual le fue tomada por el conocido pirata francés, capitán al servicio del rey de Francia, Colón, a quien debió entregar un rescate a cambio de su tripulación de 520 doblas de oro. Posteriormente, Ochoa compró otra nao que le costó armar 354.000 mrs. Con ésta, cuando estaba en El Puerto de Santa María, recibió la orden real para ir con ella en armada, lo que hizo durante seis meses a su costa, para lo que empleó otros 450.000 mrs. Más adelante, en Sevilla, le fue embargada asimismo por la Corona para participar en una expedición a la Mina de Oro, en contra de su voluntad; lugar donde naufragó, y cuyo valor fue estimado en unos 300.000 mrs. Posteriormente, armó otra nao perteneciente a Juan Ruesga, en la que se embarcó como capitán por orden real, para lo que destinó 254.000 mrs. Tras ello, se enroló en otra nao de Domingo de Guilligui, y fue herido en una mano y, a resultas de lo cual, quedó manco. Y, finalmente, se embarcó en la armada contra el turco organizada por los monarcas como capitán de la nao de Ochoa de la Atalaya, en la que su tripulación no se quiso enrolar hasta recibir de su puño un albalá en el que les garantizase que serían retribuidos como las gentes de otras capitanías. A los que todavía debía su sueldo cuando en 1483 informó a los soberanos a este respecto. Información en la que les comunicó que no había sido resarcido por ninguno de estos servicios prestados, por lo que se hallaba en estado de pobreza. Al tiempo que les solicitó fuese recompensado por ellos (FDMPV, 118, pp. 104-106). Como vemos, muchos mareantes bilbaínos hicieron del corso y del servicio militar para la Corona una forma de vida, hasta el extremo de que, como el que nos ocupa, se convirtieron en militares profesionales, frente a otros que, como estamos comprobando, lo fueron más bien ocasionales.

418 FDMPV, 114, pp. 71-73.

Poco después el bilbaíno Andrés de León manifestó su intención de armar ciertas fustas contra Portugal, para lo que demandó de los monarcas perdones para que las gentes que con él partiesen fuesen exoneradas de los delitos que hubiesen cometido, incluidos homicidios, excepto alevosías, traiciones o muerte segura; tal y como era habitual en las guerras medievales reclutar reos o delincuentes, a los que se concedían a cambio de su participación estas gracias. En este caso, los que a ello se prestasen deberían dar fianzas que garantizaran que realizarían servicio militar en dichas embarcaciones al menos durante un año, a su costa y sin sueldo alguno⁴¹⁹.

Terminada ese año 1479 la guerra contra Portugal, y una vez firmada la paz, algunos maestros con estas patentes de corso siguieron sin embargo con su actividad. Como el bilbaíno Juan Íñiguez de Bermeo, cuya nave, pilotada por su criado Pedro Ortiz de Bolívar, había apresado una carabela latina —cargada de cera, miel, aceite, urchilla y otras cosas—, de Martín Alonso (o Alfonso) y Juan Yáñez, vecinos de Puerto (Oporto), cerca de Salazar (Saint-Nazaire), amparada por el seguro de dichas paces. Los portugueses apelaron ante la justicia de Laredo, que mandó al bilbaíno devolver la carabela o al menos ponerla en custodia bajo las autoridades locales. Lo que no fue atendido por el piloto, que no reconoció la competencia del juez laredano y huyó hacia Bilbao. Donde su corregidor sí que embargó la nave, aunque la mayor parte de su carga había sido ya vendida, por Bermeo y Bolívar, o se había estropeado. De forma que los portugueses pidieron a los Reyes Católicos que se les indemnizase por valor de 2.000 doblas de la banda, a lo que éstos accedieron ordenando la requisa de bienes de los contraventores o sus fiadores. Orden que estaba por cumplir todavía en 1480,

419 FDMPV, 114, pp. 75-77. En 1484 un vecino de Gordejuela fue perdonado por Isabel I por haber dado muerte a otro, y por algunos delitos y crímenes más, al haber participado en una armada contra los moros en la guarda del Estrecho, un año y un día, a su propia costa, según fe dada por el capitán de dicha armada (FDMPV, 119, pp. 127-129). Además de perdón de los delitos, los embarcados podían obtener otras ventajas, como el aplazamiento de los procesos judiciales que tuviesen abiertos o los que pudiesen tener en el futuro. Caso de lo ocurrido en 1485 con García López de Arriarán, contino real y capitán en la armada contra los moros, que solicitó de los monarcas una de estas suspensiones preventivas, pues tras la muerte de su suegro preveía pleitos en su ausencia sobre la herencia de su mujer (FDMPV, 120, pp. 42-44).

porque los vizcaínos alegaron que las paces, aunque habían sido firmadas, cuando se produjo el abordaje todavía no habían sido pregonadas ni hechas públicas. Asalto en el que también había participado con su carabela el maestre donostiarra Juan López de Trinaldo —en otro documento se dice Juan Sánchez de Alvialde—, que se había quedado con la mitad del botín. Los monarcas mandaron a las justicias vizcaínas, no obstante lo alegado, restituir lo apresado y resarcir a los portugueses por las costas y daños, con amenaza de que si no era así ejecutado se cobrarían el importe del condado de Vizcaya o de sus vecinos. Tras suplicar Bolívar que solamente tuviese que responder por la parte que le correspondía del robo, los monarcas ordenaron que el patrón donostiarra hiciese lo propio. Más adelante, el antedicho Juan Íñiguez actuó para que los soberanos dispusiesen asimismo que su propia marinería, la tripulación de su carabela patroneada por Bolívar, de la que era piloto Guillaume el Bretón, y en la que iban otros muchos marineros, a algunos de los cuales se cita por su nombre, como el contra maestre Pedro de Arando, le entregasen la parte del pillaje que les había correspondido en el abordaje, para que así el armador no tuviese que correr con ella. Cada tripulante debía hacer frente a su porción del botín, excepto los tres antes citados, que habían de responder por todo él como oficiales de la nave. Finalmente, los monarcas hubieron de poner el asunto en manos del corregidor de Vizcaya, pues el preboste de Bilbao, tras encarcelar a Íñiguez, en lugar de embargar sus bienes lo liberó, lo que aprovechó para reclamar la ayuda del Condado contra las órdenes reales, que tildó de desafortadas, y amenazar de muerte a los portugueses si perseveraban en su petición de encarcelamiento y requisa de su patrimonio. El corregidor debía ejecutar el mandato regio y prender a Íñiguez y/o a sus marineros. Y para resarcir a los portugueses debía guiarse por las cartas de averías suscritas por su nave, así como por la escritura notarial del reparto del botín acordado por los asaltadores, el vizcaíno y el guipuzcoano⁴²⁰.

420 FDMPV, 114, pp. 113-118; 117, pp. 15-18, 45-48, 77-79, 104-106, 130-135; Torre y Suarez, 1963, II, pp. 7-10, 18, 20, 45, 50, 57; García de Cortázar, 1966, pp. 355-357; 1985, II, p. 286.

Ese mismo año 1479 también fueron firmadas las paces con Francia y, como en el caso de Portugal, algunos mareantes vizcaínos prosiguieron con la guerra por su cuenta, asaltando naves francesas. Caso, por ejemplo, de los bilbaínos y laredanos Martín González de Escalante y Martín de Fogaza, que abordaron la nao del francés Glado (¿Guido?) de Martinete, vecino de Borjes (¿?), en Francia, que navegaba entre Ibiza y Mallorca, y en la que llevaba bienes por un valor estimado de 10.000 ducados de oro. Como en el caso anterior, los monarcas ordenaron restituir lo robado, embargar los bienes de los asaltantes y prender sus cuerpos⁴²¹. No obstante, en diversas ocasiones se reanudaron los conflictos con el reino vecino, bastante frecuentes en este final del siglo XV y comienzos del XVI. Así, hacia 1496 los bilbaínos Ochoa de Mondragón y Martín de Agurto⁴²², junto con otros, habían asaltado con dos barcos armados una barca francesa de la que robaron al inglés Juan Cointo, al que tomaron por francés, cierta cantidad de paños. Motivo por el que Mondragón fue preso en la corte real, donde se puso de acuerdo con el afectado, junto con su socio, para devolverle lo apresado o su valor, por importe de 180 ducados. Por ello, informó a los reyes que tenía noticia de que en la armada que había retornado de Flandes tras llevar a la infanta Juana para su casamiento con el archiduque Felipe, ciertos tripulantes tenían en su poder algunas de las mercancías tomadas a Cointo, que estaban dispuestos a retornarle según el precio que éste había tasado en un memorial que había elevado a la corona, siempre que se le descontase dicha cantidad del acuerdo de los 180 ducados. A lo que accedieron los monarcas. Paralelamente, los soberanos conminaron a las autoridades de Vizcaya para que obligasen a aquellos que hubiesen participado en el pillaje a que devolviesen lo que del inglés les hubiese correspondido en el reparto del botín —entre ellos, sin duda, los antes citados que habían viajado con la infanta—, y a contribuir en los

421 FDMPV, 114, pp. 121-123, 126-127. En 1486 fueron asaltados ciertos mercaderes de Montpellier en la costa de La Provenza por marineros vizcaínos (García de Cortázar, 1966, p. 265).

422 Prestó testimonio en el pleito del preboste de Bilbao contra el de Portugaleta de 1498, donde declaró que tenía 41 años y era residente en Bilbao (ARCV, SV, 4296-1).

180 ducados y en las costas procesales⁴²³. En 1499 el corregidor de Guipúzcoa y el alcaide de Fuenterrabía ordenaron mediante sentencia al bilbaíno Martín de Arbolancha pagar a Martín de Foces, francés de Bayona, el valor de un navío y ciertas mercancías que el vasco le había tomado durante una tregua efectuada entre los reinos de Castilla y Francia. El asaltante recurrió en 1500 el fallo ante los Reyes Católicos, pues igualmente durante dicha tregua otros franceses habían abordado la carabela de Pedro de Ribamartín y Juan del Llano, criados del citado Martín de Arbolancha, estimada en unos 1.000 ducados de oro. El condenado solicitó no tener que abonar nada, tanto él como sus fiadores, hasta que no se resarciese a sus criados por el robo sufrido, o al menos hacerlo sólo a partir de los 1.000 ducados que a ellos les debían. Los monarcas pusieron el asunto en manos del corregidor de Vizcaya⁴²⁴.

Estos abordajes extemporáneos no solamente repercutieron en extranjeros naturales de países enemigos, sino que igualmente se vieron afectados por el corso incluso los mercaderes de territorios aliados y amigos.

Caso de los bretones, cuyo ducado se hallaba por entonces desafecto a la corona francesa. El año 1477 el duque de Bretaña escribió a los Reyes Católicos porque uno de sus súbditos había sido asaltado por marinos de Vizcaya. En concreto se trataba de Joan Boezart, residente en Saint Malo, cuya carabela transportaba 28 botas de vino, 15 quintales de cera, 1 tonel de aceite, otro de vinagre, 10 atunes, 10 toninas, 54 cordellates y 4 cuartillas pardillas; mientras que en dinero amonedado llevaba 45 cruzados de oro, 10 castellanos de oro, 11 doblas y escudos de oro, 1 ducado, 4 enriques

423 AGS, RGS 1497-03, 78, 144.

424 AGS, RGS 1500-08, 233; 1500-11, 136. En 1498 el bilbaíno Pedro de Ribamartín denunció ante los Reyes Católicos que cuando marchaba hacia el condado de Flandes con una nao cargada de fruta, se encontró con otra nao de Antón de Bolaños, Rodrigo de Bolaños y otros hermanos que hundió la suya, pérdida por la que no había sido resarcido. Dicho Ribamartín había trabajado unos diez años al servicio del regidor bilbaíno Fernando de Covarrubias, muerto hacia ese año 1498; cuando, tras fenecer el susodicho, el maestre bilbaíno reclamó de sus herederos que le pagasen lo que le debían, tal y como había dispuesto el finado en sus mandas testamentarias. Lo que éstos no quisieron cumplir. Por lo que puso el caso en manos de los monarcas (AGS, RGS 1498-04, 85; 1498-08, 41).

viejos, más 1 marco y 6 onzas de plata y 3 reales; en equipamiento militar, 14 arneses de *compañones* con sus celadas, 12 espadas, 8 puñales, 12 lombardas con sus servidores, 1 espingarda, 24 lanzas, 5 docenas de dardos, 5 ballestas de acero, 6 arcos con sus flechas y viras, 4 lances de fuego y 50 libras de pólvora; los instrumentos de navegación y aparejos eran, 3 compases de mareaje, 3 relojes, 3 pendones, 8 remos, 2 áncoras, 2 cables nuevos, 3 hociques, 3 *arponiques* con otros menudos alambres, 6 *sondarizas*; las vituallas, 2 pipas de bizcocho, 150 libras de manteca, 10,5 docenas de pescado enjuto, la carne de 2 bueyes; y, la vestimenta, 3 cueros de bueyes, todos sus vestuarios y doblas de la compañía. En total, todo ello y otras cosas podían sumar 2.250 coronas. El atraco, donde robaron lo antedicho, lo protagonizaron Juan de Romata y Joan de Plasencia, vecinos de Laredo, en compañía de Martín Sáez de Barraondo o su lugarteniente en su nave, Martín de Plasencia, vecino de Bilbao, Ochoa de Ibarra, Juan Pérez de Guizarasa, vecinos de Arandia, Martín de Alday y Juan de Alday, vecinos de Ostu (¿Deusto?), con sus respectivas carabelas y otras naves. Los Reyes Católicos pusieron el asunto en manos del corregidor de Vizcaya, con el encargo de que aplicase justicia⁴²⁵.

En 1483 se reprodujeron nuevos ataques contra bretones, en este caso por parte del capitán Martín de Zarauz, vecino de Zumaya, que llevaba en su nao armada de maestre a Ochoa de Asúa, de Asúa, en la ría del Nervión. Quienes asaltaron frente a las Hoces de Saltes a Artur de Lili y su nao, en la que llevaba, rumbo a Jerez, mercancías por valor de 6.000 doblas de oro. Acción en la que dieron muerte a dos hombres, y también saquearon el armamento, vituallas y pertrechos del barco, en contra de los tratados firmados con el duque de Bretaña. A los que los bretones apelaron para que los monarcas castellanos hiciesen justicia. Que encargaron al almi-

425 FDMPV, 113, pp. 177-179; García de Cortázar, 1966, pp. 248-249. En 1480 el alemán Pedro Braunde, o de Brande, natural de Lubeck, denunció ante los Reyes Católicos que cinco años atrás Martín de Rizmendi, vecino de Lequeitio, asaltó con dos naos armadas su barca con la que navegaba por Galicia y en la que llevaba sal. No se había podido resarcir contra el mismo al no tener bienes en tierra, porque *es onbre cosario por la mar e non tiene fazienda nin asiento alguno en estos nuestros reynnos ni en otra parte alguna que él sepa* (FDMPV, 117, pp. 144-145; García de Cortázar, 1966, pp. 361-362).

rante y al capitán de la armada que estaban formando para ir contra los musulmanes, que apresasen a los asaltantes, los presentasen ante ellos en la corte y requisasen sus bienes. Ese año interpuso una demanda en términos similares el bretón Iván (¿Yves?) Santibáñez, vecino de Colcarneo o Colcartebo (¿Concarneau?). El cual denunció haber sido asaltado por valor de 200 coronas, años atrás, por los bilbaínos Juan Íñiguez de Gangure, Juan Ortiz de Guecho y otros que se citan, amén de haber recibido una saetada por la que estuvo a punto de morir. En esta ocasión los soberanos pusieron el asunto, asimismo, en manos del corregidor de Vizcaya. El proceso seguía pendiente todavía al año siguiente, 1484⁴²⁶.

Otro asalto contra bretones lo protagonizaron en 1486 nuevamente algunos vecinos de Zumaya, Juan Martico y Juanjo de Zarauz, su aparcerero. En este caso en las costas portuguesas y contra Ambrosio Gurrean, Tibao Villande y otros mercaderes, a los que les tomaron género por valor de unas 4.000 coronas de oro, al tiempo que dieron muerte a dos hombres e hirieron a otro buen número. Como en los ejemplos anteriores, de nuevo los soberanos, en atención a los tratados signados con el duque de Bretaña, comisionaron en el caso al corregidor de Vizcaya, que debía prender los cuerpos y bienes de los asaltantes, convocar a las partes para impartir justicia, devolver sus haberes o el dinero que reclamaban a los bretones, y determinar quiénes eran los fiadores de los antedichos corsarios por si no bastase con el patrimonio de éstos para hacer frente a sus responsabilidades, y así tomar de ellos lo que correspondiese⁴²⁷.

Como es bien sabido, la república de Génova fue un gran aliado comercial de Castilla desde la conquista de Sevilla, a mediados del siglo XIII. Aunque, no por ello dejó de haber enfrentamientos entre ambos Estados. Caso de lo ocurrido en 1482, cuando los Reyes Católicos dieron una patente de corso a Luis de Pejón, de Segorbe, para que desde el puerto de Valencia, y con la bandera real, hiciese la guerra a las naves genovesas. Sin embargo, uno de los asaltados por el antedicho fue Íñigo de Artieta, de Lequeitio, que, junto al pisano Mariano Zampant, transportaban en sus barcos

426 FDMPV, 118, pp. 144-145, 149-151; 119, pp. 35-36.

427 FDMPV, 120, pp. 228-229.

desde Palermo paños pertenecientes a ligures. A ambos les exigió que entregasen a los genoveses que llevasen en sus navíos, así como los bienes de mercaderes de dicha república. Tras interceptarlos el valenciano y manifestar que iba en armada en nombre del rey Fernando, éste esperaba que no opusiesen resistencia y cumpliesen sus órdenes, pues, como él eran súbditos de dicho monarca. Sin embargo, primero negaron que llevasen a bordo ligures ni mercancías pertenecientes a gentes de tal procedencia, para luego oponerse a su entrega mediante el empleo de la fuerza; lo que dio lugar a un enfrentamiento armado que causó varios muertos y la toma de la nao del corsario, pues las de los detenidos resultaron ser más potentes, con todo su contenido, por un valor estimado de 20.000 ducados. Tras ello, se vio un pleito ante el cónsul de Nápoles que falló a favor de dicho Pejón; quien, no obstante, hubo de recurrir a los monarcas castellanos para que se ejecutase la sentencia⁴²⁸.

Los otros grandes socios de los castellanos en materia comercial, además de los bretones y genoveses, eran, como es de sobra conocido, los flamencos. Que, como los anteriores, también se vieron afectados, sin embargo, por el corso vizcaíno. En 1494 el bilbaíno Pedro de Arteaga (Artiaga o Urteaga) hubo de depositar fianzas por importe de 3.000 coronas en el pleito en que se hallaba inmerso, por haber asaltado a Jácome de la Umetra y a Esteban de Uguson, de Middelburg (Zelanda), pues estos recelaban de que se ausentase de Castilla y no respondiese por sus acciones, estimadas en la cantidad antedicha. Poco después, Artiaga era conducido preso a la corte por el proceso contra él iniciado ante el Consejo

428 Pejón acusó a Artieta de comerciar ilegalmente con los genoveses en tiempo de guerra, por lo que se inició un pleito entre ambos (AGS, RGS 1488-01, 317; 1488-05, 164; García de Cortázar, 1966, p. 265; 1985, p. 288). En 1495 se falló en la Chancillería de Valladolid un pleito de Jerónimo de Caneva, Esteban de Rubera, Simón Restan, Limberto Nariste y Antonio Trauto, italianos de la república de Génova, contra Juan López de Noronda, de Zumaya, Juan Martínez de Iciar, de Motrico, y Martín Yanguis, de Bilbao, a los que acusaron de haberles robado ciertas mercancías en marzo de ese año, que transportaban en cuatro barcas a Génova. Una cargada de trigo y paños, y las otras de arroz y otros artículos. Al tiempo que los tuvieron presos durante dos días, y los atormentaron. Del mismo modo les robaron el dinero en efectivo que llevaban, por un total de 600 ducados. Y ello a pesar de que apelaron a los tratados y acuerdos de paz suscritos con Castilla (ARCV, Ejecutorias, 89-22).

Real por Cornelis Deque, de origen holandés pero naturalizado castellano; situación en la que debía permanecer hasta pagar lo que debiese al antedicho según fuese el fallo judicial⁴²⁹.

El corso, y aún la piratería, eran practicados por los vascos como una forma frecuente de sostenimiento económico, y no sólo en las costas cantábricas o del Golfo de Vizcaya, sino que su radio de acción se extendió, como veremos, hasta las de Guinea o del Mar del Norte. Además, estas acciones de abordaje no fueron únicamente cosa de maestros coyunturalmente faltos de capital o carentes de encargos de fletes, sino que en ellas se aventuraron también gentes corrientes, que se embarcaron en sus navíos en busca de fortuna o de salvar una situación puntualmente delicada.

De este modo, en 1477 al siciliano de Mesina Jacobo de Espatorfora le fueron abordadas frente a las costas de Rodas, en el puerto de Castilrojo, las naves que allí tenía. En concreto, una galeota de 24 bancos y 2 naos, una de 200 botas y la otra de 100, cargadas de aceite, miel, azúcar, algarrobas, cueros y otras cosas. El asalto lo protagonizó Juan Pérez de Licona, de Ondárroa, capitán y patrón de una nao de 700 botas que se acercó a las antedichas con artimañas y engaños, al asegurar que era amigo y vasallo de los reyes de Castilla, de los que llevaba sus banderas y armas; de manera que le robó las embarcaciones y mercancías por un valor estimado de 5.000 ducados. Los Reyes Católicos encargaron una pesquisa al respecto en 1483⁴³⁰.

429 AGS, RGS 1494-07, 369; 1494-09, 110. El año 1496 se dictó una ejecutoria en la Chancillería de Valladolid en la que se dio cuenta de que la nave asaltada por Arteaga a Umetra y Ugoson llevaba bienes por un valor estimado de 2.000 coronas de oro. La causa de estos asaltos, algo que no queda claro por el mal estado del documento, en parte ilegible, parece que fue que algunos flamencos tenían deudas con Arteaga, por impago de fletes, que el afectado había reclamado infructuosamente ante los gobernantes flamencos, incluso a través del consulado castellano en Brujas. Motivo por el que, como luego veremos, Arteaga (Urteaga) obtuvo una carta de marca y represalia (ARCV, Ejecutorias, 106-15).

430 FDMPV, 118, pp. 141-143; García de Cortázar, 1966, p. 167; 1985, II, p. 288. En 1489 el rey Fernando ordenó al infante Enrique, lugarteniente general de Cataluña, poner en secuestro unas mercancías que se encontraban en el puerto de Barcelona, apresadas por el corsario vizcaíno Fernando de Escalante a dos naves venecianas, en contra de la paz suscrita entre ambos estados; pillaje que primero había sido vendido en Francia

En 1480 el afectado fue un escocés, Juan Macosin, vecino de Undi (Dundee), que sufrió igualmente el pillaje en 1477 en un navío llamado Margarita de Dundi, en el que llevaba hierro, lienzos de Holanda, bonetes, pastel, un candelabro de bronce grande (por valor de 100 doblas) y otras mercancías, por unas 4.425 coronas. El abordaje se produjo en las costas de Inglaterra, en contra de los tratados y alianzas suscritos por el rey de Escocia con el castellano, a cargo de una carabela navegada por vizcaínos y guipuzcoanos, entre los que se citan más de 30 personas, algunas de ellas ajenas a la mar, como barberos, carpinteros o calafates. Tal y como se contiene en la carta de los Reyes Católicos en la que mandaban restituir lo robado. Algo que todavía no se había cumplido en 1483, por lo que los monarcas tuvieron que volver a insistir en ello; así como escribir a la iglesia de Santa María de Ondárroa, en cuyo altar se había puesto el antedicho candelabro; también recibió igual requerimiento Mary Ochoa, vecina de esa villa y mujer de Domingo Ateguen, uno de los asaltantes, que tenía en su poder el crucifijo de dicha luminaria y otros pedazos, que podían valer unos 25.000 mrs.⁴³¹

Estas gentes corrientes no solamente participaron por motivos económicos o para hacerse perdonar sus crímenes en armadas o barcos de particulares, puestos al servicio de la corona para practicar el corso por su cuenta pero con cobertura legal, como los vistos más arriba, sino que lo hicieron asimismo en los oficialmente fletados por ésta, o por el señorío de Vizcaya, cuando debía prestar servicio militar a la misma, según vimos en la Introducción. En 1485 Montiel de Arteaga y Flores de Arteaga⁴³², capitán y maestro de una de las naos dispuestas para la armada real por el condado de Vizcaya, de nombre La Trinidad, expusieron ante los

y luego trasladado hasta la ciudad condal, según denunciaron los embajadores venecianos. En 1490 dicho rey Fernando escribió al dux de Génova, porque al valenciano Gaspar Vives le habían sido robadas por algunas naves genovesas ciertas mercancías que llevaba en una embarcación vizcaína, patroneada por Rodrigo Brica, precisamente rumbo a Génova (Torre, 1949, III, pp. 206, 335; García de Cortázar, 1966, pp. 266-267).

431 FDMPV, 117, pp. 91-94; 118, pp. 78-83, 172-173.

432 En 1498 alguien con el mismo nombre aparece como fiel del concejo de Bilbao (ARCV, SV, 1433-2, fol. 9v).

Reyes Católicos que al partir con dicha nao para unirse a la flota se concertaron con ciertos vizcaínos para su embarque en ella (se nombran diecisiete), más otras personas, para pagarles a razón de una corona al mes, mientras que a los restantes se les darían por sueldo 500 mrs. mensuales; al tiempo que a todos ellos se les adelantó el salario de un cuatrimestre, a cambio de comprometerse a servir en dicha escuadra todo el tiempo que ésta se prolongase. Sin embargo, al llegar a El Puerto de Santa María, y a pesar de que en ese lugar el capitán general de la flota, el conde de Castro, pregonó que ningún escudero, balletero, hombre de armas u otra persona alguna que hubiese recibido salario se pudiese ausentar de la armada sin licencia de su capitán —so pena de 100 latigazos y de las setenas del estipendio recibido—, muchos de sus marineros se marcharon y abandonaron el servicio militar. De forma que hubo que buscar quienes los reemplazasen, para lo que hubieron de ofrecerles mayores remuneraciones. Los monarcas dieron relación a las justicias de Vizcaya para que entendiesen en el caso, sin figura de juicio⁴³³.

En 1484 le llegó el turno a los ingleses. Los comerciantes de esa nacionalidad residentes en Castilla —¿se trataría, por tanto, de un consulado o nación a modo de corporación mercantil?— denunciaron ante los Reyes Católicos que algunos de ellos, junto con el portugués habitante en Huelva Vicent Rodrigues, habían cargado en Inglaterra, rumbo a esa villa, la nao Santa Catalina, con paños, estaño, cueros y otras mercancías, al amparo de los tratados entre Castilla y dicho reino, y gracias a una carta de seguro real. Sin embargo de lo cual, Martín de Zarauz, capitán de la nao llamada La Robada (sugere nombre), junto con Ochoa de Asúa, su maestro, y algunos vecinos de Bilbao y del condado de Vizcaya, les atacaron a golpe de lombarda hasta conseguir abordarlos y robarles la nave y su carga, que vendieron en diversos lugares. Los monarcas ordenaron poner dicha embarcación y su contenido en secuestro (embargo), de lo que se debía realizar un inventario ante escribano público, para que los bienes que no se hallasen en ella se buscasen y tomasen de quien los tuviese o los hubiese comprado. Tras de

433 FDMPV, 120, pp. 24-25, 106-107; García de Cortázar, 1966, pp. 375-376.

lo cual, los delegados regios debían hacer pesquisa y llamar a las partes para obtener información de lo ocurrido⁴³⁴.

434 Ese mismo año Martín Sánchez de Seguro, vecino de Zarauz, asaltó en Muros (Galicia) una nao fletada en Lisboa por ciertos ingleses, cuyo destino era Bristol, con 81 toneles de vino, 3 cajas de azúcar (con unas 15 arrobas) y 11 sacas de urchilla (con unos 10 quintales), propiedad de uno de ellos, Juan Escribano, vecino de Bristol, bajo la custodia de su criado. El guipuzcoano tomó al inglés dicho cargamento y al servidor bajo pretexto de una carta de represalia (al parecer individual, por tanto); y luego obtuvo de rescate por el empleado 29 doblas de oro castellanas. Como Escribano nunca pudo ver el documento que alegaba Seguro, reclamó ante los Reyes Católicos, que mandaron prenderlo y secuestrar sus bienes, para oír a las partes y hacer justicia (FDMPV, 119, pp. 169-171, 184-185; García de Cortázar, 1985, II, p. 293). En 1494 el bilbaíno Pedro de Bolívar fue el procurador de un mercader inglés, del que no se anota el nombre, cuyos bienes habían sido robados de una nao inglesa frente al bosque de La Rochela, por los hermanos de Juan de Arbolancha, al que hemos visto algo más arriba. El fruto del asalto lo condujeron a Laredo, donde dos de los piratas discutieron sobre su reparto e incluso llegaron a herirse de muerte. De modo que uno de ellos, antes de fenecer, confesó sus delitos a unos vecinos del lugar. El asesino fue detenido por la Hermandad vieja de Talavera y el dinero que llevaba le fue reclamado por el representante del mercader inglés. Puede que el asalto de los Arbolancha fuese sobre la nao del también inglés Martinete de Ache, en represalia por otro abordaje a manos británicas de una nao de Juan de Arbolancha. A causa de dicho asalto se encontraba preso su protagonista, el hermano de Juan, Sancho de Arbolancha; el cual, tras ser devuelta su embarcación y su contenido (recogido en un inventario) al inglés por Juan, fue perdonado por los monarcas, al igual que el resto de los implicados en el abordaje. En 1493 el antedicho Sancho de Arbolancha fue denunciado por otro vecino de Bilbao, como él, Juan de Larrauri, quien expuso que 3 años atrás le había encomendado ciertos toneles de vino bastardo así como *la maestría* de una nao para que lo llevase y vendiese en Flandes; tras lo que debía partir hacia Lisboa para que le entregase el beneficio de dicha venta, dando cuenta del flete. Lo que Arbolancha no cumplió, sino que se enroló en servicio de los Reyes Católicos con tres fustas. De modo que los soberanos pusieron el asunto en manos de las justicias del reino (AGS, RGS, 1493-05, 208). En 1496 el mercader inglés Juan Corte, de la ciudad de Falamua (¿Falmouth?) demandó al bilbaíno Ochoa de Mondragón, al que acusó de haberle robado como capitán de una armada 1.600 coronas, cuando viajaba en una barca inglesa cargada de mercancías. Los monarcas ordenaron apresar a Mondragón y secuestrar los bienes que le fueron hallados en su nao armada, entre ellos dos tazas de plata, y que se averiguase dónde estaban los restantes (AGS, RGS 1494-04, 472; 1494-09, 127; 1496-10, 347-348; García de Cortázar, 1985, II, p. 290). En 1477 algunos mercaderes ingleses cargaron en Londres un barco con destino a Guipúzcoa, en el que se embarcaron como marineros algunos guipuzcoanos y vizcaínos, quienes, durante la travesía, asesinaron a los ingleses y robaron el navío y su contenido. Ya en 1480, el rey inglés envió a sus procuradores, Juan Coke y Juan Fox, para tratar con los Reyes Católicos y el gobernador de Vizcaya cualesquier rapiñas y abordajes que se pudiesen producir y que afectasen a gentes de ese país (García de Cortázar, 1966, pp. 234-236).

Los súbditos del rey Fernando también se vieron afectados por acciones corsarias de los mareantes castellanos, los vizcaínos entre ellos. Hacia 1482 el bilbaíno Martín Ochoa de Armadura empleó fórmulas mucho más sutiles que las ya descritas para robar una nave catalana. En concreto, la de Francisco Alberto, que era el propietario de la quinta parte de la nao de Andrea Riso, vecino de Trapaña (¿Trapani?), a cuyo maestre había prestado dinero para su abastecimiento. Dicha embarcación se encontraba en el puerto de ¿Maleditas? cuando Armadura lo convenció para partir juntos hacia Berbería, proceder a asaltarlo una vez se encontraban en mar abierta y saquear su cargamento, por valor de unas 1.000 doblas. El asaltante fue denunciado ante el virrey de Cerdeña, que pasó el pleito a Fernando el Católico; ante el cual sólo se presentó el demandante, pero no el demandado, que se dio a la fuga y falleció antes de ser visto el caso, pues el rey lo dilató a causa de las guerras contra Granada. Ya en 1485, el monarca dispuso prender la persona y bienes del pirata si se hallaba vivo, si no, debían responder por él sus herederos⁴³⁵.

En 1485 fue presentada ante los Reyes Católicos la denuncia de Pedro de Barcelona, vecino de esa ciudad, aunque en otro documento se lo domicilia en Valencia, en el sentido de que en julio de ese año había partido desde esta última en el ballener de mosén Juan de Valtierra, cargado de paños, greda, cardas y otras mercancías, suyas y de ciertos valencianos, que había sido asaltado cerca de Ibiza por la nao de Juan de Plasencia, vecino de Bilbao, que dijo ser capitán mayor de los monarcas. Ante la resistencia de los aragoneses, el bilbaíno los abordó y en el enfrentamiento mató a algunos de ellos e hirió a otros, hasta que por la fuerza de las armas les robó el cargamento por un valor estimado de 9.000 ducados de oro. A pesar de que Fernando V había despachado sus cartas para que se impartiese justicia, y de que Plasencia había dado en Bilbao, antes de partir en armada, fiadores con que responder a sus excesos, los damnificados no habían sido compensados. Los monarcas

435 FDMPV, 120, pp. 290-292. Las frecuentes acciones piráticas de los vizcaínos y otros castellanos, movieron al rey Fernando el Católico a ordenar en 1486 a su capitán general en Italia que reprimiera este tipo de abordajes y robos (García de Cortázar, 1966, pp. 265, 267).

ordenaron a las justicias vizcaínas prender los cuerpos y los bienes de los asaltantes, para ponerlos bajo custodia de personas llanas y abonadas, tras ser registrados notarialmente, para luego juzgar el caso. El pleito llegó en 1486 a la Chancillería de Valladolid, con Pedro de Barcelona y Francisco Esparse, su padre, ambos de Valencia, como demandantes, y con Juan de Plasencia, Íñigo Elreco, Pedro de Motrico, Sancho de Buildana, Pedro de Zabala y Ochoa de Larrea, de Bilbao, como demandados⁴³⁶.

Acciones corsarias de las que no se libraron ni siquiera los naturales de Castilla, como acabamos de ver. Sobre todo, los gallegos. Caso de lo ocurrido en 1478, cuando unos vizcaínos, Juan Fernández de Roncesvalles, Pedro Ochoa, Pedro de Reto, Juan Ruiz de Zorroza, bilbaínos, Diego López de Arizmendi, de Ondárroa, Pero de Mojares, de Durango, y Juan de Salazar, del Puerto (¿Santoña?), fueron acusados por un mercader coruñés, Alonso Pérez, propietario de la nao San Gabriel, de haberlo abordado y robado en 1475 sus mercancías, por valor de 5.000 doblas de oro, con cuatro naos armadas que los antedichos tenían en el puerto gallego de Muros⁴³⁷. Un proceso similar se vivió en 1486, cuando Juan de La Coruña, vecino de dicho surgidero de Muros, denunció haber sido asaltado unos seis años atrás en su viaje desde Andalucía a su casa. Iba en un navío de su propiedad, cargado de vino, higos y otras frutas, por unas 500 doblas, cuando tres bilbaínos, Sancho de Ceballos, Juan de Portuondo y Capiludo, lo abordaron con algunas fustas y naos armadas, y secuestraron su nave con el argumento de que era gallego, la cual llevaron a Bayona. Tras solicitar la devolución de la misma y su contenido, sólo obtuvo el de la primera a cambio de un rescate de 60 doblas de oro. Sin que las justicias locales le diesen cumplimiento de justicia, a pesar de disponer de cartas favorables signadas por el arzobispo de Santiago, ya que los asaltantes contaban con apoyo

436 FDMPV, 120, pp. 121-123, 129-131; 140, pp. 33-34. García de Cortázar, 1985, II, p. 287. Al año siguiente, 1487, llegó asimismo a la Chancillería otro proceso similar. En este caso fue el querellante el sevillano Juan Ramio, y los querellados Pedro de Mañaricua y Miguel de Mocharas, de Durango, que habían asaltado el navío La Barbera, en el que viajaba el primero rumbo a Mallorca, con una nave en la que iban en armada, llamada Chipirrote (FDMPV, 140, pp. 164-169).

437 FDMPV, 114, pp. 12-14.

local, al ser acreedores de numerosos favores en el lugar. Los monarcas pusieron el asunto en manos de la justicia vizcaína⁴³⁸.

Sin dejar Galicia, en 1479 el abordado fue Fernando de Quintanadueñas, criado de Juan de Salvatierra, que navegaba en una pinaza desde el puerto de Mugía a Finisterre, en la que llevaba papel e iba con otros mercaderes laredanos. El asaltante fue Juan Íñiguez de Ceranga, de sobrenombre Capis, que no se contentó con robar las mercancías de todos, sino que los secuestró y los retuvo en su carabela en alta mar durante cuatro días, para que no denunciasen el hecho y no recibiesen ayuda. Además del género, tomó al antedicho 35.000 mrs. en metálico que iba a invertir en la compra de pescado y sardina con los que abastecer Burgos. Como en casos anteriores, los Reyes Católicos, ante los que se había apelado, dispusieron que se hiciese justicia y se prendase a Íñiguez para resarcir a Quintanadueñas. Sin embargo, en 1480 todavía el corregidor de Vizcaya no había ejecutado los mandamientos regios contra los culpables. También se comprobó que el concejo de Lequeitio, de donde había salido en armada corsaria Juan Íñiguez, no había tomado las pertinentes fianzas con las que cubrir los posibles abusos de sus acciones; o, si lo había hecho, no había querido indicar a los afectados quiénes eran las personas abonadas que avalaron al corsario y debían cubrir sus desmanes. De manera que era el consistorio el que había de correr con los daños⁴³⁹.

En 1484 los asaltados fueron, en este caso, mercaderes gallegos de Bayona: Juan Domínguez de Mantute, Pedro de Montes y Pedro de Santiago, que viajaban en la nao Santa María —cargada de congrios, pescado, cueros, lienzos y otras cosas—, de la que era maestre el primero de ellos, por Cabo de Palos, rumbo a Valencia, cuando fueron interceptados por Diego de Peón, capitán de la nao Gleta, Ferrando de Cubas y Francisco de Frías, capitanes de otra nao, por Juan Benito, capitán de la nao Querubín, y por Vilches, capitán de otro navío corsario. Quienes secuestraron la embarcación gallega y su cargamento, y la llevaron a Alicante, para allí pedir un rescate de 300.000 mrs. por ella. Sin embargo, una vez en dicho sur-

438 FDMPV, 120, pp. 306-307.

439 FDMPV, 114, pp. 128-129.

gidero, Pedro Sánchez de Hormaeche, maestre de la nao Trinidad, y Pedro Ortiz, maestre de la nao Santiago, vecino de Ondárroa, robaron a su vez de los antedichos corsarios la nao gallega y su contenido. Los afectados pidieron ante los monarcas cumplimiento de justicia y que éste se hiciese en Bilbao, pues eran conscientes de que si la causa se iniciaba en Ondárroa no lo conseguirían, al ser sus asaltantes postrimeros hombres poderosos y paniaguados en esa última villa. Isabel y Fernando pusieron el asunto en manos del concejo bilbaíno⁴⁴⁰.

También los andaluces padecieron las acciones piráticas de los vizcaínos. En 1483 fue Diego Fernández de Valladolid, sevillano, el que denunció ante los Reyes Católicos que cuando navegaba por el cabo de San Vicente, próximo a Lagos, rumbo a Canarias y Madeira, con una nave cargada en Sevilla con mercancías por valor de 420.000 mrs., fue asaltado por una nao armada en la que iban, entre otras personas a las que se cita, Pedro Ruiz de Muncháraz y su sobrino Sancho de Urquiaga, ambos de Durango, que era el capitán del navío perteneciente al armador y botador Juan de Bilbao, bilbaíno hijo de Martín Yáñez; y junto a ellos, Michel de Deva, el Corcobado, maestre de una nao pequeña, y Domingo Alos, asimismo maestre de otra nao pequeña, ambos de Deva. Los monarcas ordenaron hacerlos prisioneros y prender sus bienes. Posteriormente, en 1484 fueron condenados en rebeldía porque no se presentaron como parte en el correspondiente proceso judicial⁴⁴¹. Ni siquiera los intereses de los

440 FDMPV, 119, pp. 73-76.

441 FDMPV, 118, pp. 60-62, 66-68; 119, pp. 70-73. García de Cortázar, 1985, II, p. 262. En 1486 eran otros dos vecinos de Durango, Miguel de Muncháraz y Pedro, yerno de Pedro de Muncháraz, los que abordaron cerca de Alicante un navío cargado de trigo perteneciente a los mercaderes sevillanos Juan Ramírez y Fernando de Zamora, que iba rumbo a Mallorca. Los monarcas ordenaron restituir la mies más los intereses, costas y daños (FDMPV, 120, pp. 277-278; García de Cortázar, 1966, p. 265). Juan Martínez de Gaceta, vecino de Elorrio, fue asaltado por Juan de Granada, corsario vecino de Rentería, que abordó su barco rumbo a Sevilla y le robó mercancías por valor de 400.000 mrs. Finalmente fue condenado en 200.000. Pero, como el alcaide del castillo de Cartagena y vecino de Murcia, Bartolomé Brian, que como juez lo tenía apresado, no le había hecho dar fianzas suficientes, sino que aceptó un fiador insolvente, fue demandado por su supuesta negligencia en 1485 por el antedicho Gaceta. Treinta años atrás el asaltado fue Pedro de Zarauz, vecino de Durango. Al que unos murcianos, el maestre Diego Calvillo, y Alonso Ibáñez, y un cartagenero, Juan García Izquierdo, le robaron del navío

más poderosos del reino estaban a salvo de estas acciones piráticas. En 1484 el adelantado de Andalucía, Pedro Enríquez, recurrió a los monarcas porque la nao patroneada por Andrea de Cazana, cargada de azúcar y procedente de Madeira, propiedad de ambos, fue abordada y robada en la bahía de Cádiz por dos naos armadas, una navegada por el *príncipe de Costantinopla* (sin duda, un pirata así llamado), y la otra por algunos vizcaínos, capitaneada por Alfón Beltrán, vecino de Sevilla, y patroneada por Juan Martínez de Zumaya, de esa villa. Al que los reyes mandaron prender y prender⁴⁴².

Como hemos podido comprobar más arriba, en ocasiones las líneas divisorias entre el corso y la piratería eran muy difusas, y en numerosas acciones legalmente autorizadas se cometían abusos y extralimitaciones. Mientras que en otros casos sus responsables eran acusados de piratería, delito que llevaba aparejada la pena de muerte. Como la dictada en 1478 por los Reyes Católicos contra Juan Ruiz de Zorroza y Juan Ochoa de Agüero, vecinos de Bilbao y Baracaldo, por haber asaltado tres años atrás en la desembocadura del Guadalquivir el barco de los sevillanos Gonzalo de Córdoba y Pedro Martínez de Zuleta, del que robaron 18 toneles de vino y otras cosas, por valor de 180.000 mrs.⁴⁴³

Más cercanos a Vizcaya fueron otros asaltados por los corsarios de ese señorío. Antes me he referido a algunos laredanos,

de Martín de Arostizaga, vecino de Guetaria, cierto trigo y aceite que llevaba desde El Puerto de Santa María hacia Vizcaya; en total, bienes por valor de 400 florines, tanto por la nao como por el cargamento (FDMPV, 120, pp. 73-90; García de Cortázar, 1985, II, pp. 287-288).

442 FDMPV, 119, pp. 15-17. Este adelantado Enríquez no debía de tener mucha suerte en los negocios marítimos, o realizaba gran número de ellos, lo que explica que volviese a ser atracado pocos años más tarde. Así, en 1487 Juan Martínez de Olarte había concertado un flete en su nombre y en el de su factor genovés, Juan Bautista Pinelo, con Gonzalo de Evia, asturiano capitán de la nao llamada La Reina. El destino del cargamento que partió desde Andalucía, estimado en unos 8.000 ducados, era Génova. Sin embargo, una vez que cerraron el traro, el capitán y su marinería —entre ellos algunos guipuzcoanos y otros asturianos de los que se citan sus nombres— se concertaron con el vizcaíno Juan Ruiz Olsao para que con su nao les siguiese y en Ibiza abordase el barco, para luego repartirse su contenido; lo que hicieron una vez que ambas naves llegaron a Mallorca (FDMPV, 137, pp. 45-47).

443 FDMPV, 114, pp. 31-33; Torre y Suarez, 1960, II, pp. 284-285.

mientras que en 1486 el denunciante fue el preboste de Fuenterrabía, que veinte años atrás viajaba con una nao cargada de hierro y mercancías por unas 600 coronas de oro, rumbo a Inglaterra, que interceptaron con una nao armada los bermeanos Juan Ortiz de Ascuenaga, maestre, y Juan Sánchez de Basozabala, que era el capitán. Como en ese tiempo no había obtenido cumplimiento de justicia de las autoridades de Bermeo, reclamaba que fuese esa villa la que corriese con la correspondiente indemnización⁴⁴⁴.

Estas acciones corsarias, y en ocasiones más bien piráticas, acabaron por perjudicar a sus propios protagonistas, capitanes de barcos antes destinados al comercio pacífico, o a la pesca, o a sus convecinos, también patrones de embarcaciones como ellos, mercaderes internacionales, o las dos cosas a la vez, pues el clima de inseguridad en el mar y la navegación al albur de un abordaje por navíos que se presumía amistosos, pero que en cualquier momento se tornaban hostiles, enrarecieron el tráfico por el Golfo de Vizcaya y perjudicaron los intercambios mercantiles de la zona. Lo que llevó al resto de los mareantes y comerciantes, que no participaban en estas *cabalgadas* marítimas ocasionales, a posicionarse cada vez con mayor convicción contra ellas.

Francia fue durante los años del reinado de los Reyes Católicos su mayor enemigo exterior en Europa, de modo que abundaron los incidentes en el mar protagonizados por los súbditos de ambos reinos, el castellano y el francés, que no se limitaron a los períodos de enfrentamientos bélicos abiertos.

Todavía en 1484 se mantenían los ecos de la guerra entre Castilla y Francia, que vimos había permitido a los de Vizcaya practicar el corso contra las naves y mercaderes del reino vecino; pero que también causó similares padecimientos a sus propios mareantes y comerciantes. Hacia febrero de 1484 el mercader inglés Juan Cot realizó compañía con Ochoa Martínez, de Ondárroa, para suscribir en el puerto de Pola (Poole) un contrato de fletamento con Juan Ibarra, de Lequeitio, y llevar en su carabela cierto cargamento hacia Vizcaya. De modo que el mercader vizcaíno

444 FDMPV, 120, pp. 332-333; García de Cortázar, 1985, II, p. 293.

embarcó género (paños, oro, plata y otros bienes) por valor de 500 coronas de oro; y el inglés, 13 *quarters* de arveja, 8,5 de habas, paños y otros artículos. En el camino, en las costas de Bretaña, tropezaron con una armada francesa capitaneada por Juan Bretón, en nombre del rey de Francia; la cual secuestró a Cot y sus mercancías, excepto las habas y las arvejas —a buen seguro, por la dificultad de trasvasar estos granos de unas naves a otras en alta mar—; al tiempo que tomó de Martínez 140 coronas de oro. Éste apeló a la paz y amistad existente en esos momentos entre Francia y Castilla, de modo que el capitán le devolvió 20 coronas, y le indicó que el restante dinero lo recuperase con la venta de las semillas, para lo que dio encargo al maestre que las vendiese en el puerto de arribada y pagase con ello a Martínez. Sin embargo, tras llegar a Lequeitio, y tras haber cobrado su flete, el patrón no cumplió el encargo y no dio lo que debía a Ochoa Martínez. De forma que el mismo apeló ante los Reyes Católicos, que pusieron el caso en manos del corregidor de Vizcaya, quien debía determinar en él sin figura de juicio⁴⁴⁵.

Sin dejar la antedicha Bretaña, en 1489 la nao mercante del bilbaíno Flores de Arteaga, fletada por algunos mercaderes burgaleses para ir a La Rochela, por el camino, tras parar a cargar vino, fue tomada a la fuerza por la armada del rey de Francia, para emplearla en la conquista de lugares de Oriente, a la que debía suministrar cargas de vituallas y armaduras. A cambio, el capitán general de dicha escuadra prometió pagar los correspondientes fletes. Sin embargo, cuando formaba parte de la flota francesa, la misma, con las restantes, fue asaltada por la del capitán general de Bretaña, en ese momento enemiga del reino de Francia, que se apropió de su contenido y de la propia embarcación, al tiempo que su tripulación fue maltratada, y la tuvieron presa por espacio de 40 días. Además, tras ser liberado el maestre, no quisieron abonarle su flete ni lo robado, por haber ido en compañía de franceses que eran sus enemigos. Motivo por el cual Arteaga recurrió a los Reyes Católicos, que informaron al respecto a la duquesa de Bretaña. A la que solicitaron se le resarciese el daño que había

445 FDMPV, 119, pp. 122-124; García de Cortázar, 1985, II, p. 294.

recibido, para lo que apelaron a la amistad y alianza entre Castilla y el citado ducado⁴⁴⁶.

Al año siguiente, 1490, los Reyes Católicos se dirigieron a las autoridades locales de la villa de Le Croisic, asimismo en Bretaña, para que prestasen socorro judicial al bilbaíno Íñigo de Ochanduri, que había sido apresado en la cercana Avenas (Vannes) y encarcelado durante varios días en Le Crosic por algunos de sus vecinos, que le robaron 3.000 francos. Asunto sobre el que se hallaba entendiendo el conde de Salinas, capitán general de los monarcas, que en ese momento se encontraba en el ducado, quien no pudo hallar cumplimiento de justicia para el afectado. En los mismos términos los reyes mandaron a los gobernantes de Vannes otra misiva⁴⁴⁷.

En 1491 era la nao del bilbaíno Martín de Eguía la que era asaltada, cargada de paños y otros bienes de mercaderes burgaleses socios de la Universidad de Burgos, que fue la que puso la denuncia ante los Reyes Católicos. Dicho barco había partido de Londres cuando fue conducido a la fuerza por algunos franceses al puerto de Unaflor (Honfleur, cerca de El Havre), donde fue vaciado de fardes y pacas pertenecientes a los vecinos de Burgos; aunque dejaron dentro los de los bilbaínos y de otras partes de Castilla, lo que tenía aspecto de colusión y fraude, en el que habrían tomado parte tanto el capitán como el piloto de la nave, así como los mercaderes no afectados. De manera que mientras se investigaba el caso, la Universidad solicitó de los reyes que embargasen las mercancías que no habían sido robadas en el surgidero francés, para, si era preciso, indemnizar a sus miembros afectados con ellas. Éstos pusieron el caso en manos de un contador mayor de cuentas, que debía resolverlo. Meses después, los mercaderes burgaleses Pedro de Arango, Diego de Soria, Andrés de la Cadena, Diego de Contreras y Fernando Faece denunciaron ante los monarcas que sus factores en Londres habían contratado los servicios del barco del bilbaíno Martín de Eguía para llevar sus paños y otros géneros desde allí a Castilla, cuyo valor cifraron en 15.000 coronas de oro. Y que nave y cargamento fueron asaltados por ciertos franceses, que

446 AGS, RGS 1489-07, 80.

447 AGS, RGS 1490-07, 219; 1490-07, 286; García de Cortázar, 1966, p. 249.

robaron las mercancías, contando con la connivencia y ayuda del maestre Eguía, que fue por ello encarcelado, ya que no era solvente y no podía responder por el dinero que le reclamaban. El cual no debía ser liberado hasta que no diese fianzas suficientes, ya que carecía de bienes raíces en Bilbao y otras partes. Sin embargo, sí fue excarcelado sin que tales avales hubiesen sido satisfechos, lo que motivó la protesta de los burgaleses, que reclamaron fuese de nuevo hecho prisionero⁴⁴⁸.

A partir de finales del siglo XV y durante todo el siglo XVI las hostilidades entre los reinos hispanos y el de Francia resultaron ser intermitentes, casi continuas. Fueron desde las guerras comerciales, con los correspondientes asaltos y abordajes de barcos y secuestros de mercaderes y mercancías, hasta cruentos enfrentamientos bélicos generalizados entre ellos, pasando por incidentes de cierta gravedad, puntuales y aislados. Prueba de ello fueron una serie de cartas que se despacharon desde la costa oriental del Cantábrico en 1503 a la reina Isabel⁴⁴⁹.

En la primera de ellas se le comunicó que un navío inglés que navegaba a 10 leguas del cabo de Machichaco se topó con 10 naos armadas francesas, al tiempo que desde Plasencia se estaban aprestando otros por gentes de S. Juan de Luz, extremos que fueron comunicados al capitán de Fuenterrabía, encargado de la defensa costera frente a Francia y al corregidor de Vizcaya. Por su parte, los bermeanos quisieron armar dos carabelas para emprender la persecución de los enemigos de Castilla, pero el alcalde del citado corregidor se opuso, alegando que de ello se derivarían gastos para el concejo. Lo que motivó una protesta contra él, del que dijeron que podía ser un buen alcalde para la guerra pero no para la protección de la frontera. Al que acusaron de haber dado licencia a una nao inglesa para que embarcase acero rumbo a Francia, bajo el pretexto que iba a llevar dicha carga a Inglaterra.

En otra epístola se le hizo constar a la soberana que un maestre de Baracaldo había zarpado con unos bretones, que junto con

448 AGS, RGS 1491-09, 207; 1491-11, 111; García de Cortázar, 1985, II, p. 293.

449 García de Cortázar, 1966, pp. 438-440.

sus mercancías había mando liberar la reina, tras haber sido apresados en Portugalete. Su cometido era obtener noticias sobre unos mercaderes ligures que previamente habían pasado a Francia con el objetivo de conseguir que el rey francés les devolviese unas naves y géneros asegurados por la señoría de Génova, y les respetase un salvoconducto que les había concedido. Previamente, los bienes de estos genoveses habían sido embargados en Vizcaya para que fuesen a solicitar al rey de Francia que librase dos naos de Baracaldo cargadas de vena, que habían sido abordadas por franceses en las costas gallegas. Asunto que el Consejo de Bretaña había puesto en manos del rey galo

También se produjeron asaltos en otro de los destinos habituales del comercio bilbaíno, Flandes. Ese mismo año 1484 las carabelas de García de Escalante, vecino de Laredo, Pedro Jiménez de Bertendona y Lope Ibáñez de Leuzarra, cargadas de lana, hierro, vino, fruta..., se encontraban en los bancos de Flandes esperando la pleamar para entrar en puerto, cuando fueron atacadas por ciertos navíos, armados en Medialburque (Middelburg) y capitaneados por Pinel y Potas, en los que iban otros flamencos. Tras el combate, resultaron secuestrados los barcos castellanos, su cargamento y tripulación, que fueron conducidos al reino de Dunamarque (¿Dinamarca?), en Alemania. Además, para que no les acusasen del robo, amenazaron con tirar por la borda a los españoles. Mientras que tres de ellos saltaron por voluntad propia para huir a nado hacia tierra, acudir a Middelburg, lugar de partida de los corsarios, y poner allí la correspondiente denuncia; que, sin embargo, no fue atendida por las autoridades locales ni se les facilitó un escribano que levantase acta de la falta de auxilio. Por todo ello, los afectados solicitaron a los Reyes Católicos una carta de represalia contra los vecinos de Middelburg, así como del resto de flamencos y alemanes, pues eran cómplices al no haber restituido lo robado. Si bien los soberanos optaron en 1485 por apelar a las autoridades del condado de Flandes (se dice que al duque de *Altarrixa*) para que hiciesen justicia. Sin duda, para no iniciar una guerra comercial con un destino tan vital para los intercambios mercantiles castellanos⁴⁵⁰.

450 FDMPV, 120, pp. 186-187.

Ya en 1489 el bilbaíno Pedro de Urteaga (Arteaga o Artiaga) había fletado en el puerto francés de Unflor (Honfleur) su nao La Trinidad de Poble, de unos 100 toneles, a ciertos mercaderes escoceses que la cargaron con trigo, vino, harina y otras mercancías, para llevarlas a Lindenbur (¿Edimburgo?), en Escocia. En el camino, Juan de Escolano, capitán de la nao La Grifona, propiedad de micer Jorge de Vastay, capitán general y embajador de Flandes en la villa de ¿Spotome?, nombrado por el rey de Romanos y por su hijo Felipe, duque de Borgoña y Brabante, y conde de Flandes, abordó la nave del bilbaíno en la costa de Inglaterra —recordemos a este respecto que Flandes y Escocia eran tradicionales enemigos—, a la que llevó secuestrada, con su carga y personas, a la villa de Dunquerque, bajo promesa de devolución de dicha embarcación y pago del flete. Como Escolano finalmente no cumplió con su palabra, Urteaga presentó una queja ante Vastay, que mando a Escolano que respondiese con la entrega de la nao, su flete y cierta parte de la carga, y el resto se lo quedase como botín de guerra —lo que indica que en ese momento Flandes y Escocia debían de estar enfrentadas—. Con este mandato, Urteaga fue a buscar a Escolano a la villa de la Vera (Veere), en Zelanda, donde halló su nave vacía y vendidas las mercancías que contenía a los vecinos del lugar; mientras que Escolano no quiso obedecer la misiva del capitán general, sino que trocó su nao por dos navíos escoceses. Lo que motivó una nueva protesta de Urteaga ante Vastay, quien de nuevo escribió a Escolano ordenándole la restitución de la nave y su flete al bilbaíno. Que cuando se presentó de nuevo ante el mismo fue encarcelado a pan y agua, y sólo fue redimido a cambio de 55 florines de oro. Por lo que el vizcaíno elevó una nueva queja, en este caso ante el canciller de Borgoña y el Consejo del rey de Romanos y del duque de Borgoña, contra Escolano, que se encontraba en Medialburque (Middelbur, en Zelanda); quienes pusieron el caso en manos de las autoridades de dicha localidad, que debían prender a Escolano y aprehender su nao y haberes por cuantía de 1.500 ducados de oro, que era el valor estimado de la de Urteaga y su flete. Con la correspondiente carta, éste se presentó ante el burgomaestre de Medialburque y bailío locales, que contestaron con dilaciones porque en ese momento se encontraban en armada. Lo que motivó otra protesta del bilbaíno

ante el Consejo ducal y una demanda para que ordenase ejecutar los bienes de los vecinos de Medialburque, por no haberle prestado auxilio judicial. El cual emitió una misiva de emplazamiento contra ellos para que tratasen ante este órgano supremo pleito al respecto; que duró un año, durante el que el chanciller y el Consejo le prometieron hacer justicia. A lo que los de Milddelbur contestaron que si eran condenados no contribuirían en los subsidios que la isla de Walcheren en Zelanda otorgaba al duque, de forma que su Consejo les dio la razón y no resarció al demandante.

Motivo por el que los embajadores castellanos, Juan de Fonseca y el bachiller de Sisiola, apelaron ante los citados chanciller y Consejo, recordando los pactos y alianzas suscritos entre ambos reinos. Del mismo modo, recurrieron ante Vastay, que reconoció que se había gastado el fruto de la venta de la nao y su contenido en la guerra al servicio del rey y del duque, y que les daría un reconocimiento sobre ello para que éstos hiciesen frente a la deuda. Sin embargo, sus recaudadores de rentas alegaron dicho estado de guerra para no satisfacerla, así como que ya no debían nada a los capitanes que habían participado en las armadas, que habían sido debidamente pagados. De forma que el asunto retornó al Consejo ducal, para que en este caso prendase al capitán general Jorge Vastay, en virtud del reconocimiento por él signado; del que de nuevo recibió únicamente excusas y dilaciones. De manera que en 1491 Urteaga puso finalmente el asunto en conocimiento del Consejo Real de Castilla, al que solicitó una carta de marca y represalia para resarcirse de los daños recibidos en los bienes de los súbditos del rey de Romanos y duque de Borgoña, por la cantidad de 1.500 ducados, más 250 de costas durante los dos años en los que había tratado de encontrar justicia en Flandes, con los consiguientes gastos en pesquisas, probanzas y procuradores judiciales. Los Reyes Católicos ordenaron a todos los navegantes y autoridades de sus reinos consentir a Urteaga tomar dichas prendas, tanto en el mar como en tierra, en la cantidad susodicha, 1.650 (sic) ducados, más las nuevas costas que se produjesen. Si algunos súbditos flamencos resultaban así embargados por algunos maestros o gobernantes, lo requisado debía ser conducido a la ciudad más cercana y entregado

a la justicia local, para ser subastado, y lo obtenido dado a Urteaga; para luego ponerlo por escrito en la espalda de la carta de marca y represalia que éste había obtenido, para que no pudiese percibir más de la cantidad autorizada como represalia. Si eran apresados algunos de dichos súbditos, no podrían ser liberados hasta que el afectado lo autorizase, tras haber sido satisfecho en su demanda⁴⁵¹.

Una vez obtenida dicha carta, llegó a noticia de Urteaga que había arribado una flota procedente de Flandes con paños pertenecientes a flamencos, consignados al bilbaíno Diego de Basurto, el joven. Al que requirió, a través de un alcalde de la villa, que le entregase dichas mercancías y le indicase de quién eran. Éste contestó haber recibido una carta de Pedro de Banyngaren, tapicero, según la cual le enviaba 8 fardes de tapicería suyos, 5 en la nao de Pedro López de Vitoria y 3 en la de Lope Sánchez de Acha. Tras lo que el alcalde ordenó a Basurto que no los enajenase, sino que los mantuviese en su poder hasta que determinase qué hacer. Luego, Basurto solicitó licencia para remitir dichos artículos a Castilla, por lo que pidió dar fianzas por ellos. Mientras que Urteaga solicitó al alcalde que mandase al maestre de la nave de Acha, Sancho Fiase, que presentase el libro de *saborne* donde se contenían los géneros que había recibido en Flandes, por si había más pertenecientes a flamencos e incluirlos en el proceso. Lo que así se hizo, de modo que los que se halló que eran de esa calidad los depositaron en poder del mercader bilbaíno Juan Sánchez de Lascano; un total de 15 fardes. Tras ello Urteaga reclamó que fuesen apreciados y luego subastados los fardes que se encontraban en poder de Basurto, y se le entregase el producto de su venta, para satisfacer parte de los 1.650 ducados contenidos en la carta de marca, excepto 80.000 mrs. que ya había tomado a cuenta, según constaba en las espaldas del documento original. Por todo ello pidió cumplimiento de justicia, con independencia de que no perjudicase las querellas que tenía pendientes con Cornelis Deque y otras personas sobre la ejecución de esta carta de marca y represalia. Tras ello, el florentino Andrea Vellute, residente en Valladolid, en nombre de Basurto, solicitó el cambio de jurisdicción del pleito, pues adujo que las mercancías

451 AGS, RGS 1491-03, 539; García de Cortázar, 1966, p. 259.

embargadas consignadas al antedicho eran de su propiedad; por las cuales depositó fianzas y puso como fiador al también mercader vallisoletano Francisco de Cueto, para poder llevárselas libremente. Llegado el proceso a la Chancillería, Vellute fue allí condenado en costas por no ser parte en el mismo⁴⁵².

A resultas de esta carta de marca y represalia en favor de Urteaga, hacia 1500 se estaba viendo un pleito en la Chancillería de Valladolid entre el susodicho y Cornelis Deque, citado más arriba, pues el primero había embargado al segundo, como súbdito flamenco, 37 piezas de mercería. Contra lo que el criado y factor de Deque, Juan de Ypres, que se querelló contra Urteaga en dicho tribunal, alegó que su patrón llevaba más de 25 años residiendo en Valladolid, donde tenía carta de vecindad y era súbdito castellano.

452 ARCV, Ejecutorias, 207-5. En 1508 continuaba en la Chancillería el pleito entre Urteaga y el bruselense Banyngaren, tras que el rey Felipe I, como sabemos duque de Borgoña, revocase la carta de marca y represalia dada por sus suegros en favor del primero. Gracias a ello sabemos de dónde Urteaga había obtenido las prendas por valor de 80.000 mrs., que se habían incorporado a su carta de marca y represalia arriba citadas. Así, en 1493, el corregidor de Vizcaya hizo requisar a ciertos flamencos algunos fardes que llegaron en las naos de los bilbaínos Diego de Ceberio y Martín de Lana, que había arribado desde Flandes en armada; embargo que fue vendido y el dinero obtenido entregado a Urteaga, tras descontar las costas correspondientes a los maestres, marineros y las compañías de las naves. Con lo que consiguió 74.683 mrs. Posteriormente, Urteaga tomó bienes de una carabela del antedicho Ceberio que había naufragado, que, tras subastarlos, habían alcanzado un valor de 3.275 mrs. Aparte del principal de los 1.650 ducados, Urteaga reclamó en estos procesos judiciales las costas que había empleado en poder aplicar su carta de represalia. Caso, entre otras, de un enviado real que viajó a Flandes, donde se presentó ante los cónsules de Vizcaya, para que éstos requiriesen con dicha carta de marca al rey de romanos (padre regente del duque de Borgoña). La carta debía ser depositada en su poder durante 6 meses, a partir de noviembre de 1492, para que antes de ser aplicada se resarciese al afectado, o de lo contrario le fuese devuelta al enviado regio. Que permaneció en dicho condado por espacio de 20 meses. En los cuales gastó diariamente más de medio ducado, lo que hizo un total de 300 ducados. Asimismo, pagó a los cónsules en su viaje desde Amberes (donde estaba el consulado provisionalmente por la guerra del regente con Brujas) a Bruselas (sede de la corte), donde fueron a realizar las diligencias, 20 ducados, más otros tantos por las cartas y documentos que presentaron. Asimismo, en esta causa se dio cuenta de que el lisboeta Gaspar Correa había interpuesto una demanda contra Urteaga y Ceberio, a los que acusaba de haberle tomado un fardel de paños y bonetes, y dos roldanas con mercancías, que éstos alegaron pertenecían a súbditos flamencos. Pleito sobre el que volveré más abajo (ARCV, Ejecutorias, 231-40).

Por ese motivo, los monarcas mandaron sobreseer el proceso, así como los restantes que afectasen a Urteaga. El cual se quejó por ello, de manera que los soberanos dispusieron reabrir el caso y que se fallase de forma sumaria. Por una sentencia ejecutoria de 1494 sabemos que las mercancías habían sido embargadas a Deque en Bilbao por Sancho Ortiz de Susunaga, teniente de corregidor de Vizcaya y su alcalde en Bilbao. El cual, a petición de Urteaga, fue al puerto de esa villa y ante un escribano público tomó un padrón de *saborne* de la nave de Martín de Bilbao, de quien recibió juramento sobre que éste era auténtico y el original que contenía la cargazón de su barco; por el cual constaba que *cargó Veltrán Agan, en nombre de Cornieles Deque, seis toneles de mercerías que acuden a Vilbao a Juan de Mondragón, que heran de çierta marca que allí estaban senaladas*. Tras lo cual, ante dicho alcalde se presentó Urteaga que solicitó del alcalde que tomase juramento de Juan Martínez de Bedia, escribano de la nao de Juan Sánchez de Zumelzu, en cuyo poder estaba la carta de *saborne* de las mercancías de su nave que ya se habían descargado, de donde se extractó la siguiente noticia: *cargó Veltrán Agan, en nombre de Gornielles Deque, vn tonel, e vna roldana e tres barriles para que acudan en Viluo a Juan de Mondragón; son de la marca que allí estaba escripta. Cargó Veltrán Aga, en nombre de Gonielles Deque, vn tonel e dos fardeles para que acudan con ellos a Juan de Mondragón en Viluo, son de çierta marca que allí estaba señalada*⁴⁵³.

453 Otro de los requisados en Bermeo por Urteaga fue Juan Enrique, vecino de Brujas. El cual traspasó su responsabilidad a su hermano, Juan González, casado en Burgos, que no podía ser represaliado por ello, falsificando un acta notarial; según la cual las mercancías que le habían sido prendadas habían quedado en poder del bilbaíno Juan de Acha. Para ello sobornó al escribano bilbaíno Fortuno Ibáñez de Novia con 200.000 mrs. Urteaga también emprendió un pleito contra un escribano de Burgos, Juan Martínez de La Costana, por falsedad. Un tercer querellante contra Urteaga (Arteaga o Artiaga), por haber resultado asimismo confiscado, fue el flamenco Guiarte de Mel, de quien el criado de Deque, para perjudicar a Urteaga, dijo que era residente y matrimoniado en Lisboa; lo que fue rebatido por el bilbaíno que dijo residía en Brujas, donde se había casado. Y ello a pesar de que Guiarte de Mel presentó un certificado emitido por el rey de Portugal, que acreditaba que era natural de ese reino, allí moraba desde hacía 20 años y se hallaba desposado con mujer e hijos. El cual interpuso contra él una querella en la Chancillería de Valladolid que se sustanció en 1498. Según la misma, Giralte tenía un factor en Flandes llamado Juan Ropes, al que mandó vinos, aceite, azúcar y otras mercancías a Francia, Bretaña e Inglaterra; y el antedicho empleado, residente en Brujas, le remitió en 1493 desde Flandes otros artículos de retorno —una paca grande, un

A causa de todas esas irregularidades judiciales vistas en la nota precedente, Urteaga demandó por falsedad a Deque, asimismo ante la Chancillería vallisoletana. En la demanda se dice que este último moraba en Burgos, cuando por otros documentos hemos visto que estaba residenciado en Valladolid. En concreto lo acusó de haber prestado falso testimonio y perjurio en 1493, ante el bachiller Domingo de Baltanás. El cual le mostró ciertos traslados de padrones de *saborne* con ciertas marcas de mercaderes, que el demandado dijo correspondían a su compañía y otras a otros tratantes flamencos, pero que en concreto una de ellas no era suya, cuando sí lo era. Si bien Deque fue finalmente absuelto⁴⁵⁴.

Más arriba vimos cómo los tratados de amistad y alianza ente Castilla e Inglaterra protegían, en teoría, a los naturales de ambos reinos cuando comerciaban y navegaban en el otro. Sin embargo, no por ello se dejaron de cometer abusos. Que los respectivos monarcas trataron de corregir y compensar por mor del sostenimiento de los acuerdos internacionales suscritos y del beneficio mutuo. De este modo, en 1480 se pagaron en nombre del rey Eduardo IV 400 libras a dos mercaderes castellanos, al licenciado Delarena, de Alcaraz, y a Juan Dares, de Bilbao, en recompensa por las lesiones sufridas en el mar por ciertos piratas que actuaban bajo la autoridad real. Además, los antedichos, o sus herederos, en los siguientes tres años podrían comerciar con lanas desde los puertos de Southampton y Sandwich hacia el exterior y regresar a ellos con mercancías de retorno. Mientras que al año siguiente, en 1481, por parecidos motivos fueron compensados Sancho de Uribarri, Íñigo Martínez, Domingo de Amesqueta, Esteban de Ribadeo, Diego de Soto, Juan Périz, Pedro Juanes de Samaripa, Íñigo de Jáuregui y Pedro Alfonso, en atención a las obligaciones

fardel de mercadería, una caja llena de mercaderías, otra caja grande y otra paca— en la nao de Martín de Llana, vecino de Bilbao, que debía llevarlos desde Ramua a Lisboa. Sin embargo, Diego de Ceberio, maestre que era de una nao de Urteaga, y el propio Urteaga, con gente armada, asaltaron la nave de Llana y le tomaron las mercancías del portugués, aduciendo que era flamenco y morador en Flandes, y en virtud de su carta de marca y represalia. Por ello de Mel demandó a Urteaga por 2.000 ducados, que era el daño estimado que había recibido. Aunque su demanda no fue estimada y se absolvió a Urteaga (AGS, CC, CED 8, 25, 2; 8, 27, 1; 8, 28, 1; ARCV, Ejecutorias, 68, 22; 119-30).
454 ARCV, Ejecutorias, 124-14.

y concordias suscritas con Vizcaya, vistas más arriba. Los cuales, además de 4.600 coronas de oro en efectivo, recibidas en su nombre por Juan Sánchez de Ariz, quedaron quitos de pagar aduana al rey por todo lo que introdujesen en su reino. También podían percibir los derechos correspondientes a las mercancías de otros vizcaínos, así como una fracción de las de los guipuzcoanos, con quienes se acababa de suscribir un acuerdo similar al aludido para Vizcaya, hasta alcanzar la suma de otras 5.000 coronas. Juan de Arbolancha, al que veremos sufrir abordajes con importantes consecuencias en Bretaña, también fue asaltado por ingleses, lo que en 1495 llevó a los Reyes Católicos a solicitar la intervención del monarca inglés a este respecto, mediante su embajador en ese reino, el doctor Puebla; en respuesta a la carta de represalia que Arbolancha había solicitado del rey Fernando, para resarcirse de los daños recibidos, que no le había sido concedida para no perjudicar el comercio y las buenas relaciones entre ambos reinos⁴⁵⁵.

El otro escenario de las batallas exteriores de las recientemente unidas coronas de Castilla y Aragón fueron las costas italianas, por cuenta de las posesiones que esta última tenía en ellas; sobre todo, las guerras en, o a causa de, Nápoles y contra el turco. A resultas de las mismas, algunos de los barcos vizcaínos que participaron en dichos conflictos o transitaban por la zona sufrieron las consecuencias. Como la carabela de Juan Pérez Aspacia, que hacia 1485 fue secuestrada en el puerto de Siracusa por una nave gruesa veneciana patroneada Jorge Dragami⁴⁵⁶. Igualmente, en 1489 fue abordado el bilbaíno Martín Sánchez, su nave S. Miguel y sus mercancías y de otros castellanos, cuando transitaba por Cerdeña, entre los puertos de Cagliari y ¿Ullastres?, hacia Nápoles. Los asaltantes fueron Piero Infante y Pedro de Arrigorriaga, vecinos de Villafranca, en Saboya, que llevaban dos naos gruesas y dos bergantines en los que iban en armada algunos genoveses, junto con los donostiarras Rodrigo de Valmaseda, Ochoa Pérez de Segura y su hijo, Ochoa de Barcas, así como con Fernando de Elogiar, escribano de

455 AGS, PTR, leg. 52, doc. 36; Calendar of the Patent rolls... 1476-1485, pp. 208, 279-280; García de Cortázar, 1966, pp. 236, 434.

456 Torre, 1949, II, p. 213.

Arrigorriaga —que se dice estaba en la provincia de Guipúzcoa, pero está en Vizcaya—, Penxa de Zubileta, vecino de Baracaldo y alguacil, Perucho de Arandia, hijo del difunto Arandia, asimismo de Arrigorriaga, Sancho El Borde, hijo de Juan Martínez de Bedia, Lope de Ulibarri, hijo de Juan Martínez de Ulibarri, y Juan de Muega, estos últimos vecinos de Bilbao, Ochoa de Gazmuri, hermano de Pedro de Gazmuri, vizcaíno, Juan de Muega, de Galdames, Sancho, maestro de hacha, vecino de Miravalles, y Ochoa de Avadio, vecino de Bermeo. La cuantía de lo tomado, nave, mercancías, fletes... fue estimada en 500.000 mrs. El barco fue conducido a la costa de Génova, a la citada Villafranca, y luego a la ribera de un señorío donde fue expoliado hasta dejar el *casco mondo*. Mientras que al denunciante le permitieron marchar en el batel de su nao, tras pagar un rescate de 140 ducados. Como en ocasiones anteriores, los Reyes Católicos pusieron el caso en manos del corregidor de Vizcaya⁴⁵⁷.

Los vizcaínos no sufrieron únicamente en el extranjero los estragos de la piratería, sino que padecieron los daños que ellos mismos habían infligido a otros súbditos castellanos. De modo que algunos vecinos de ese señorío fueron abordados por naves de otras partes de Castilla. Caso de lo descrito en el pleito que en 1477 estaba pendiente en la Chancillería entre el bermeano Juan de Meso, de una parte, y Antón Martínez Neto y Francisco Fernández Izquierdo, vecinos de Palos de Frontera, de la otra. El primero denunció a los segundos porque quince años atrás había sido por ellos asaltado, cuando faenaba en las pesquerías de Berbería, lo que le causó pérdidas por unos 40.000 mrs.⁴⁵⁸

457 AGS, RGS 1489-10, 110 (García de Cortázar, 1966, p. 267). En 1490 los Reyes Católicos otorgaron a Pedro de Alday, vecino de Lequeitio, una carta para prender a quienes le asaltaron una nave de su propiedad, que eran súbditos del duque de Saboya; quienes contaron con ayuda de algunos guipuzcoanos y vizcaínos (AGS, RGS 1490-11, 198; García de Cortázar, 1985, II, p. 261). Este maestro ya había sido previamente abordado en 1487 por piratas franceses, entre ellos Michelote, sobrino del pirata francés Colón, al entrar al puerto de Unaflor (Honfleur) en una nao de 200 toneles, llamada Santa María y patroneada por Juan Ibáñez de Medela, que iba cargada de alumbre. La cual perdió junto con su carga, por un valor estimado de 2.000 coronas (AGS, RGS 1489-05, 85; García de Cortázar, 1985, II, p. 262).

458 FDMPV, 113, pp. 179-181; 114, pp. 7-9.

2.3.2. *Cartas de marca y represalia*

Como vimos anteriormente, en 1487 los donostiarras organizaron por su cuenta una flotilla de cuatro o cinco carabelas para apresar, abordar y requisar embarcaciones francesas y bretonas, en represalia y respuesta a robos sufridos por sus naves y vecinos a manos de súbditos galos. Ello motivó los recelos de la Universidad de Burgos, que no sólo temía medidas similares y recíprocas por parte de Francia, que pudiesen concernir a sus patrocinados y a sus socios comerciales de terceros países, así como franceses; sino que incluso tales ataques y abordajes de los guipuzcoanos afectasen directamente a sus bienes, tanto porque fuesen indiscriminados y se realizasen sobre naves castellanas, como porque sus mercancías viajasen en embarcaciones francesas y así resultasen aprehendidas. Motivo porque el que se demandó, de las localidades participantes, fianzas que cubriesen los posibles perjuicios⁴⁵⁹.

Poco después, en 1489, los Reyes Católicos fueron más lejos, debido al caos comercial y naval que habían provocado las frecuentes acciones corsarias y piráticas, algunas de ellas amparadas por la Corona, de sus súbditos en las costas castellanas. De manera que ese año, mediante una pragmática, prohibieron toda actividad corsaria y anularon todas las patentes de corso en vigor. Aunque, no obstante, en años posteriores, como en 1495, se volvieron a dar nuevas patentes, ante el pertinaz estado de guerra casi permanente con Francia⁴⁶⁰.

De este modo, en adelante el corso fue sustituido por una fórmula mucho más moderada, con la que los particulares pudiesen obtener compensaciones por las pérdidas sufridas en el mar a manos de estados u otras gentes de países extranjeros, las cartas de marca

459 Ya en 1425 Juan II lamentaba los abordajes y asaltos de las naves armadas por los habitantes de Vizcaya y Guipúzcoa contra los barcos y bienes de los súbditos de los monarcas aliados de Castilla, o con los que ésta había firmado paces y treguas. Motivo por el cual ordenó que no se pudiesen armar estas embarcaciones sin antes dar fiadores llanos, abonados y cuantiosos ante el concejo del lugar y ante escribano público. Los que lo hiciesen sin avales serían ejecutados y confiscadas sus pertenencias; mientras que los consistorios que lo tolerasen correrían con las responsabilidades civiles y deberían resarcir los daños causados (Romero Andonegui, 2008, pp. 558-561; González Arce, 2010b, p. 171).

460 García de Cortázar, 1966, pp. 245-246.

y represalia. Así que los excesos y abusos de las acciones corsarias motivaron la necesidad de los monarcas europeos de regular estas revanchas cercanas a la piratería y domesticarlas, estableciendo permisos o marcas que determinaban el alcance, duración y condiciones de estas flotas, o de barcos aislados; en principio de carácter mercantil, pero, por mor de las circunstancias, transformados en buques de guerra. Nacieron así las cartas de marca y represalia. Documentos en los que se fijaban las licencias para que los que las obtenían se resarciesen de los daños en sus bienes, tras ser víctimas de abordajes o robos en el mar; mediante el asalto de embarcaciones del mismo país o ciudad a los que pertenecían aquéllos que los habían atacado, incluso de otros aliados suyos. Veamos las que afectaron al puerto de Bilbao o a algunos vizcaínos⁴⁶¹.

Poco antes de morir, a finales de 1474, Enrique IV concedió una de estas cartas de marca y represalia a su vasallo Pedro Ochoa de Beci, bilbaíno propietario de una nave junto con Sancho Ibáñez de Laris, que era el patrón. Al cual, el año anterior, cuando viajaba de Sevilla a Génova con atún y otras mercancías, y cuando estaba a punto de atracar en dicha ciudad italiana, las justicias locales le embargaron el navío y su carga, valorados en más de 10.000 ducados. Mientras que el maestre fue encarcelado. El argumento que esgrimieron para ello fue que Juan de Lazcano tenía presos a dos vasallos del duque de Milán y, en tanto no fuesen liberados, éste haría guerra y daño contra los súbditos del rey de Castilla. Quien, en respuesta, tras pedir infructuosamente al citado señor libertad para el detenido y su embarcación, y pasados ocho meses de la confiscación, dio a Beci permiso para tomar prendas y emprender represalias contra bienes y personas dependientes de dicho duque o de Génova, por valor de los dichos 10.000 ducados, y por otros 6.000, en los que se estimaron los daños sufridos por el navío, los gastos realizados por

461 Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2004. El capítulo IX del Fuero Viejo de Vizcaya contiene una preocupación sobre cómo las numerosas represalias, marcas y contramarcas, hechas contra los comerciantes y marinos bretones y franceses que abastecían Vizcaya por mar, habían hecho que dejasen de afluir a su costa, motivo por el que se suplicaba al rey que tales permisiones corsarias no se aplicasen a los mismos, de forma que se les debía consentir descargar avituallamientos y llevar de retorno hierro u otras mercancías de tornaviaje (García de Cortázar, 1966, p. 152).

sus dueños y el lucro cesante por el tiempo transcurrido. De manera que el monarca ordenó a las autoridades de su reino que, si hallasen en sus territorios y costas bienes, barcos o personas dependientes del duque de Milán, o de la ciudad de Génova, fuesen decomisados y vendidos en almoneda pública hasta en la antedicha cuantía de 6.000 ducados, más las costas del procedimiento, dinero a entregar al citado Beci o a su socio. Del mismo modo, ambos podrían apresar naves, mercancías y personas, y llevarlas ante la justicia más cercana. Fenecido Enrique, esta carta de marca y represalia fue ratificada por los Reyes Católicos en 1475⁴⁶².

No obstante, estas cartas de marca y represalia también tenían límites. En 1477 el consulado de los genoveses de Sevilla recordó a los monarcas los tratados y alianzas comerciales y de amistad suscritos entre su ciudad-estado y el reino de Castilla, que eran respetados desde hacía más de dos siglos. Según los cuales, y los seguros dados al efecto, no podían ser prendados en sus bienes ni barcos, ni siquiera por represalias contra gentes de su nación. A pesar de lo cual, el vizcaíno Juan Pérez de Azpeitia, capitán de nao, tomó a Polo Usodemar y a Francisco de Marín, mercaderes ligures, cuatro balas de granas, que los monarcas le mandaron devolver. A lo que los asaltantes respondieron que las habían aprehendido como textiles de enemigos del reino, por lo que se negaron a obedecer y, lejos de hacerlo, les confiscaron un barco cargado de ropa (telas) por valor de 6.000 doblas corridas. La respuesta real fue acusar a los vizcaínos de haber incurrido en graves penas civiles y criminales, por el quebrantamiento del seguro, de manera que las autoridades castellanas debían prenderlos y encarcelarlos hasta que restituyesen dichos bienes, a la vez que debían requisarles su nave y aparejos. Además, si para ello dichas autoridades debían requerir la ayuda de otros buques y capitanes, éstos debían prestársela. También quedó prohibido que se vendiesen vituallas y suministros para la nave de Azpeitia. Nuevamente, en 1481 cuando los Reyes Católicos concedieron una carta de marca y represalia contra genoveses al bilbaíno Martín Pérez de Fagaza, tras haber recibido grandes daños y la denegación del derecho de justicia que le hicieron en Génova, que-

462 FDMPPV, 113, pp. 10-15. García de Cortázar, 1966, p. 265; 1985, II, p. 288.

daron al margen los estantes en Sevilla amparados por los seguros reales. Los cuales extendían esta salvaguarda a otros ligures con los que trataban, residentes en Portugal, Inglaterra, Flandes, Francia, Bretaña o la propia Génova, de forma que Fagaza, todavía en 1490, no había hallado quién quisiese ejecutar embargos contra ellos. Ni siquiera contra los genoveses transeúntes, a los que los sevillanos protegían aduciendo que eran criados y empleados a su servicio; que además recurrían a testigos falsos, sobornos, a ocultar y alzar sus bienes o a entrar en connivencia con concejos, justicias, maestros de barcos... para no ser prendados. Meses después, los soberanos ordenaron a todos los capitanes de barco que le prestasen ayuda y cumpliesen la carta de represalia que le habían otorgado, tras que Fagaza adujese que carecía de medios propios para ejecutarla, ya que había caído en la pobreza tras el robo, y que algunos de tales maestros se ofrecerían a hacerlo si los respaldaban los mismos. En 1491 dos hermanos genoveses estantes en Sevilla, Gaspar y Pedro de Grimaldo, invocaban los antedichos privilegios, tratados y seguros dados a su comunidad para no ser prendados por represalias algunas, salvo por delitos y deudas propias; debido a que les habían sido aprehendidas en Tolosa (Guipúzcoa) 6 cargas de seda morisca en madeja que iban en 12 fardeles, con unos 17 quintales, que viajaban sobre acémilas rumbo a la feria de Lyon. Tal requisa se había hecho a solicitud de Fagaza, aún a sabiendas de que no podía aplicar su carta de marca contra ellos. De forma que los Reyes Católicos ordenaron devolver lo confiscado y no imponer costas a los genoveses, cuyas mercancías podían proseguir viaje a su destino⁴⁶³.

463 En 1502 la viuda de Fagaza seguía reclamando a los reyes el cumplimiento de su carta de marca y represalia, o al menos que su cuantía de 9.500 ducados fuese tenida en cuenta en el proceso en el que dicha viuda y sus hijos fueron condenados por la Chancillería de Valladolid, que debían restituir esa cantidad a los genoveses Grimaldo, indebidamente embargados por su marido, como hemos visto más arriba (FDMPV, 113, pp. 172-174; AGS, RGS 1490-03, 144; 1490-07, 78; 14910-4, 242. García de Cortázar, 1966, p. 266, 437-438; 1985, II, p. 275). En 1491 se dictó la sentencia ejecutoria en el pleito que enfrentó a Juan Martínez de Amezqueta, vecino de Lequeitio, con Martín Pérez de Fagaza, de Bilbao, sobre el desembargo de ciertas mercancías requisadas por esta carta de marca contra mercaderes genoveses. Dichos bienes, por valor de unos 20.000 ducados, los transportaba el demandante en su nao y le fueron secuestrados en Guetaria a solicitud de Fagaza, en virtud de su carta de marca y represalia, cuando iba con ellos rumbo a Flandes. Según el libro de *saborne* del barco, cargaba a bordo, entre otros géneros, 18 costales de

En 1492 el asaltado fue Gaspar Correa, lisboeta y caballero de la corte del rey de Portugal, cuyo factor, Gil López, colocó en Flandes vinos de dicho reino, y allí adquirió paños y otras mercancías por valor de 200.000 mrs.; que llevaba en tornaviaje en una nao abordada por otra bilbaína capitaneada por Pedro de Artiaga (Urteaga

algodón y 31 de agallas, por valor de 419 ducados, que fueron tomados como fianza para pagar el flete de la nave y que pudiese seguir. Por su parte, otros mercaderes italianos, entre los que se contaban Benedicto Pelegrines, y los herederos y compañeros de Batista y Juan de Lanelo, mercaderes pisanos, estantes en Brujas, y su procurador, Francisco Adorno, jurado y vecino de Jerez, llevaron a pleito ante dicha Chancillería a Martín Pérez de Fagaza, por parte de otro representante suyo en Valladolid, Juan de Franquines. En el proceso pusieron en conocimiento de los jueces cómo algunos otros mercaderes italianos, tanto compañeros suyos como factores, así florentinos, como venecianos, habían estibado en los puertos de Levante y en algunos de los reinos de los Reyes Católicos, ciertas mercancías en la nao de Juan Martínez de Amezqueta, caso de 190 costales de algodón, 163 de agalla, 219 de perfumes de *reviantón*, ciertas cajas de seda de diversos colores, ciertas balas de papel y otros géneros; que el maestre no había entregado a sus consignatarios, sino que dispuso de ellos a su voluntad, pues estaban embargadas en Guipúzcoa a petición de Fagaza. Las cuales pidieron fuesen desembargadas, pues al no ser ellos genoveses no les afectaba la carta de marca y represalia que poseía Fagaza. A lo que el susodicho contestó que tal extremo era falso y que sí pertenecían a genoveses y por ellos habían sido embarcadas. Lo que así fue estimado por el tribunal que lo absolvió y condenó a costas a sus demandantes. Muerto Martín Pérez de Fagaza, los genoveses por él requisados siguieron pleiteando con su viuda, Juana de Coliendres, según un proceso del que en 1505 la Chancillería emitió una ejecutoria. Concretamente, los ligures Francisco Riberol, Bernabé Cigala, Jerónimo Palomar, Pedro Grimaldo, Tomás Gentil, Juan Bautista Gentil, su hijo, Nicolaso Espinola, Esteban Espinola, Benito del Casino, Lucas Justiniano, Bernal de Bocaçio y los hijos herederos de Leonardo Marrafo, demandaron a Juana de Coliendres y a sus hijos Antonia, Juana y Juan Pérez porque cuatro años atrás habían cargado en Levante, en las islas de Chios y de Candia, y en otros puertos, una nao con ciertas mercancías, los arriba vistos 190 costales de algodón, 163 de agallas y otras, estimadas en 10.000 ducados, que Fagaza les había robado en contra de los seguros dados por los Reyes Católicos a naturales de la república genovesa, en virtud de su carta de marca y represalia. La mujer de Fagaza y sus hijos fueron condenados a devolver a los genoveses 120 costales de algodón (con 193 quintales y 60 libras), 152 costales de agallas (293 quintales y 221 libras) y 186 costales de perfumes (226 quintales y 139 libras), todo por valor de 5.000 ducados. Algo que fue apelado por ellos, por lo que en una nueva sentencia se valoró cada quintal de algodón en 2.200 mrs., los de agalla en 1.400 y los de perfume en 550, por un total de 964.223 mrs.; a los que había que descontar 49.540 mrs. de fletes y averías. Ante lo que los ligures alegaron que cada arroba de agallas valía 1.000 mrs., la de algodón, 1.200, y la de perfume, 200. Por lo que se elevó una consulta a unos especieros. De esta forma, los genoveses apreciaron en 7.000 ducados lo que les costaron las mercancías en origen, mientras la parte contraria las valoró en 1.200 (ARCV, Ejecutorias, 35-11, 42-10, 69-41, 197-41).

o Arteaga), de la que era maestre Diego Siveizo, bajo pretexto de que la carga era propiedad de flamencos, contra los que tenían carta de represalia; según vimos más arriba que prendó a otros de dicha nacionalidad. El asunto llegó hasta los Reyes Católicos, pues el corregidor de Vizcaya no quiso hacer justicia al antedicho López, que alegó que el cargamento era suyo. Y, a pesar de que el rey Fernando ordenó a las autoridades locales su devolución, éstas ignoraron el mandato y consintieron su reparto entre los asaltantes. Lo que motivó que el caso fuese puesto de nuevo por los monarcas en manos del citado corregidor. Los reyes acabaron por dar una carta ejecutoria a Correa para que se cobrase en los bienes de Artiaga los daños por él recibidos. La cual terminó por afectar a los fiadores de éste, Juan Sánchez de Urteaga, Íñigo Martínez de Urteaga y la mujer e hijos del difunto Diego de Ceberio, todos bilbaínos; que alegaron que los géneros tomados por Artiaga sí pertenecían a mercaderes flamencos, tal y como se había fallado por el corregidor del Condado de Vizcaya. De modo que no debían correr con pago alguno. Sin embargo, poco después los monarcas mandaron que fuese ejecutada la pena por cuantía de 182.000 mrs., más las costas⁴⁶⁴.

464 AGS, RGS 1493-12, 133; 1494-10, 373; 1494-11, 157. Por esas fechas, en 1493, era Cornelis Deque el que resultaba embargado en el puerto de Bilbao, donde le tomaron 14 piezas de mercería que tenía debidamente señaladas y etiquetadas con su marca comercial. En este caso debido a la carta de marca y represalia en favor de Pedro de Arteaga, de nuevo contra los súbditos del rey de Romanos y su hijo Felipe, duque de Borgoña. Deque apeló la aprehensión ante el Consejo Real porque el corregidor de Vizcaya era muy cercano a Arteaga, y allí no hallaría justicia. Para ello expuso que, a pesar de su origen holandés, se había avecindado en Valladolid y era, por tanto, vasallo real, y que dichas mercancías no eran suyas, sino que iban a él consignadas (AGS, RGS 1493-07, 299). No sabemos si fue a raíz de una de estas guerras comerciales con Flandes, algo poco probable porque hasta ese momento, 1506, la reina Juana I había sido la señora consorte de dicho condado hasta la muerte de su marido, pero lo cierto es que la soberana mandó a Bilbao aprehender los bienes de los flamencos que allí se encontrasen. En concreto fueron confiscados 43 cofres cerrados (con arneses), 3 cestas grandes atadas con cuerdas (que contenían sillas de montar), y 2 sillas grandes de vajilla, los cuales habían pertenecido al difunto rey Felipe, y estaban cargados en dos bateles *arranqueros* para llevarlos a Portugalete, y allí embarcarlos en una nao rumbo a Flandes. Más adelante fueron requisados otros 23 cofres y baúles, y 2 líos largos con 25 piezas, también bienes de don Felipe, que estaban guardados en poder de María García de Iruixa, mujer de Martín Sánchez de la Naja. Finalmente, todos estos objetos fueron desembargados y pudieron salir hacia su destino (AGS, CC, Pueblos, 3, Bilbao, 268).

Hacia 1470 el bilbaíno Fernando de Capitillo, o Capetillo, fue asaltado por varias pinazas armadas procedentes de S. Juan de Luz, a la altura de Fuenterrabía, cuando viajaba en un bajel con 300 quintales de hierro rumbo a Bilbao. Tras ello, fue llevado a la fuerza a dicha localidad francesa, a causa de cierta marca que tenían contra la villa de Bilbao. En represalia de que algunos bilbaínos habían robado en Pancorbo a algunos vecinos de la misma, cuando estaban protegidos por los seguros de la feria de Medina del Campo. Si bien el citado Capitillo pleiteó en Bayona contra sus captores, después de 15 años no había alcanzado cumplimiento de justicia, sino que por ser vecino de Bilbao fue condenado por dos sentencias con la pérdida del hierro, más los daños y las costas, por unas 300 coronas de oro. Tras ello, a pesar de que los habitantes de San Juan de Luz que le habían arrebatado el hierro habían arribado a Bilbao con sus mercancías y naves, y a que Capitillo solicitó ante escribano a su concejo que los embargase y les obligase a que lo compensasen por las pérdidas, éste no lo hizo. Pues, según denunció Capitillo, antes de que él fuese aprehendido los vecinos de Bilbao eran perseguidos tanto en la ciudad de Bayona como en el condado de Guyena, pero tras el decomiso de dicha mercancía se dieron por contentos y dejaron de acosar a los bilbaínos y hacerles prendas y prisiones; lo que reportó grandes beneficios a la villa. Aunque los de S. Juan de Luz todavía mantuvieron en prisión a dos bilbaínos. De manera que el afectado puso el caso en manos de los Reyes Católicos en 1484, y reclamó al consistorio bilbaíno los 300 quintales de hierro y las 300 coronas de costas; que los soberanos ordenaron que le fuesen satisfechos⁴⁶⁵.

Años más tarde, en 1489, dichos monarcas mandaron desembargar los bienes requisados en Burgos a Martín Sánchez y otros franceses, que les habían sido tomados a causa de la denuncia puesta por Fernando de Capetillo, que alegó que su padre había sido previamente robado por algunos galos; por lo tanto, sería el hijo del arriba visto, de igual nombre que el padre, ya difunto por entonces. El levantamiento de la aprehensión se debió a que este otro Capetillo carecía de carta de marca y represalia real para tal

465 FDMPV, 119, pp. 46-48, 138-142; Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2004.

fin, y a que los afectados tenían seguros del condestable de Castilla para andar salvos por el reino. Los monarcas prohibieron que en adelante volviesen a ser requisados. En 1490, el susodicho Martín Sánchez, junto con otro vecino de S. Juan de Luz, Martín Novo, se presentaron ante los reyes españoles y expusieron que habían emitido una carta requisitoria suya dirigida al rey de Francia en favor de Fernando de Capetillo, pues, como sabemos, a su padre le habían sido sustraídos 300 quintales de hierro por Martín de Yriburi, a su vez progenitor de los antedichos franceses y asimismo ya difunto, en dicha localidad; mediante ella le reclamaban justicia para Capetillo y que se le restituyese el valor de lo saqueado a su progenitor, más las costas y daños. De forma que el soberano galo puso el asunto en manos del senescal de Las Landas (dice Lanás), senescalía a la que pertenecía S. Juan de Luz. El cual condenó a los antedichos Sánchez y Novo a pagarle cierta suma de florines de oro, lo que ellos cumplieron. Asimismo, éstos informaron a los monarcas de que el asalto perpetrado por su antecesor se debió a que cuando volvía de la feria de Medina del Campo del mes de mayo, que gozaba de seguros para quienes a ella acudiesen, con cuatro mulos cargados de mercancías por valor de unas 200 coronas de oro en moneda francesa, fue asaltado en Pancorbo por los bilbaínos Fortuno Martínez de Mondragón y Sancho de Argontalez, que le arrebataron dichos equinos y sus géneros. De lo que no pudo hallar cumplimiento de justicia, pues eran tiempos convulsos y revueltos en los que no se la podía conseguir, ni en Castilla ni en el condado de Vizcaya, a pesar de haber dispuesto de cartas requisitorias del antedicho senescal de Las Landas, remitidas a las autoridades de Burgos, provincia a la que pertenecía Pancorbo, y Bilbao. De manera que los hijos de Yriburi reclamaron a Isabel y Fernando que, tras pagar por el robo de su progenitor a Capetillo, fuesen resarcidos a su vez por el sufrido por el mismo, así como por los intereses, las costas y daños padecidos; mandando a la mujer y herederos de Mondragón, que ya había muerto, y a Argontalez, que les entregasen las 200 coronas, y otras 200 de los intereses y costas. Los monarcas pusieron el asunto en manos del corregidor de Vizcaya⁴⁶⁶.

466 AGS, RGS 1489-07, 191; 1490-07, 192.

Todavía en 1495, Capetillo expuso el caso otra vez ante Isabel y Fernando, que decidieron reabrirlo y mandaron hacer justicia. A los que informó que a su padre, como sabemos, le fueron robados 300 quintales de hierro *vergañón* por valor de unos 120.000 mrs., que llevaba en un bajel desde Fuenterrabía a Bilbao. Los asaltantes habían sido Martín de Yriburi, vecino de San Juan de Luz, y otros franceses que iban con él en varias pinazas armadas. Para restituir el pillaje, en su momento, los reyes enviaron una requisitoria al asaltante, sin éxito, y luego otra al rey de Francia, que puso el asunto en manos del senescal de las Landas (Lanas), que tampoco consiguió que se reparase el daño. De manera que Capitillo había hecho embargar en Burgos a Martín Sánchez y Martín Novo, que eran los herederos de Yriburi. Finalmente, en 1501, muerto Capitillo hijo, fue revocada la carta real de marca y represalia dada en su favor y de sus sucesores, pues con ella, según se dijo, habrían cobrado más cantidad de dinero de la que les era debida; y la parte contraria, Martín de Yriburi hijo, se obligó a poner un fiador que avalase todo lo que no hubiese conseguido percibir hasta la cuantía de 150.000 mrs. Sobre todo, porque esta represalia entorpecía a dicho Yriburi su trabajo como intermediario de los mercaderes de Burgos y Valladolid, de los que llevaba mercancías y sus retornos⁴⁶⁷.

Hacia ese año 1495 se inició otro proceso judicial que afectó a los bilbaínos Juan Íñiguez de Bermeo y su hijo Juan de Bermeo, por una carta de marca y represalia que se había aplicado en Valmaseda a los franceses Pedro de Burgas, Juan de Saboya, Juan Grand, Esteban Borgoñón, Guillermo de Auvernia, Juan de Orín, Perry de Yrity y sus consortes; en el cual los bilbaínos habían sido condenados a devolver las cargas de mercería que les habían tomado y en costas, por la suma de 23.570 mrs. Pena que les fue levantada por el Consejo Real, ante el que habían recurrido, que mandó a los galos que jurasen que en adelante no los demandarían para cobrar dichas costas. Sin embargo, éstos, lejos de acatar esta disposición, apelaron ante los monarcas, que reabrieron el caso. La nueva sentencia condenó en costas a los bilbaínos por

467 AGS, RGS 1495-10, 112; 1501-03, 259.

debajo del dinero inicialmente fijado por el Concejo Real, que era de 7.972 mrs., a sólo 6.866⁴⁶⁸.

A pesar de que Bretaña era una tradicional aliada comercial de Castilla, sobre todo de Bilbao, con la que mantenía vínculos y había suscrito concordias que las ligaban de forma preferente desde más de cien años atrás, como vimos en un apartado anterior, no por ello dejaron de ocurrir desavenencias entre ambas partes. Como las arriba citadas, que dieron lugar a enfrentamientos y a las subsiguientes cartas de marca y represalia. En 1488 era emitida por los Reyes Católicos una de ellas a petición del bilbaíno Juan de Arbolancha, para resarcirse de los agravios que había sufrido de manos de algunos bretones. Sin embargo, ésta tenía una dilación de 30 días antes de poder ser ejecutada, momento a partir del cual los soberanos suspenderían el seguro dado a los de Bretaña con el que comerciar libremente en su reino, para ver si en dicho plazo se solucionaba el conflicto. Carencia que fue prorrogada otros 50 más, pues se estaba en trámite de llegar a acuerdos entre las partes, los monarcas castellanos y el duque bretón. Si previamente Arbolancha había apresado a algunos bretones, éstos debían ser liberados, una vez diesen fianzas que garantizasen que indemnizarían al antedicho en caso de fracasar las susodichas negociaciones. Y, si en ese intervalo no se satisfacía al afectado, éste sí podría entonces en adelante abordar a cualesquier otros bretones, sus naves y mercancías, y resarcirse así del daño sufrido, sin que la justicia se lo pudiese impedir⁴⁶⁹.

468 AGS, RGS 1495-04, 212; 1495-06, 61; 1495-09, 241. Por su parte el propio Juan Íñiguez de Bermeo habría sido robado por súbditos franceses, de manera que los Reyes Católicos indicaron en 1501 a su embajador en Francia que reclamase justicia para él al rey gallo (AGS, CC, CED 5, 289, 2).

469 AGS, RGS 1488-01, 260; García de Cortázar, 1966, pp. 250-251, 393-396; Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2004. Por un documento ocho años posterior de Bermeo, sin fecha, sabemos que las pérdidas de Juan de Arbolancha a manos de los bretones habían sido por valor de unas 23.500 coronas de oro, tal y como se corrobora por otros textos que luego analizaré, e incluía una cláusula derogatoria que, en contra de los privilegios de las villas costeras, le permitía asaltar barcos cargados de suministros destinados al abastecimiento de vituallas para las mismas. De ahí la protesta bermeana, cuyo concejo denunció que el antedicho, además de requisar víveres, se había hecho con bienes por mucha mayor cuantía que los menoscabos que él sufrió, que apenas serían de unas 2.000 coronas. Además, el consistorio denunció que, a causa de la acción corsaria de

No obstante, las intensas relaciones económicas entre Vizcaya y Bretaña eran tan importantes para la prosperidad de ambas regiones, que se hizo aconsejable reducir al mínimo las repercusiones de las inevitables guerras comerciales que pudiesen surgir entre ellas, motivo para las represalias mutuas. Así, en 1489 se suscribió una curiosa concordia entre vizcaínos y bretones para exigir a los segundos que acudiesen a Castilla únicamente el 3% del valor de sus mercancías, y por ello no resultar asaltados en virtud de la carta de represalia de Arbolancha. Esto es, mancomunar entre todos los de ese ducado las consecuencias de la susodicha marca, y repercutirlas en ese porcentaje sobre sus mercancías, en lugar de embargar el total del género de algunos de ellos asaltados al azar. Si alguien se resistía a aceptar este trato voluntariamente, entonces se utilizaría contra él la anterior carta de marca. Para ello, Arbolancha y sus representantes podían tomar juramento de los mercaderes bretones y sus huéspedes sobre las mercancías desembarcadas, de las que los primeros debían dar relación al llegar a los puertos castellanos para que se les cobrase el antedicho 3%⁴⁷⁰.

Arbolancha, los bretones habían dejado de afluir a sus riberas, al tiempo que solicitaron de los monarcas que ordenasen al antedicho devolver a sus dueños todo aquello que había tomado de más en sus asaltos (Romero Andonegui, 2008, p. 607). Argumentos que sirvieron para suspender la carta de Arbolancha en su villa. Suspensión solicitada ya en 1490, pero que en su momento no había sido atendida (AGS, RGS, 1490-07, 197). Arbolancha se conformó en principio con la suspensión, a la que replicó que solamente había obtenido compensación por una cuantía mínima. Pero esperó a la muerte de la reina Isabel para, en 1505, seguir aplicando por su cuenta la carta de marca y represalia que había ganado más de una década atrás. El apresamiento de los bretones pudo haber sido a consecuencia del realizado previamente en 1487 por la flotilla donostiarra a barcos de ese ducado y del resto de Francia, que vimos más arriba. Lo cierto es que en los meses de febrero y marzo del año siguiente, 1488, una armada bretona, en nombre de su duque, secuestró unos 15 barcos de mercaderes de la Universidad de Burgos, así como de Vizcaya y Guipúzcoa, cargados de pastel, vino, sal y otras mercancías por valor de unas 80.000 coronas; los cuales fueron conducidos a la fuerza a Bretaña, a pesar de las paces y alianzas firmadas entre Castilla y dicho ducado. La mencionada Universidad tuvo que recurrir a los Reyes Católicos para que interviniesen ante el duque en solicitud de liberación de los navíos, restitución de sus mercancías por valor de 80.000 coronas de oro y pago de los daños causados, estimados en otras 20.000 (González Arce, 2010b, p. 171; García de Cortázar, 1966, pp. 249, 345-347).

470 AGS, RGS, 1489-01, 381.

En 1491 el concejo de La Coruña protestó ante los Reyes Católicos porque el representante en la ciudad del susodicho Juan de Arbolancha, Martín Sánchez de la Reinosa, le había mostrado dos misivas con las que le hizo cierto requerimiento. Una era la antedicha carta de marca y represalia contra mercaderes de Bretaña. La otra, el susodicho acuerdo entre vizcaínos y bretones del 3%. Que no gustó a los coruñeses, pues si hubiesen tenido que aplicar en su puerto dicho convenio, habría redundado en su perjuicio e ido en contra de sus privilegios; ya que al tener que haber cobrado la antedicha tasa a los bienes de los bretones que a ella hubiesen llegado, habría disminuido la afluencia de naves de esa nacionalidad. De manera que, como el tratado había sido suscrito entre vizcaínos y bretones, debía ser observado sólo en los puertos del Condado. Los monarcas reclamaron más información al respecto⁴⁷¹.

El contenido de esta carta de marca y represalia que hemos visto más arriba aparece en un documento de un año más tarde, 1492. Mediante el cual los soberanos comunicaban, como en otras similares, a las autoridades civiles y militares y a los barcos en armada, en especial de Vizcaya y Guipúzcoa, que la nao del susodicho Juan de Arbolancha, al parecer compartida con sus hermanos y patroneada por uno de ellos, Lope de Arbolancha, había sido abordada en 1484. Fue cuando se hallaba cargada de granas (paños de grana), paños de lana, tapices, mercería, cueros, estaño, plomo, sacas de lana y otros artículos cerca del puerto inglés de Antona (¿Southampton?), en la isla de Oyque (¿Wight?). El asalto se produjo por cinco naves en armada de parte del duque de Bretaña, cuando a la sazón se encontraban vigentes las paces y alianzas entre ese ducado y Castilla, y cuando dicho navío estaba en posesión de cartas de seguro y salvoconducto del duque, que lo tenía bajo

471 AGS, RGS 1491-12, 248. En 1493, a petición de Betanzos, los Reyes Católicos pidieron a Juan de Arbolancha que les mostrase la carta de marca que había ganado, pues a consecuencia de ella ningún bretón se atrevía a viajar con mercancías a ese puerto, ya que el susodicho tenía allí un factor que exigía, con una copia de la misma, su cumplimiento y cohechaba a los antedichos. En gran perjuicio de la ciudad, que no tenía otro trato comercial que no fuese con bretones, a los que compraban sus vinos y géneros. Mientras no se fallaba sobre el asunto, quedó en suspenso la aplicación de la represalia en esa localidad (AGS, RGS 1493-11, 95).

su amparo y protección, sin que hubiese cometido agravio alguno contra el ducado o sus súbditos. Una de las embarcaciones era La Figa, cuyo capitán se llamaba Juan Viemo, vecino de Moelas (¿Morlaix?, ¿Möelan-sur-Mer?); otra, La Grifona, con Rochar Hetiena de capitán y Robert de maestre; La Picada, con Juan de Esquilen y con Guillaume Picart; y, La Barca de Morlax (¿Morlaix?), con Yvo Lamrux e Yvo Bramaner. Junto a los cuales iban varios condestables, armadores, marineros y gentes del ducado bretón.

Dichas embarcaciones dispararon sus cañones contra la Santiago, a pesar de que llevaba los estandartes y armas reales de Castilla, a la que agujerearon por varias partes, matando e hiriendo a algunos de sus tripulantes, y saquearon su cargamento y aparejos, en cuantía de 18.000 coronas de oro. Al tiempo que secuestraron la nave y a los supervivientes, sin atender a sus peticiones e invocaciones de los tratados y seguros que los amparaban; los cuales fueron encerrados bajo tillado y mantenidos a base de agua salada sin comida. A resultas de ello, murieron hasta quince hombres y los restantes enloquecieron. El antedicho maestre, Lope de Arbolancha, requirió sin éxito ayuda en las villas bretonas de Saint-Pol-de-Léon y Morlaix, de donde había partido la armada, recordando de nuevo su nacionalidad castellana y los tratados que los amparaban; cuyas autoridades, sin atender a sus razones, consintieron el reparto de sus bienes entre los asaltantes.

No obstante, el duque de Bretaña sí hizo entrega al maestre asaltado de un escrito para que recabase cumplimiento de justicia en los antedichos puertos, bajo pena de muerte, y para que se guardasen en secuestración dichas pertenencias, que no podían ser vendidas ni repartidas hasta que el consejo ducal determinase al respecto. Sin embargo, cuando fue presentado el requerimiento ante las autoridades locales y ante los asaltantes, lejos de respetarlo, intentaron matar a Arbolancha, e incluso al juez comisario ducal que lo acompañaba, que debieron huir hacia Nantes, a la corte del duque. Donde el antedicho maestre inició una querella contra los delincuentes navales y los vecinos de los susodichos surgideros que les prestaron apoyo, ante dicho duque y el tesorero de Bretaña, conservador y juez de las paces y alianzas signadas con

Castilla —sobre este cargo de juez conservador, o canciller, de las alianzas, visto más arriba, volveré más abajo, cuando hable del consulado castellano de Nantes—. Que hicieron comparecer ante ellos a los querellados, a los que el querellante les demandaba las antes mencionadas 18.000 coronas de oro, más las costas y daños posteriores; al tiempo que solicitó del susodicho señor que los prendase y apresase. Los cuales, aunque llegaron a entrar en prisión, fueron liberados sin que Lope de Arbolancha hallase justicia.

De forma que Juan de Arbolancha, su hermano, apeló ante los Reyes Católicos que escribieron al respecto al duque, para que lo recibiese. Y a pesar de que el aristócrata se comprometió a atender sus peticiones y prender a los ladrones, de los que algunos fueron de nuevo encarcelados, el castellano no encontró testigos bretones que avalasen sus probanzas, ya que el asalto se había producido sin que nadie estuviese presente, de forma que los culpables responsabilizaron a otros del abordaje. De modo que Arbolancha solicitó para ellos tormento, para que mediante la tortura confesasen la verdad. Aunque, antes bien al contrario, los piratas fueron de nuevo puestos en libertad, y el juez dictó sentencia, en la que mandó que las mercancías robadas fuesen vendidas y con lo obtenido se pagase el flete a Juan de Arbolancha, sin atender a los otros daños y menoscabos por él sufridos en su nao. Ante una nueva solicitud del mismo para que fuesen otra vez apresados los delincuentes, algunos de ellos confesaron por fin, y éste pudo probar su caso.

Lo que no le sirvió de mucho, pues ni el duque ni su consejo atendieron sus demandas para ser resarcido en el daño recibido, de manera que solicitó de Isabel y Fernando una carta de marca y represalia para ello. Antes de acceder, los monarcas volvieron a insistir ante las autoridades del ducado, que en una revisión del caso lo pusieron en manos de dos miembros del consejo ducal; quienes estimaron que el querellante había recibido daños por valor de 25.000 escudos; pero el consejo ducal se los tasó sólo en 6.000 francos. Los cuales no fueron aceptados por Arbolancha, que volvió a solicitar el amparo real, y reclamó la carta de represalia. En este tira y afloja, tras la nueva amenaza de su concesión —probablemente ya había sido redactada como forma de presión sobre

el duque, pero, como hemos visto más arriba, habría sido suspendida su entrada en vigor durante algún tiempo—, el concejo ducal elevó la indemnización a 12.000 francos, que tampoco Arbolancha quiso aceptar. Lo que motivó el que los embajadores bretones suplicasen a los reyes castellanos que no emitiesen la citada autorización de represalia —o no la pusiesen en práctica—. Por su parte, el Consejo Real de Castilla dio la razón a Arbolancha y estimó que se le habían de abonar las 18.000 coronas y las costas. Si bien los soberanos las dejaron en 15.000, en atención al duque y a sus embajadores. Ante lo que el consejo ducal respondió que consideraba que el antedicho no había alcanzado la justicia del duque en sus justas peticiones y que, para evitar parcialidades, el proceso fuese visto por letrados no bretones, de París, de Burdeos o de otras partes donde hubiese universidades con juristas de prestigio. Pero ya era tarde, y Arbolancha se ratificó en su exigencia de las 15.000 coronas, sin más dilaciones; que el chanciller ducal se negó a entregarle, a pesar de los ruegos del propio duque, ni esa cantidad ni dinero alguno. Motivo por el cual los Reyes Católicos accedieron a emitir finalmente la carta de marca y represalia por las 18.000 coronas, más otras 5.000 de costas, contra los súbditos bretones y sus bienes, por valor total, por tanto, de 23.500 coronas; a las que añadir los gastos de su ejecución, que debían ser tasados por las justicias ante las que se presentase el caso⁴⁷².

La resistencia a que Juan de Arbolancha repartiese las puncciones de su carta de represalia sobre los bretones en forma de tasa sobre el valor de lo que éstos importasen, no solamente se produjo en las ciudades de La Coruña y Betanzos, vistas más arriba, sino que la encontró asimismo en 1494 en lugares mucho más cercanos, como Bermeo y en la misma Bilbao. De modo que el preboste de esta última, que sabemos era Tristán de Leguizamón, perjudicado en la recaudación de sus derechos, junto con Juan de Estella, su criado, iniciaron un pleito contra Arbolancha. Al que acusaban de haber obligado a ciertas naves bretonas surtas en ambos puertos a satisfacer dicha exigencia, bajo amenaza de ser despojados sus tripulantes de ellas y de su cargamento. Cuando ocurría que esta

472 AGS, RGS 1492-12, 206.

mordida la llevaba cobrando desde hacía cinco o seis años atrás, de forma que se había resarcido con creces en sus pérdidas. El querellado respondió que contaba con autorización real para percibir el 3% del valor de lo que llevaban los navíos bretones, como vimos más arriba, hasta una suma de 1,04 millones de maravedís, que todavía no había completado. A pesar de lo cual, el proceso judicial siguió su curso y fueron tomados testimonios que avalasen lo afirmado por las partes. Una de ellas, la de Leguizamón, pidió a la otra, Arbolancha, que presentase como prueba ante el Consejo Real copia del proceso que había seguido contra sus asaltantes bretones, para que se supiese a cuánto había ascendido la indemnización que les demandaba. Asimismo, los Reyes Católicos escribieron a las justicias locales del condado de Flandes y ducado de Bretaña, pues algunos de los testigos que pretendía presentar la parte de Leguizamón se encontraban en ellos, y debía serles tomada prueba testifical por escrito, según las preguntas de un interrogatorio que les presentaría dicha parte, para remitirla a Castilla. Lo mismo hicieron con las autoridades de las ciudades y villas de la costa cantábrica y gallega⁴⁷³.

En 1500 seguía vigente todavía la carta de marca y represalia de Arbolancha contra los bretones, que los Reyes Católicos mandaron suspender durante un período de seis meses, a petición de algunos de ellos y del embajador del rey de Francia, que volvieron a insistir en que la deuda con él era sólo de 8.000 francos bretones. Durante ese intervalo se debía averiguar a cuánto ascendieron los daños del susodicho y cuánto había percibido con la aplicación de dicha represalia. Todavía en 1501 los Reyes Católicos se dirigieron a su embajador en el reino de Francia para que la reina consorte, la duquesa Ana de Bretaña, hiciese justicia a Juan de Arbolancha por el robo que había padecido a manos de algunos súbditos suyos en el ducado de Bretaña. Al tiempo que remitieron una misiva a dicha princesa sobre la suspensión del acuerdo de Arbolancha con los mercaderes bretones para cobrarles tasas en evitación de la aplicación de su carta de marca y represalia; suspensión mientras la du-

473 AGS, RGS 1494-07, 327; 1494-10, 250; 1494-11, 503-504; 1494-12, 187, 198-199; 1495-02, 516.

quesa estudiaba cómo compensar a Arbolancha por el daño sufrido; y compensación que no se había todavía por entonces producido. De modo que se planteaban volver a poner en vigor el citado acuerdo con los mercaderes, e incluso la susodicha carta de marca⁴⁷⁴.

En cualquier caso, y dada la precariedad de subsistencias que había en la costa cantábrica, poco apta por lo abrupto del terreno para el cultivo de cereales, estas cartas de marca y represalia no podían afectar a los barcos de cualquier nacionalidad que llevasen suministros y vituallas para el abastecimiento de las villas ribereñas⁴⁷⁵. Salvo alguna excepción, como la antes vista en el proceso de Arbolancha.

En 1505, el Condado de Vizcaya se alzó contra una de ellas dada por el corregidor del mismo en favor de un vecino de San Sebastián, que asaltó ciertas naves de bretones en el canal de la ría a la altura de Abando, Deusto y Baracaldo. Mientras que, en 1507, a petición del señorío, la reina Juana I dispuso que quienes allí llevasen pan (trigo u otros cereales) no pudiesen ser apresados por una de estas licencias de represalias, dada la escasez de grano que tenía el señorío y para evitar que los que temiesen las mismas dejaran de importarlo. Algo en lo que insistió el concejo de Bilbao en 1510, de nuevo ante la monarca, por unas cartas de marca que había concedido poco antes, cuya ejecución ésta suspendió para los barcos con mantenimientos. Lo que debió reiterar al año siguiente⁴⁷⁶.

Estas protestas internas contra las cartas de marca no solamente se realizaron por el perjuicio que ocasionaban al comercio en la zona, sino también por las represalias que los reinos que las sufrían aplicaban a barcos castellanos, que en casi todas las ocasiones no habían participado en dichas armadas corsarias y confiscadoras, muchos de ellos vizcaínos.

En 1480 las autoridades del señorío de Vizcaya solicitaron de los Reyes Católicos la intermediación para la liberación de

474 AGS, RGS 1500-06, 347-347. García de Cortázar, 1985, II, p. 262. AGS, CC, CED 5, 289, 1; 8, 41-bis, 3.

475 Romero Andonegui, 2008, p. 607.

476 FDMPV, 98, pp. 906-907, 972-973, 1.021-1.022, 1.058-1.060, 1.069-1.072.

la carabela de Mendoza de Arteaga, Fortunato Pérez de Gorieta y Pedro Trana, surta en el puerto de Marmes, en la costa de La Rochela, con mercancías por 1.500 coronas. De forma que este hecho fue añadido al libro que sus embajadores en Francia llevaban sobre los males y robos sufridos en ese reino por naturales castellanos⁴⁷⁷.

2.4. Rutas de navegación

Como hemos visto más arriba, las amenazas humanas, caso de la piratería y el corso, pero también las naturales, como las tormentas y tempestades, aconsejaban y, casi, hacían obligatorio que los barcos viajasen en alta mar de forma conjunta, para que, al ir varios en convoy, conserva o navegar en almirantazgo, como se decía en los Países Bajos⁴⁷⁸, en situación de necesidad, se pudiesen prestar ayuda mutua. Bien defensiva, contra los ataques

477 FDMPV, 117, pp. 142-144; García de Cortázar, 1966, pp. 359-360. Hacia 1481 Íñigo Ortiz de Albiz, y otros vecinos de Lequeitio propietarios de una carabela, tuvieron algunos desencuentros en La Rochela con algunos bretones, en los que resultó muerto uno de los franceses. Lo que motivó la huida de los vascos en un batel para embarcarse en un barco guipuzcoano que los llevó a Castilla, tras dejar abandonado en dicho puerto su navío. Del cual se apoderaron unos vecinos de la isla de San Martín de Rey (isla de Re), hasta que apareciese el dueño. Que era el citado Albiz, quien regresó junto con Nicolás de Artieta para vender el navío. El cual, a su retorno a Castilla presentó ante los Reyes Católicos una falsa relación en la que alegaba el robo de la carabela y su cargamento por valor de 1.000 coronas. Gracias a lo cual los monarcas le entregaron una requisitoria para que fuese compensado en el ducado de Bretaña. Que éste no presentó, sino que falsificó un escrito que probaba su estancia en la corte bretona, para obtener con ello una carta de marca y represalia por cuantía de 1.100 coronas por insatisfacción de sus demandas. Esta licencia sirvió a Albiz para robar a varios bretones. Motivo por el que los habitantes de Lequeitio y de Vizcaya temían que fuesen a su vez asaltados por los del mencionado ducado, sabedores que la represalia había sido ganada con argumentos espurios. De manera que solicitaron la intervención de los soberanos al respecto; máxime cuando los lequeitianos se abastecían de pan, sal y otras vituallas en Bretaña, que no se atrevían a ir a buscar por temor a las posibles revanchas. Por ello solicitaron de los monarcas una requisitoria para que el asunto fuese investigado por jueces de La Rochela y puertos bretones, que debían entregar un informe al Consejo Real de Castilla. En 1488 los Reyes Católicos concedieron a Íñigo Ortiz una carta de marca y represalia por los daños recibidos de ciertos bretones (García de Cortázar, 1966, pp. 249-250; Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2004).

478 Sicking, 2017, pp. 291, 344.

de buques enemigos, bien socorro en caso de naufragio por inclemencias meteorológicas o errores de navegación.

Esta necesidad derivó primero en costumbre, de manera que las naves esperaban en los puertos hasta encontrar a otras que tuviesen el mismo destino, o que al menos siguiesen igual rumbo, para partir en su compañía formando flotas, o flotillas, si no eran muy numerosas. Otras veces, los navíos de unos embarcaderos zarpaban hacia algunos cercanos para reunirse con otros que llevasen su misma ruta y así partir juntos hacia un mismo derrotero. Mientras que, en algunos casos, las flotas que salían desde un mismo amarradero eran surtidas y abastecidas con géneros que eran hasta allí trasladados desde otros surgideros no demasiado lejanos, mediante embarcaciones de menor envergadura específicas para el transporte de corto radio o de cabotaje⁴⁷⁹. Luego este uso o hábito

479 En 1480 el bilbaíno Fernando de Larrea denunció ante los Reyes Católicos que en el trayecto entre Fuenterrabía y Bilbao, en el que transportaba en dos pinazas varios fardeles de paños —con 104 londres y brístoles, por un valor estimado de 850.000 mrs.— señalados con la marca de su compañía, fue asaltado por los donostiarras Vicente de Alduain, Juan Sánchez de Alduain y Martín de San Sebastián, que le aprehendieron el género. Para su liberación hubo de entregarles fianzas, tras lo cual recurrió ante los monarcas (FDMPV 117, pp. 125-130; García de Cortázar, 1966, pp. 358-359). En una carta de fletamento de 1546, de las pocas conservadas para esta primera mitad de siglo que vengo comentando, el galeón con rumbo a Flandes debía partir con las sacas de lana desde Pasajes; como algunos de los mercaderes fletadores tenían esta materia prima en San Sebastián, el maestre fletante tenía que correr con el coste de transportarla en pinazas hasta el puerto de embarque, más una encomienda (dinero para pagar al encomendero) de 14 mrs. por saca; si éstas llegaban desde otras partes diferentes a San Sebastián el maestre sólo correría con la encomienda y los mercaderes con el coste del traslado. Cargadas las lanas, el capitán debía partir junto con otras naves que saliesen del puerto de Deva o de la propia Pasajes, o ir en solitario si así lo decidían los fletadores; que podían incluir, si lo estimaban, la protección de *sobresalientes* u hombres de armas. En otro contrato de 1548, se dispone que la nave San Pedro, del maestre Francisco Illarreta, debía salir rumbo a Flandes en solitario, en compañía de las de los mercaderes bilbaínos Juan Martínez de Gori y Francisco de Trento, que se encontraban en Pasajes, o junto a otras que el mercader fletador, Miguel Beroiz, le indicase. El fletador debía abonar 14 mrs. por saca de lana en concepto de encomienda, más otros 3 para la carga de cada una. También, entregarle una lista con los nombres de los marineros, grumetes, pajes y *sobresalientes* (para los que se estipulan condiciones similares a las que más abajo veremos), así como de las piezas de artillería, pólvora, munición y armamento de mano que llevase; idénticas relaciones había de darlas en Flandes, tras la arribada, para que se pudiese comprobar cómo se había cumplido el acuerdo (Gil, González y Hernández, 2013, pp. 75-76).

devino en ley, de forma que en 1436, en las Cortes de Toledo de ese año se dispuso que en los viajes hacia Flandes, Francia o Bretaña los buques fuesen agrupados, al menos de tres en tres, con el fin de proporcionarse protección mutua⁴⁸⁰. Esta norma genérica fue la que permitió a una asociación privada, como la Universidad de mercaderes de Burgos, imponer la obligación de formar armadas a las embarcaciones contratadas por sus socios para llevar las lanas, y otras mercancías, a Flandes, pero también a otros destinos principales como La Rochela y Nantes. Posteriormente, cuando esta corporación fue elevada por la monarquía a la categoría de institución pública de derecho, como Consulado y tribunal superior mercantil, pudo transformar sus estatutos particulares en leyes universales de obligado cumplimiento. Caso de la primera ordenanza que emitió dicho Consulado en 1499 que, como sabemos, impuso la observancia, para todos, tanto para sus miembros como para el resto de los comerciantes castellanos, de la susodicha práctica gremial de las flotas conjuntas, y la participación en ellas de todos los mercaderes y navíos castellanos, y no sólo de la Universidad burgalesa, que partiesen rumbo a los mencionados surgideros.

Veamos cómo fue seguida esta costumbre/norma/ley en la práctica por los navíos que zarparon o arribaron de o al puerto de Bilbao. Para ello, será necesario recurrir a las tablas elaboradas en los apartados dedicados a analizar los distintos fondeaderos con los que se traficó desde la plaza vizcaína, en las que se recogen las embarcaciones que con ellos operaron por años, y según las fechas en las que salieron, o al menos en las que se contaron las averías de la partida, de dicho embarcadero, o las de cuando al él llegaron. En este segundo caso, a veces, además del día de atraque, se informa de cuál fue en el que se contaron las averías de entrada, siempre que no fuesen el mismo; algo que sería habitual cuando arribasen flotas conjuntas con varios buques, pues no sería materialmente posible contar las averías de todos sus cargamentos en una misma jornada. Lo que se podía dilatar durante varios días, como se aprecia en dichas tablas, como vamos a ver ahora y como comprobaremos más adelante.

480 García de Cortázar, 1985, II, p. 276.

2.4.1. *Mar del Norte*

Comencemos dicho análisis por las flotas conjuntas que partieron hacia Flandes, el inicio de este uso, que devino en costumbre, luego en norma privada y, por último, en ley sancionada por la corona, tabla 14⁴⁸¹.

Como en los registros de 1482 no se anotó la fecha de salida, no podemos comprobar si los 17 barcos de ese año levaron anclas en flota, o flotas, a dicho condado. Algo que sí se aprecia para el siguiente del que tenemos datos, 1488: cuando lo hicieron las naves de Sancho de Bilbao, Martín Sánchez de Leuzarra, Juan de Lojo y Juan de Basozabala, cuyas averías de partida se contaron entre el 4 y el 8 de noviembre; por lo que formarían parte del convoy que la Universidad de Burgos mandó con su lana a Flandes, en otoño de ese año. No obstante, la de Martín Sánchez de Leuzarra estuvo cargando sacas al menos hasta el 18 de enero, por lo que no habría zarpado del puerto en más de dos meses. Desconocemos si hubo ese ejercicio previamente otra comitiva en primavera, como solía ser habitual, aunque no siempre se enviaban dos armadas en la misma judicatura. Al ser solamente cuatro embarcaciones las que viajaron dicho mes de noviembre, parece un número poco abultado para haber sido el total de dicha flota anual, o bianual, de modo que puede que hubiesen participado junto a ellas otros navíos hechos a la mar asimismo desde Bilbao, y cuyos registros no hayan llegado hasta nosotros; o, puede, como también era frecuente, que estos barcos bilbaínos se uniesen en otro amarradero cercano, como Laredo o Deva, al resto de la escuadra burgalesa de ese convoy otoñal.

Al año siguiente, 1489, vemos partir una nave en solitario, la Carabela de Fortuno Sánchez de Arriaga, el 18 de enero, de modo que lo habría hecho con la de Leuzarra, arriba vista. Resulta un dato extraño, tanto por la fecha, un mes de invierno en el que se supone que no zarpaban convoyes a Flandes, como por el hecho de que se tratara de dos únicas embarcaciones. Puede que sus averías

481 Si bien la costumbre de fletar flotas conjuntas castellanas hacia Flandes, armadas para su protección en alta mar, parece que se remonta hasta, al menos, mediados del siglo XV, no fue hasta una centuria más tarde, hacia 1551 cuando los Países Bajos lograron organizar tales flotas con destino a la Península Ibérica (Sicking, 2017, pp. 360-384)

se contasen ese día de enero, pero que esperasen a navegar en marzo con el resto de la flota de primavera que ahora veremos. Algo no del todo excepcional, pues sabemos de algún otro navío que aguardó cargado en puerto casi seis meses para hacer lo propio, como luego tendremos ocasión de comprobar.

Dicha armada de primavera de 1489 zarpó, como se apreciaba en los datos de la tabla 14, entre el 26 de marzo y el 4 de abril, a comienzos de la estación, por tanto. Por ello, llevaría las lanas muy tempranas, de ganados estantes, más cercanas al embarcadero bilbaíno compradas por los mercaderes socios de la Universidad de Burgos en La Rioja, norte de Soria, norte de Aragón y sur de Navarra; pues las fibras de los rebaños trashumantes mesteños que habían pasado el invierno en Andalucía y Murcia aún no estarían disponibles, ya que era muy pronto para que hubiese dado tiempo a que regresasen de sus pastos invernales y a que hubiesen sido esquilados. Otra posibilidad es que esta temprana flota primaveral hubiese transportado los restos de la lana que no hubiesen podido partir en la antedicha de otoño del año anterior, por haber llegado tarde a los surgideros de salida, cuando ya había iniciado singladura la flota burgalesa. Algo no muy probable, debido a que ésta no se hizo a la mar excesivamente pronto, en septiembre/octubre, sino ya bien entrado el otoño, en noviembre, como hemos visto. Asimismo, puede que esta madrugadora flota primaveral llevase tanto lanas tardías de 1488 como tempranas de 1489, y de ahí la premura de su despacho, para que no se estropease en mayor medida la materia prima que no pudo ser estibada en 1488, que estaría almacenada en las lonjas bilbaínas y a la que no le sentaría bien la humedad del entorno fluvial y marino. Además, estas escuadras precoces contaban con la ventaja de que, al ser las primeras del año en llegar a Flandes —a cuyas costas no solamente arribaba lana castellana, sino también aragonesa, navarra o británica, así como otra serie de artículos de otras procedencias, como el hierro vasco y cántabro—, tras el paréntesis invernal, podrían colocar mejor sus cargamentos en el mercado local y a mayores precios, que no las tardías primaverales, las estivales y las otoñales, que atracaban cuando mayor afluencia de género se daba en dicha plaza, y más cubierta se encontraba su

demanda. En este caso, el bajo número de naves participantes, de nuevo cuatro —las de Martín Íñiguez de Bermeo, Ochoa de Larrinaga, Juan de Montellano y Diego de Echávarri—, cinco si se les unió la anterior de Sánchez de Arriaga de enero, no es tan extraño, pues estas flotas primaverales no solían ser tan crecidas como las otoñales. Por cierto, no podemos compararlas pues, de nuevo, no contamos con información para dicha comitiva otoñal de 1489.

En 1490, el convoy primaveral —de Íñigo de Artache, Sancho Martínez de Bilbao⁴⁸², Sancho Pérez de Zabala⁴⁸³, Juan Sánchez de Zumelzo y Rolin de Uribarri— volvió a ser madrugador, pues partió sobre el 19 de marzo. Sin que sepamos de nuevo qué pasó con el otoñal. La judicatura siguiente, 1491, esta armada de primavera —Juan Ochoa de Arana, Pedro de Arechaga, Jimeno de Bertendona y Pedro de Sabugal, el mozo, — ya fue más tardía, pues no habría zarpado antes del día 26 de mayo —no sabemos con seguridad si la nao de Sabugal participó en ella y, porque no consta,

482 Este maestre era además, como muchos otros, un mercader de amplio radio, que tenía factores en Flandes, Londres y otros lugares a donde remitía sus mercancías, en especial hierro, cuyos retornos eran principalmente paños (García de Cortázar, 1985, II, pp. 246, 252).

483 En esta nave, Juan García de Salvatierra, cargó varias sacas de lana que previamente había descargado de otras, que no sabemos cuándo ni de dónde partieron, porque iban sobre tillado (el suelo entablado de la nave). Lo que indica que, cuando era posible, la lana viajaba bajo cubierta, a resguardo de las inclemencias meteorológicas o de la humedad del mar. Para ello, como en este caso que partieron varios barcos juntos, a veces se debía repartir la carga entre ellos, y por tanto, los correspondientes fletes y averías. Salvatierra tomó 24 sacas de la nao de Martín López de Bazarán, 20 de la de Diego de Arbolancha, otras tantas de la de Juan Martínez de Asquezu, 9 de la de Gamis y 15 de la de Ochoa de Larrinaga, que embarcó en la de Zabala; las cuales debían ser entregadas a sus dueños, según sus marcas identificadoras (ARCV, SV, 1934, 1(3), fols. 1r-33r). En algunos registros se indica que la mercancía en cuestión había sido embarcada desde otro navío en el que iba en un primer momento. También puede ocurrir al contrario, que se diga que había sido desembarcada para viajar finalmente en otra nave. En ocasiones, una vez finalizado el registro de las averías de un buque, se presentaban ante el fiel algunos días más tarde el maestre y algún huésped a declarar nuevas mercancías cargadas con posterioridad. Esto indica que las averías eran contadas días antes de que el barco se marchase o incluso de que fuese subido el género a bordo. Por ello, muchos de los mercaderes propietarios que eran los que estaban personalmente sus productos fueron sus propios consignatarios, ya que les daba tiempo en ese lapso de tiempo a llegar al lugar de destino. A veces podrían ir como pasajeros en la misma embarcación, algo que no se indica, pues los registros sólo recogen bienes y no personas.

si salió en mayo, pero todo indica que así fue; ya que sus averías fueron contadas un día 26—. Por ello pudo haber cargado algunas lanas tempranas más que las que navegaron en los años precedentes. De este modo, la fecha de salida de estas primeras flotas conjuntas anuales se determinaría en función de los intereses generales de los socios. Para ello, se tendría en cuenta el género acumulado desde el ejercicio anterior y las previsiones de contar con suficiente lana temprana, en función del clima; pues una primavera adelantada y cálida permitía anticipar el esquila y disponer antes de una materia prima siempre bien recibida de forma madrugadora en los mercados europeos. Por el contrario, la escasez de restos del año precedente, así como una primavera fría y tardía, aconsejarían postergar, e incluso suprimir, las flotas primaverales, y esperar al otoño para formar un único convoy anual.

Mismas fechas primaverales que la armada de 1490 se observan para la de 1495, que no salió de Bilbao antes del 27 de mayo de ese año. Ésta compuesta ya por seis embarcaciones —Juan Sánchez de Zalduondo, Pedro de Arechaga, Juan de Ceberio, Sancho de Susunaga, Santiago de Sestao y Rodrigo de Riba—. Numero crecido de naves que se observa en la muy tardía y pródiga otoñal de esa legislatura, con nada menos que 10 —Juan Martínez de Gamis, Ochoa de Larrinaga, Sancho del Castillo, Juan Sánchez de Larrea, Fortuno de Montellano, Rodrigo de Riba, Juan Sánchez de Basozábal, Diego de Larrinaga y Juan Sánchez de Zalduondo—. Puede que fuesen el total de las zarpadas esa estación y que la flota conjunta se hubiese despachado así desde Bilbao. En todo caso, no habrían participado en ella muchas más.

Sin embargo, es posible que sí lo hubieran hecho las salidas tempranamente al año siguiente, 1496. Porque no hay mucha diferencia de días entre las últimas averías del ejercicio precedente (14 de diciembre) y las primeras de éste (23 de enero). También puede que estas primeras embarcaciones de 1496 —las de Juan Sánchez de Basozábal, Martín de Morgaondo y Fernando del Ojo— se hubiesen cargado de forma adelantada ya en los meses de enero y febrero, y hubiesen aguardado hasta marzo, para partir el día 10 junto con la de Antón de Bilbao. En cualquier caso, se trata de un ejercicio muy

extraño, pues contamos con una anómala flota estival en los meses de julio y agosto, con nada menos que 19 buques —los de Lope de Acha, Nicolás de Vicente, Juan Vasco, Juan Ortiz de Martiarto, Íñigo Vasco, Pedro de Zabala, Juan Sánchez de Villamonte, Pedro Sánchez de Iruixa, Martín de Bilbao la Vieja, Juan de Vazarrate, Martín Ochoa de Uriondo, Juan de Pando, Lope de Ojancas, Juan de Rebonza, Antón Martínez de Uribarri, Juan de Arechaga, Martín Sánchez de Leuzarra, San Juan de Solórzano, Antón de Coscojales y Juan de Larrauri—. La explicación a tantas irregularidades, y a falta de datos concretos que nos aporten información sobre lo que realmente ocurrió, puede que estuviese en un año excepcionalmente frío que retrasase el esquileo de 1495 hasta bien entrado el verano, de modo que la flota de otoño hemos visto que se formó ya muy tarde, a mediados de la estación. Por ello, puede que para partir incluso esperase hasta marzo de 1496, a la llegada del buen tiempo; primeros meses del nuevo año en el que se le unieron algunas naves más con los restos de las lanas no embarcadas el ejercicio anterior y alguna temprana. Otra posibilidad es que sí saliese la flota otoñal en diciembre, una primaveral menguada en marzo y otra, mucho más crecida, en verano. Sin que sepamos, por lo tardía de esta última, si hubo escuadra otoñal en 1496. Probablemente no, por lo que veremos a continuación.

En cualquier caso, a una posible causa natural para la salida retrasada de la flota otoñal de 1495 se unió una humana para que, asimismo, se postergase la de la primaveral de 1496, si no tenemos en cuenta las cuatro naves zarpadas hasta marzo de este último ejercicio. Así, a partir de abril del mismo no pudo partir ninguna nave con lana y otros artículos hacia Flandes, pues para dicho mes estaba previsto que lo hiciese la armada real que se estaba formando para trasladar a la infanta Juana hasta dicho condado, tras su matrimonio el año anterior por poderes con el archiduque Felipe; en la que luego vendría en el tornaviaje la princesa Margarita, matrimoniada al mismo tiempo y por el mismo procedimiento con su hermano, el príncipe de Asturias y heredero al trono, llamado como ella Juan⁴⁸⁴. En esta escuadra, a la que me he referido más arriba, se obligó a

484 González Arce, 2016, pp. 503-514.

participar, junto a los buques de guerra y de transporte de bienes y personas reales, así como de la corte principesca, a las naves comerciales fletadas por el Consulado de Burgos. Dicha comitiva no salió, sin embargo, hasta el 26 de agosto desde Laredo, de modo que, como se aprecia en la tabla 14, los últimos barcos comerciales que se unieron a ella contaron sus averías a mediados (día 18) de agosto, mientras que los primeros lo hicieron mediado el mes anterior.

Se trató de una flota espectacular, la más importante armada hasta el momento por los Reyes Católicos, con la que querían afianzar su política internacional y su alianza con Flandes, coronada por el doble matrimonio arriba citado, contra su común enemigo, el reino de Francia. De manera que algunas crónicas hablan de que participaron en ella 130 naos españolas y 2 carracas gruesas genovesas, con hasta 12.000 hombres de guerra. Si bien, en realidad, no llegaron a 100 las naves, más otras 50 comerciales que luego veremos; mientras que los tripulantes fueron 2.260⁴⁸⁵ y la gente de armas 2.250⁴⁸⁶; a los que si sumamos los pasajeros de la corte de la infanta, unas 200 personas, se llegó en torno a las 6.000 en total. A las que se pueden sumar los comerciantes y marinos de la flota mercante que acompañó a esta expedición, con lo que sí se pudo alcanzar la cifra antedicha de los 12.000 viajeros. Un convoy absolutamente impresionante, no sólo para la época, sino incluso para hoy día⁴⁸⁷.

485 Con un sueldo diario de 12 mrs., al margen del flete de los navíos (León Guerrero, 2009, p. 59). En 1511 Holanda armó una flota de 8 buques de guerra con 1.000 hombres (Sicking, 2017, p. 298).

486 Remuneradas según categorías: escuderos del almirante, 25ms./día; peones, espingarderos y ballesteros, 15mrs./día. Los peones de Castilla, Vizcaya, Asturias... que debían prestar servicio militar, junto con los vasallos mareantes, como en otros casos vistos más arriba, traían el sueldo de dos meses pagado, se les entregarían los mantenimientos y en caso de servir más tiempo recibirían 12mrs./día (León Guerrero, 2009, p. 59).

487 Participaron en ella 2 carracas genovesas de 1.000 toneles cada una, 15 naos de entre 200 y 280 toneles, en su mayoría, alguna con 760 y otra con 400, 5 carabelas de 75 toneles y hasta 20 pinazas auxiliares. Como en casos anteriores vistos más arriba, se autorizó el enrole de delincuentes vizcaínos y guipuzcoanos a los que por participar en la expedición se les perdonaron sus penas (Ladero Quesada, 2003, pp. 14, 22-39; León Guerrero, 2009, pp. 53-59). Además, en ella tomó parte la carraca Santiago, de la que era patrón Juan Pérez de Zabala, de Bermeo. Contra él y contra otro patrón, Juan de Aréilza, y su mujer, María Beltrán de Arancibia, en 1498, la bilbaína Sancha García de Ugalde, mujer

Para su formación fueron convocados en septiembre de 1495 Juan de Arbolancha, importante armador bilbaíno al que hemos visto en numerosas ocasiones a lo largo de este trabajo, junto con otros maestros y capitanes de entre los más importantes de la costa. El susodicho tuvo el protagonismo en la contratación de barcos —a veces, como vimos en un apartado anterior, confiscación— y personas en las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa; si bien en el asunto participaron otras personas y se actuó asimismo en otros lugares, como Sevilla. Al frente de la expedición se situó el propio almirante de Castilla, Fadrique Enríquez. La contratación de Arbolancha se hizo en función de sus conocimientos en relación al comercio con Flandes, y se embarcó en la flota que hacia allí partió en calidad de pagador y abastecedor.

del cordelero difunto también bilbaíno, Pedro Ibáñez de Basozábal, en su nombre y en el de sus hijas, María López y María Pérez, presentó una demanda. Según ella, dicha nave se encontraba surta en la concha de Machichaco, donde debía ser reparada. Para ello, Aréilza trató con su marido Pedro Ibáñez de Basozábal para que le hiciese los cables, mangas, guindarizas y jarcias, y así poder partir con la antedicha armada. En pago del arreglo, Zabala, dueño de 1/3 de la nave, entregaría 550 quintales de hierro, pesados por el peso de Vizcaya, avalados además por un poder del adelantado de Murcia, Juan Chacón, propietario de los otros 2/3, que se comprometió a hacer efectivos hasta en 31 días después que llegase a Flandes, en el puerto de arribada. Éste fue Ramua, donde, transcurrido el antedicho plazo Basozábal le reclamó el mencionado hierro o el precio que alcanzaría en dicho amarradero, que estimó en 550 ducados —a razón de 500 quintales, a 350 mrs./quintal, a precio de Flandes, y otros 50 en hierro—; que no cobró por el fallecimiento de Zabala, que murió sin dejar bienes de donde cobrar la deuda. De modo que la viuda de Basozábal se negó a que la nave partiese de Machichaco, donde había retornado, sin que hubiese satisfecho lo adeudado, o al menos que se le tomasen los aparejos para que no se pudiese marchar. Para ello solicitó del alcalde de Bermeo que obligase a los dueños del barco a entregar fianzas, o que le embargase dichos aparejos, y lo amarrase a puerto seguro, pues en la concha corría peligro. Por lo que éste hizo comparecer a Aréilza como propietario, que la poseía en nombre del adelantado, y le exigió las antedichas fianzas y, como se negó a hacerlo, le fue embargada la carraca. Finalmente, Aréilza fue condenado a pagar los antedichos 550 quintales, así como en costas (ARCV, Ejecutorias, 127-32, 138-13). Otros patrones con sus barcos vizcaínos fueron, Martín de Igola, Martín de Luxarra, el antedicho Juan de Arbolancha (Bilbao), Juan de Solórzano, Juan de Bedia y Zalduondo (los 3 de Bilbao, con una misma nao), Jimeno de Bertendona (Bilbao), Pedro de Ariz (Bilbao), Juan de Veite (Bilbao), Juan Pérez de Zabala (Portugalete), Sancho de Bermeo (Baracaldo), Rodrigo de Busa (Baracaldo) y Martín López de Vasara (Mundaca). Por ello se puede afirmar que se trató de una nueva armada de Vizcaya, tras la fletada en 1493-95 por Íñigo de Artieta, porque la mayoría de navíos y de hombres procedía de ese Condado (Ladero Quesada, 2003, p. 35).

Para reforzar el poderío de una armada ya de por sí extraordinaria, se decidió que fuese acompañada por la flota primaveral organizada por el Consulado de Burgos rumbo a Flandes, pues la tensión con el enemigo francés iba en aumento y se temía que la infanta y su comitiva pudiesen ser atacadas por barcos del país vecino. Se trató de un refuerzo verdaderamente notable porque, como sabemos, y como veremos más adelante de forma más detallada, estos navíos solían ir equipados con artillería y contrataban por su cuenta gentes de armas, para prevenir el ataque de piratas, corsarios y flotas enemigas. Para tal fin se comisionó al contador Alonso de Quintanilla y a Juan de Ortega, provisor de Villafranca. Quienes convencieron a los armadores y mercaderes de que, lejos de salir perjudicados, serían muchos los beneficios de su unión al convoy regio. Aunque lo único que obtuvieron fue algo más de seguridad y 150 quintales de sebo para los cascos de sus naves; frente a grandes pérdidas por los retrasos y no poder retornar ese mismo ejercicio, pues debieron aguardar en destino hasta que la escuadra estuviese lista para traer en el viaje de vuelta a la archiduquesa Margarita, esposa del príncipe Juan. De modo que lograron reunir 50 naves, que se armaron en Vizcaya —entre ellas, los 19 barcos contenidos en las averías de este año que he citado más arriba— y Guipúzcoa. En las que se embarcaron unos 500 hombres de guerra, mientras que parte de su cargamento, sacas de lana, era traspasado a los buques bélicos —en realidad, embarcaciones comerciales o pesqueras transformadas para la ocasión con fines militares—, de manera que compartiesen, además de rumbo, también objetivos; esto es, transporte hasta Flandes de las personas reales y de las mercancías estibadas. Además, formaron parte del cortejo dos naos fletadas con hierro con destino a Londres⁴⁸⁸.

Si volvemos a los registros de averías para seguir con los itinerarios de las naves zarpadas desde Bilbao a Flandes, el siguiente con el que contamos es del año 1499. Que comienza como el anterior, 1496, con ciertas irregularidades que nos plantean algunas incógnitas. La primera son de nuevo unos embarques tempranos

488 Veremos cómo en las averías sólo consta como tal la carabela de San Juan de Solórzano (Ladero Quesada, 2003, pp. 41-44).

en febrero —Lope Sánchez de Acha y Martín Ibáñez de Leuzarra, este último tiene por fecha el ¡31 de febrero!, claramente errónea— y marzo —el día 15, Juan Sánchez de Zalduondo—. Puede que, como en el caso anterior se tratase de una partida tardía y que no hubiese habido salida, o al menos no completa, de la flota otoñal en 1498. Esta hipótesis —de una salida otoñal/invernal retrasada y no de una primaveral adelantada— viene reforzada por el hecho de que ese año sí hubo convoy de primavera, aunque, asimismo, poco madrugador, tal vez por lo reciente del anteriormente realizado. Se concretó entre el 27 de abril y el 20 de junio, con 11 barcos —Fortún Pérez de Salcedo, Martín Ibáñez de Leuzarra, Martín Ibáñez de Leuzarra, Ochoa de Arbolancha, Íñigo Martínez de la Pedriza, Sancho de Iruixa, Ochoa Sánchez de Larrinaga, Juan de Bilbao la Vieja, Francisco de Zumelzo, Martín de Astoquiza⁴⁸⁹ y Rodrigo de Riba—. Pero, estuvo seguido, de manera poco comprensible, por uno otoñal, más bien estival, avanzado a septiembre —con dos naves: la de Fortuno Pérez de Salcedo y la de Juan de Otoño⁴⁹⁰, que se habrían unido a otras fuera de Bilbao—. Lo que habría motivado que ese año ya no hubiesen levado anclas más navíos con ese destino. De modo que la carabela de Juan Sánchez de Larrea, cuyas averías fueron contadas el 19 de diciembre, habría aguardado hasta enero de 1500 para acompañar a la nao de Martín Sánchez de Arriaga, embarcada en

489 En 1489 Jacome de Doméstico, vecino y regidor de El Puerto de Santa María, demandó al bilbaíno Astoquiza, al que dos años atrás le entregó para su transporte en su nao 296 cahíces de sal, de a 12 fanegas cada uno, para llevarlos a Flandes y entregarlos a su factor. Encargo que dicho maestro no cumplió, sino que vendió dicha sal. La cual, puesta en Flandes, y contando los portes, valía 300.000 mrs. (AGS, RGS, 1489-02, 334).

490 En 1499 los Reyes Católicos encomendaban al corregidor de Vizcaya que entendiese en un pleito entre Juan de Otoño y Pedro de Orista, ambos bilbaínos. En el cual, el primero fue denunciado por el segundo por haber llevado ambos en una nao de su propiedad, desde Lisboa, a ciertos judíos a tierras musulmanas sin licencia del rey de Portugal, por lo que ganaron un flete de 500 ducados que se repartieron por mitad. Tras ello, en El Puerto de Santa María, Orista vendió su parte de dicha nave a Otoño y compró con el dinero la mitad de otra nao con la que acudió a Lisboa con ciertas mercancías. Como dicho navío le fue aprehendido por el rey portugués por haber transportado a los hebreos sin su licencia, Orista solicitó de los Reyes Católicos una carta de obligación para que Otoño corriese con la mitad de la sanción en Portugal, por haber participado en dicha operación y haber obtenido la mitad del flete y pasaje (AGS, RGS 1499-12, 52).

torno al 21 de enero de esa judicatura. Ambas habrían viajado hacia Flandes a partir de entonces con otras naves en un nuevo convoy otoñal/invernal postergado.

Por lo que respecta al primaveral de 1501, tampoco fue temprano, sino que se formó entre finales de mayo y mediados de junio —con 10 naves: Pedro López de Vitoria, Fortuno de Güemes, Juan Ochoa de Bertendona, Pedro Ochoa de Iturriaga (dos embarcaciones), Juan Udón de Alday, Juan de Ibarra (piloto), Martín de Marquina, Juan de Basave y Santiago (piloto)—. Para el otoño sí nos encontramos ahora con una flota armada en tiempo y forma —esto es, ni muy adelantada, de manera que no estuviesen listas para su embarque todas las lanas esquiladas ese ejercicio que quedaban por transportar; ni muy pospuesta, ya cercano el invierno, cuando el mal tiempo y las malas travesías estaban casi garantizados—, entre el 18 de octubre y el 17 de noviembre, con 8 navíos —Diego de Rabanunza, Fernando Delgado, Martín de Leuzarra, Diego de Basurto, Íñigo Vasco, Juan de Ceberio, Pedro de Ibarra y Ochoa de Larrea—.

Sin que se puedan elevar a definitivos estos datos, todo apunta a que la flota hacia Flandes tardaba de media en torno a un mes en ser aprestada y estaría formada por una decena de naves. Algo que no se puede saber con certeza, pues a este intervalo de tiempo y unidades fletadas habría que añadir en cada caso lo ocurrido en otros puertos fuera de Bilbao, cuando dicho convoy se aparejase en varios surgideros.

En su trayecto a dicho condado realizaría diversas escalas, en la medida de lo posible, pues cuando se hiciese en tiempos de guerra con Francia se navegaría alejado de su costa, para evitar al enemigo. Cuando no se diese esta circunstancia, todo parece indicar que era preferible hacer las singladuras cerca de las playas francesas, para mayor seguridad en caso de mal tiempo y por el riesgo de naufragios. También se pudieron realizar paradas ocasionales en los principales puertos del trayecto, sobre todo los franceses de La Rochela, Nantes y Ruan, con fines técnicos y mercantiles. Incluso en los ingleses, hasta aproximarse a la misma ciudad de Londres, ya muy alejada de la ruta natural a través del Canal de la Mancha, pero

cuyo atractivo comercial podía compensar este gran desvío y rodeo. Así, en 1498 el embajador castellano en Inglaterra, el doctor Puebla, informó a los Reyes Católicos de la llegada a las Dunas, en la desembocadura del Támesis, como veremos, de una flota cargada de lana y hierro. Este último tenía como destino la propia Gran Bretaña, mientras que la primera debía continuar viaje hasta Flandes, pues, como sabemos Inglaterra se autoabastecía de esta materia prima para su fábrica nacional. Se trató del 27 de junio de dicho año, cuando arribaron a dicho lugar, a 20 leguas de Londres, naves procedentes de Vizcaya y Guipúzcoa. A ellas se unieron allí seis navíos bretones⁴⁹¹.

Veamos qué datos podemos extraer de las importaciones desde Flandes, y en qué medida éstas respondieron a tornaviajes, o retornos, de las naves que contenían las exportaciones de lana, hierro y otros artículos desde Bilbao a dicho destino, arriba vistas.

La primera información la encontramos ya para 1481, el primer año con registros conservados, y es que, como a la ida, los barcos retornaban en forma de flotas conjuntas. Incluso, en algunos casos se daban instrucciones al respecto a sus armadores y maestros, tanto en los acuerdos generales que suscribían cuando eran contratados en masa por la Universidad de Burgos para las flotas bianuales, como en los contratos individuales de fletamento. De manera que no podían zarpar desde Flandes en los tornaviajes hasta que los cónsules de la nación española (castellana o de Burgos) local les autorizasen a ello, y según las condiciones que les impusiesen; como ésta de hacerlo de consuno en conserva.

Así, dicho año, las averías de la que sería la flota de retorno de la salida en otoño desde Bilbao y/o otros puertos se contaron entre el 14 de diciembre y el 30 de enero. En ella participaron 7 barcos que atracaron en Bilbao —Pedro de Sabugal (presente en las exportaciones de 1482, para las que desconocemos sus fechas), Martín Sánchez de Barraondo (ídem), Pedro de Iturriaga, Íñigo de Jáuregui (o Íñigo López de Jáuregui, ídem), Lope Ibáñez de Leuzarra, Martín Sánchez de Barraondo (ídem) y Colás de Capetillo— de ahí que se precisase ese mes y medio para desestibarlos y

491 AGS, PTR, leg. 52, doc. 140.

contar sus averías. Veremos que para ello había que aguardar a que llegasen los representantes de los propietarios del género, o ellos mismos, a la villa; tras que un mensajero hubiese ido previamente a Burgos a informar del atraque de esta escuadra de regreso.

Hacia primeros de abril habría retornado la flota salida en la primavera de 1482. Como se trata de una fecha muy temprana, ya que la singladura podía durar entre una y varias semanas⁴⁹², y puesto que ya había regresado la otoñal de la judicatura anterior, como hemos visto, tuvo que tratarse del tornaviaje de un convoy primaveral adelantado, zarpado desde Castilla durante los últimos días del invierno de dicho ejercicio, como vimos que ocurrió a veces. En el que participaron 4 barcos bilbaínos, cuyas averías se contaron entre el 1 de abril y el 13 de junio —Colás de Capetillo (presente en el tornaviaje de otoño de 1481, como hemos visto), Lope Ibáñez de Leuzarra (ídem), Pedro Jiménez de Bertendona y Juan de Arbolancha—. A una escuadra primaveral avanzada, más bien de finales de invierno, como he dicho, le hubo de seguir otra primaveral/estival, pues se dieron nuevos retornos entre finales de julio y principios de agosto. Concretamente tres naves —Íñigo Martínez de Jáuregui (presente en el tornaviaje de otoño de 1481, como hemos visto), Pedro de Gueldo y Fortuno Sánchez de Arriaga (presente en las exportaciones de 1482, para las que desconocemos sus fechas)—.

Para 1489 sólo sabemos de la llegada de tres naos, las de Lope de Larrinaga, Juan Fernández de Arbieto y Juan de Montellano, cuyas averías se contaron entre el 28 de julio y el 9 de septiembre, por lo que serían los retornos de la flota que salió de Bilbao en primavera, entre el 26 de marzo y el 4 de abril. En la que vimos, efectivamente, a Juan de Montellano, pero no a los otros dos maestros, a no ser que este *Lope* de Larrinaga fuese el mismo que el *Ochoa* de Larrinaga de entonces.

Los regresos de la flota de otoño de ese año 1489 arribaron en el mes de enero del siguiente, o al menos los días 12 y 13 de ese

492 Las armadas reales que se organizaron desde finales del siglo XV hasta mediados del XVI para trasladar a los monarcas, u otras personas reales, entre Castilla y Flandes, o viceversa, tardaron como mínimo entre 11 y 12 días en completar el trayecto (Sicking, 2017, pp. 19, 435).

mes se contaron las averías de Fortuno Sánchez de Arriaga, Martín de Leuzarra y Juan de Martiartu. Que no podemos contrastar porque carecemos de datos sobre dicho convoy otoñal. Algo más sí podemos hacer con el tornaviaje primaveral de ese año 1490, en el que habría participado la carabela de Martín Ibáñez de Bilbao, de la que fueron contadas sus averías el 20 de septiembre. Aunque, una vez más, este patrón no aparece en los registros de la expedición de salida de primavera de 1490.

Con 1491 volvemos a encontrar problemas para cuadrar las fechas. Los retornos del otoño del año anterior se habrían producido en enero de ése —día 27, barcos de Diego de Arbolancha y Martín de Eguía—, pero entonces no se explica muy bien por qué hubo otras llegadas en el mes de abril —día 8, barcos de Pedro de Gueldo y Lope Ibáñez de Leuzarra—, cuando esa primavera la flota no partió antes de mayo, como vimos. De modo que, lo más probable es que el tornaviaje de otoño de la judicatura anterior, 1490, no hubiese finalizado de contar sus averías hasta dicho mes de abril, y que esos barcos permaneciesen cargados en el puerto desde su llegada en enero hasta ese momento, casi dos meses y medio, por tanto⁴⁹³.

1494 parece que fue un ejercicio algo más regular. Los retornos de primavera se produjeron de nuevo, como el anteriormente visto, en invierno, y sus averías se contaron en los meses de enero a marzo. Por vez primera disponemos de más datos sobre cómo fueron estas averías, pues a la fecha del día en que fueron contadas se añade la de arribada de la nave en cuestión. En el caso de las que atracaron en enero, la primera, el día 23, la de Lope Ibáñez de Leuzarra, tuvo que aguardar cargada cinco días, hasta el 28. Misma jornada en la que fueron contadas las de la siguiente, de Sancho de Susunaga, que arribó, sin embargo, un día más tarde que la anterior, el 24. A comienzos de febrero, días 4 y 5, llegaron la nao y la carabela de Juan de Zabala e Íñigo de Sestao, cuyas averías se contaron una semana después de forma conjunta, el día 11. 10 días transcurrieron entre el anclaje de la carabela de Antón de Cosco-

493 Sobre los tiempos de viaje, las escalas y períodos que las galeras florentinas pasaban amarradas en los puertos de sus rutas hasta Flandes e Inglaterra, a veces de más de 30 días, González Arévalo, 2011b.

jales, día 18 de febrero, y el acto de contar sus averías, día 28. Sin embargo, para la nao de Ochoa de Larrinaga que había amarrado un día después que la anterior, sus averías fueron contadas un día antes, el 27. La explicación la he dado más arriba, entre la entrada a puerto de la embarcación y el registro de sus averías había que aguardar a que estuviesen presentes los propietarios del cargamento o sus apoderados, para lo que había que mandar emisarios a Burgos y otros lugares que comunicasen a los mismos la llegada de los navíos. De modo que, a pesar de que atracase posteriormente, los mercaderes fletadores del barco de Larrinaga estuvieron listos para contar sus averías y proceder a la desestiba antes que los del de Coscojales. Una última nao, la de Juan de Basozabala, ingresó ya en marzo, el 12, y sus averías no fueron contadas hasta nueve días más tarde, por los motivos arriba indicados.

Cabe interrogarse aquí sobre el hecho de que algunas naves que, se supone, habían partido juntas en conserva desde Flandes, seguramente a comienzos de enero, no entrasen en el embarcadero bilbaíno al unísono, sino con dos meses y medio de intervalo entre la más temprana y la más tardía. La explicación habría que buscarla en el hecho de que algunas de ellas habrían hecho escalas por el camino, en las costas francesas o incluso en Inglaterra, para buscar y cargar parte de las mercancías, o puede que todas ellas, que se añadirían a estos retornos. Para ello podían haberse comprometido a la salida a realizar tales operaciones, según cláusulas contenidas en los contratos de fletamento, como vimos más arriba. O bien, en dichos documentos o en los acuerdos generales signados en Burgos para la contratación de la flota, se habrían obligado a ponerse a disposición de los cónsules de la nación castellana en Brujas, que serían los que les indicarían cómo debían proceder en los viajes de vuelta, y dónde debían acudir a conseguir estos productos de los tornaviajes. Otra posibilidad para esta disparidad en los días de atraque de los navíos de retorno es que, una vez llegados a las aguas nacionales más seguras de la costa cantábrica, se dispersasen para recalar en varios surgideros diferentes, y dejar parte de su cargamento en ellos, antes de acabar fondeando en el Bilbao. Incluso una de tales escalas previas pudo ser el puerto de Portu-

galete, donde podían aguardar surtos los buques algunas jornadas si el amarradero bilbaíno se encontraba saturado, a la espera de disponer de espacio en él para realizar el atraque. En este sentido, no olvidemos que la operación de contar las averías se realizaba también con las embarcaciones que permanecían en el descargadero portugués y que no tenían intención de llegar al bilbaíno, con la misma validez y consecuencias que si el acto hubiese tenido lugar en el propio surgidero de Bilbao.

Dicho lo cual, una última posibilidad, no del todo descartable, sería que en estos tornaviajes se relajase la exigencia de que los navíos arribados a Flandes regresasen en una flota conjunta, pues cada uno debía atender a sus propias circunstancias. Esto es, contar con cargamento suficiente como para que el viaje de vuelta le saliese rentable o al menos no perder dinero yendo de vacío. Así, puede que se organizaran varias flotillas menores, con unos cuantos barcos, que zarparan en fechas diferentes cuando estuviesen listos para ello, una vez cargados en el propio Flandes. Mientras que otros pudieron partir juntos hacia otros lugares en busca de mercancías de retorno, antes de poner rumbo a Bilbao, siguiendo las instrucciones de los antedichos cónsules flamencos. Finalmente, los hubo que al no tener compromisos previos ni recibir encargos en destino, partirían desde los puertos de arribada a su libre albedrío a buscar embarques con los que amortizar, e incluso rentabilizar, el viaje de vuelta a las costas españolas. Si es que no permanecían en los mares del norte de Europa algún tiempo en busca de portes entre puertos de la zona. En cualquier caso, todo parece indicar que los regresos desde Flandes con paños de lana, tapicerías, lienzos, objetos metálicos y otras manufacturas de alto precio sí que se habrían realizado sistemáticamente en conserva con flotas armadas conjuntas, debido al gran valor de los cargamentos y la necesidad de asegurar el éxito de las travesías.

Esa legislatura de 1494 habría tenido lugar una campaña de primavera adelantada, como en otros casos, pues se registran importaciones, que serían por tanto tornaviajes de dichas exportaciones tempranas, ya en el mes de mayo, registros que se mantienen hasta julio. De las dos naos que llegaron juntas en mayo —el día 12, Do-

mingo Colonzas y Martín de Ysola—, sus averías fueron contadas cinco jornadas más tarde (el 17). Por su parte, los navíos de julio entraron también al mismo tiempo (el día 5), lo que respalda la idea apuntada de pequeñas flotillas con distintas fechas de salida, y con diferentes rutas y escalas, con destino final en Bilbao. Sus averías fueron contadas cinco —el día 10, Ochoa García de Salazar⁴⁹⁴ y Fortuno de Arana—, dieciocho —el 23, Pedro de Anchaza, Martín de Leuzarra y Ochoa de Zorondo— y hasta veintiún días más tarde —el 26, Martín de la Rentería—.

Para la judicatura de 1495 volvemos a poder comparar las entradas con las salidas, pues se conservan averías de ambos conceptos y, así, saber si los barcos que llegaron eran los retornados tras su partida la estación anterior.

Los tornaviajes del otoño de 1494 tuvieron lugar ese invierno del 95. Fueron nada menos que 12 naves que arribaron entre enero y marzo, puede que por tanto no viniesen todas juntas, sino de nuevo en flotillas, como las arriba vistas. La de Íñigo de Sestao habría viajado sola, o puede que acompañada de algunas de las otras que habrían atracado más tarde porque se habrían pasado previamente por otros fondeaderos. Lo hizo el día 30 de enero, y sus averías fueron contadas siete días más tarde, el 6 de febrero. Una flotilla llegó a finales de ese mes y comienzos del siguiente. En ella, en la que también pudo haber ido, como he dicho, Sestao, viajaron las naves de Ochoa de Zoronda y Ochoa García de Salazar, arribadas el día 27 de febrero, cuyas averías se contaron el 17 de marzo, junto con la de Juan Martínez de Gamis, que atracó el 28 de febrero, un día más tarde que la otra; pero, sin embargo, la nao de Lope de Larrinaga que entró con la anterior (28 de febrero) se adelantó, y sus averías fueron contadas el día 10 de marzo. Formarían asimismo parte de esta escuadrilla las naves de Juan de Arechaga, Pedro de Arechaga, Salas de Leguizamón y Ochoa de Larrinaga,

494 Implicado en un pleito hacia 1495, cuya mujer fue Toda de Barraondo. La casa del matrimonio se encontraba en la calle de la Pescadería, junto a la iglesia de Santiago, la cual les fue embargaba al perder dicho litigio contra Pedro de Arbolancha. Quien puso la vivienda en subasta, que fue aforada (tasada) por la corredora pública Juana de Salinas (ARCV, SV, 4296-1).

que anclaron el día 1 de marzo, dos o tres días más tarde que las anteriores; cuyas averías, de las tres primeras, fueron contadas en la misma jornada que casi todas ellas, el 17 de marzo; mientras que las de la última, la de Larrinaga, lo fue un día antes, el 16. Las causas para esta disparidad serían las antedichas, contar o no con la presencia de los propietarios de la carga o de sus representantes. Hay que advertir que esa jornada del 17 de marzo fueron contadas las averías de nada menos que siete embarcaciones, por lo que debió de ser una jornada de trabajo muy intenso. Finalmente, el día 8 de marzo arribaron las carabelas de Pedro de Eslares y Pedro de San Pedro, que bien pudieron haber navegado juntas al margen de las anteriores o, por la poca diferencia de tiempo en su atraque, igualmente junto a ellas. En la primera, sus averías fueron contadas el de 19 de marzo.

Más sustanciosa, si cabe, es la información de las importaciones de primavera, que atracaron en mayo, el día 30 de ese mes. En concreto fueron los barcos de Martín Zuri, Juan de Sazauri y Juan MIGUELES, cuyas averías fueron contadas sólo tres días más tarde, el 3 de junio. En este caso se puede afirmar que no se trató de las embarcaciones de retorno de la expedición de salida hacia Flandes de esa misma primavera, pues dichos buques habían partido apenas unos días antes —las últimas averías de éstos se contaron el día 27—, y tampoco coinciden los nombres de sus patrones. En todo caso, los tornaviajes de dicha estación habrían tenido lugar ya en verano, y en ellos habría participado la nao de Martín Sánchez de la Naja, arribada el 7 de agosto, la única registrada, a la que, sin embargo, no vimos partir en el convoy de mayo hacia Flandes.

Fechas extrañas se dieron asimismo en 1499. No tanto para las importaciones de invierno/primavera (febrero-abril), que serían los retornos de otoño de la campaña del año anterior, en los que participaron Martín de Arbolancha —llegado el 20 de febrero, y cuyas averías se contaron el 15 de marzo—, Juan Sánchez de Castro (14 de marzo), Juan de Arbolancha (19 de marzo) y Juan Ochoa de Bertendona (4 de abril). Mientras que no hay una explicación para la entrada otoñal de las naos de Martín Sánchez de la Naya (16 de octubre), Martín Sánchez de Astoquiza (17 de octubre)

y Martín Ibáñez de Leuzarra (6 de noviembre), a no ser un tornaviaje de la flota de salida de primavera muy tardío. Algo que se ve corroborado por la presencia del tercero en ambos convoyes, así como del segundo, Martín Sánchez de Astoquiza, al que vimos participar en dicha expedición primavera con el nombre de Martín de Astoquiza.

En conclusión. En la importación de mercancías a Bilbao desde Flandes se dio toda suerte de posibilidades: desde flotas conjuntas a modo de tornaviajes con las mismas naves, o parte de ellas, empleadas en los viajes de ida, con idénticas fechas de zarpaado y arribada; hasta barcos que retornaron en solitario; pasando por flotas, o flotillas, con el mismo día de salida y parte del trayecto conjunto, pero con itinerarios parcialmente divergentes y fechas de atraque distintas.

2.4.2. *Costa atlántica sur francesa*

Como veremos, y como he mencionado con anterioridad, en La Rochela se fundó por parte de la Universidad de Burgos un consulado que representase en la plaza los intereses de sus socios, y que organizase y diese cobertura a los flujos comerciales castellanos con la misma. Como esta corporación se instituyó a imagen de la previamente constituida por dicho gremio mercantil burgalés en Brujas, y debido a la política de fletes conjuntos y navegación en conserva seguida por la misma en las rutas hasta este otro emporio del norte de Europa, se habría introducido, primero dicho uso, que luego devino en costumbre y, finalmente, en ley, también en las expediciones hacia La Rochela. El motivo, los burgaleses sólo encontraban ventajas en la organización de flotas al unísono por motivos de seguridad, como hemos visto para Flandes. Sin embargo había una razón oculta casi más poderosa. Al ser la Universidad de Burgos la encargada de organizar estos convoyes de forma unilateral, obligaba a todos los mercaderes a que se sujetasen a sus dictados. Era, por tanto, una forma de mantener la cohesión entre sus miembros y que ninguno se sintiera tentado de apartarse de ella y probar a comerciar y navegar por su cuenta. Pero, al mismo tiempo, era asimismo una manera de concernir e implicar a aquellos tratantes

del reino —e incluso de fuera, como los aragoneses y navarros— que no siendo burgaleses, ni aún castellanos —como los riojanos, toledanos u otros—, al final, bien primero por comodidad y luego por obligación, acabaron por formar parte de estas armadas. Se trató de una forma de inclusión al más puro estilo corporativo de querer monopolizar una actividad económica o laboral, en la que los afectados se vieron incursos de hecho en un gremio sin pertenecer a él de derecho, al verse concernidos por sus decisiones, normativas y políticas económicas y mercantiles. Sobre todo a partir de 1499, cuando el gremio burgalés/castellano, ya reconocido institucionalmente e instituido legalmente como Consulado desde 1494, legisló con normas de obligado cumplimiento para todos los mercaderes de Castilla, ratificadas por la corona; aunque no afectasen a los de allende Ebro, encuadrados bajo la Universidad de Bilbao y, en la práctica, sólo atañesen a los mercaderes castellanos y riojanos, al norte del Sistema Central. Entre dichas disposiciones estaba la de ese año, vista más arriba, que obligaba a seguir la costumbre de los embarques conjuntos no sólo para Flandes, sino también ahora hacia La Rochela y Nantes. Y por todos los mercaderes, asimismo los vascos, pues, tras los acuerdos de ese año y del siguiente, 1500, igualmente antes referidos, entre ambas universidades, los vizcaínos y los otros del norte del Ebro quedaron comprometidos a cumplir lo que dispusiesen los burgaleses sobre el flete de lanas; mientras que éstos hicieron lo propio con respecto al embarque de hierro, organizado por la Universidad de Bilbao. Pero, como la importancia de los cargamentos de lana era muy superior a la de los de hierro, Burgos siempre hubo de llevar la voz cantante en cuanto a la forma de estas expediciones comerciales, los barcos a emplear, el modo de navegar y las rutas a seguir.

Veamos hasta qué punto se reprodujeron las prácticas flamencas en La Rochela, un puerto mucho más cercano a Bilbao que los del mar del Norte y que, por ello, precisó en mucha menor medida de la navegación en conserva. Que los maestros y mercaderes que hacia allí partiesen se sentirían menos interesados en seguir cuando hubiesen de aguardar varios días en puerto, como hemos visto para Flandes, hasta que se formasen las flotas y pudiesen par-

tir. Tiempo que se traducía en pérdidas económicas si los viajes se retrasaban en exceso, y se llegaba fuera de la temporada de venta de los artículos a las plazas de destino. Por no hablar de la oportunidad perdida al no aprovechar salir en primer lugar, aunque fuese en solitario, y ser el primer navío en arribar a un mercado que esperaba estas importaciones con gran expectativa, pues las materias primas que transportaban eran vitales para la industria local. Ante esta tentación de desatracar a las primeras cambio hacia un destino rochelés tan cercano, los mercaderes, y la propia Universidad, pudieron imponer a los armadores fletantes en los contratos de fletamento que no zarparan si no era en compañía de otras naves, cuya cantidad, características e incluso de cuáles se trataba fueron recogidas en dichos documentos que comprometían a los maestros y los disuadían de atender sus propios intereses —pues cuanto menos tiempo se empelase en un viaje antes se estaba listo para una nueva contratación—, o los de parte de los fletadores, que en su ansia por llegar antes y colocar sus productos podían perjudicar a otros que, por motivos de seguridad, preferían esperar a que la nave pudiese navegar en compañía de otras.

En cualquier caso, los embarques conjuntos rumbo a La Rochela, con haberse producido, no se habrían organizado con el rigor y meticulosidad que hemos visto para Flandes, con la contratación previa en Burgos y el despacho de las flotas en Bilbao, con asistencia de delegados de su Universidad, presentes asimismo en los actos de contar las averías, con la finalidad de supervisar lo actuado. Sino de manera mucho más informal, espontánea y sobre la marcha. Lo mismo se puede decir, por tanto, de los retornos o tornaviajes.

Efectivamente, como se aprecia a simple vista en la tabla 8, lo habitual fue que partiesen unas pocas naves en compañía desde Bilbao hacia La Rochela —entre dos y cinco, si suponemos que aquellas cuyas averías se contaron en días próximos habrían salido juntas, pues no tiene sentido que obrasen de otra forma—; entre 2-3 a la inversa, al regreso, tabla 7. Tampoco pudieron ser muchas más, pues la demanda de lana, y de hierro, en dicho destino no era ni mucho menos parecida a la flamenca, con lo que el núme-

ro de barcos zarpados hacia allí fue menor —casi el 26%, frente a casi el 40%— y de ahí que no pudiesen viajar muchos de ellos en conserva. Más interesante será saber las fechas en que lo hicieron, para contraponerlas a las de Flandes, y ver en qué medida el envío de lana a La Rochela se supeditó al del principal destino que era el flamenco. El hierro no hubo de influir en las fechas de salida de los buques, pues su extracción y transformación no dependían de la época del año —si bien éstas serían más fáciles de realizar en los meses no invernales, por el mejor tiempo y la mayor disponibilidad de carbón vegetal, más sencillo de producir con tiempo seco y menos frío—, como sí ocurría con la lana, únicamente disponible en abundancia en las estaciones de primavera y verano. De manera que sería en estos barcos cargados de dicha fibra animal, que hubieron de partir entre marzo y noviembre, donde se alojaría el hierro llevado a La Rochela para completar su carga. De hecho, como para Flandes y Nantes, no hay navíos con este destino cuyo cargamento fuese únicamente hierro, cosa que, no obstante, veremos casi como norma para Inglaterra; pero sí a la inversa, los hubo, y muchos, que solamente transportaron lana u otros bienes, pero no hierro ni acero.

No voy a analizar en detalle las salidas conjuntas como he hecho para Flandes, pues no se extraería mucha más información que la que se aprecia en dicha tabla 8. Mejor será ocuparse primero de ver las fechas, y las naves, en comparación con Flandes, como he adelantado. Así como intentar establecer luego si hubo alguna relación entre las embarcaciones que partieron y las que retornaron, asimismo con atención a las fechas en las que lo hicieron.

Comencemos por 1490, el primer ejercicio para el que se conservan datos de barcos estibados hacia La Rochela. Y ya podemos apreciar lo que, a priori, era de suponer, que el envío de lana a este destino francés se supeditaba al principal flamenco, de manera que era tenido como un mercado secundario para la lana castellana. Solamente una nave, la carabela de Juan Sánchez de la Riba, zarpó el día 8 de marzo, o algunos días más tarde, en plena campaña de salida hacia Flandes, que fue entre los días 1-19. El resto, las carabelas de Pedro de Uriondo, Nicolás de Marzana y Lope de Barraondo, lo hicieron a partir de dicho día 19 y hasta el 22 de

abril, en una primera tanda, una vez salidas las lanas hacia Flandes. No obstante, el resto de meses de 1490 registraron una intensa actividad de embarques de fibras hacia La Rochela, pues no en vano era el segundo mercado, según las averías, para esta materia prima. A partir de junio navegarían el resto de las lanas tempranas de ganados estantes cercanos a la costa que quedasen disponibles, y que no hubiesen viajado a Flandes, así como las primeras en estar disponibles de entre las más tardías, procedentes de la trashumancia más cercana y de corto radio. Que no debieron ser pocas, pues desde el día 12 de ese mes hasta el 24 de septiembre zaparon nada menos que 27 navíos. Hacia octubre debió comenzar la campaña de otoño de la lana remitida a Flandes, si bien no podemos estar seguros pues no se conserva información para este destino, por lo que entonces bajó considerablemente la actividad con La Rochela, a la que se despacharon solamente 5 embarcaciones, que consten en los registros, entre el 4 de octubre y el 17 de diciembre; que transportarían los restos de las lanas tardías de largo radio de trashumancia, las últimas en llegar a los puertos cantábricos, que no hubiesen sido compradas para ser embarcadas en la flota otoñal flamenca.

Veamos si en años posteriores se mantuvo este reparto del género entre mercados. Se podría decir que sí para la primavera de 1491, cuando hacia La Rochela zaparon dos carabelas —las de Juan de Montellano y Rodrigo de Alborado, entre el 21 de abril y el 19 de mayo—, mientras que a Flandes salieron cuatro, asimismo en mayo. No es una gran diferencia, pero hemos de tener en cuenta que, mientras estos barcos con destino rochelés serían prácticamente los únicos enviados en esas fechas, los flamencos serían más numerosos y, a buen seguro, se habrían unido a otros procedentes de diferentes surgideros para formar una flota mayor que viajase en conserva. En este sentido, se podría hacer una comparación entre las sacas estibadas en cada nave y realizar el cotejo, en lugar de entre embarcaciones, con los totales de sacas transportados. Sin embargo, al no contar con todos los datos ni estar completos los registros de los navíos que partieron desde Bilbao, y desconocer por completo los que lo hicieron desde otros fondeaderos, es mejor y más sencillo efectuar este análisis aproximado mediante la con-

frontación de los continentes, y no de los contenidos. Además, el trabajo que aquí se desarrolla es el del estudio de la navegación y no el del intercambio comercial, que se trata de forma complementaria. Ese mismo año 1491 nos encontramos con otras ocho naves que navegaron entre el 20 de julio y el 23 de agosto, muchas menos que en el caso anterior, con las últimas lanas tempranas y algunas de las primeras tardías, a buen seguro. Sin que, de nuevo, tengamos datos para la campaña otoñal flamenca.

Si nos vamos a 1495, entre enero y mayo salieron cinco barcos, que sepamos; y, hacia Flandes, siete, sólo en mayo, en armada, como era habitual. En 1499, entre enero y mayo lo hicieron cinco a La Rochela y solamente cuatro a Flandes; pero es que ese ejercicio la campaña flamenca de primavera estuvo retrasada, como vimos, y el grueso de la flota partió en junio, con nada menos que 10 navíos. De modo que La Rochela se hubo de conformar con los restos de esa lana temprana y las primeras tardías embarcadas en cuatro buques que zarparon el 16 de julio y el 4 de septiembre. Finalmente, en 1501, podemos hacer la comparación para el otoño, cuando a La Rochela llegaron seis naves, que levaron anclas entre el 1 de octubre y el 15 de diciembre; y a Flandes, ocho, entre el 18 de octubre y el 17 de noviembre. Dos de las partidas hacia Francia lo hicieron antes de que se aprestase la flota flamenca —las carabelas de Juan de San Juanes y Martín de Tebería, los días 1 y 12 de octubre— y el resto tras que zarpase ésta —las carabelas de Juan González de Gobela, Sancho de Riba, Diego de Rabanza y Pedro de Ibarra, a partir del 27 de noviembre—. De forma que, en especial estos últimos, en algún caso hechos a la mar ya en diciembre, llevarían, como sería habitual, los restos de lana que no hubiese viajado hacia el mar del Norte.

Es de hacer notar que, entre todos los barcos con destino a La Rochela, 74, solamente se cuentan 8 naos, apenas algo más del 10%; frente a casi el 90% de los restantes que fueron carabelas. Mientras que hacia Flandes zarparon 53 naos, del total de 114 naves, casi el 46,5%. La explicación es muy sencilla. Para los grandes viajes a largas distancias las embarcaciones mayores —las naos solían ser de mayor tonelaje que las carabelas— eran más eficientes y convenientes. Porque, además de poder llevar más carga y, con ello reducir los

costes de los fletes por saca de lana, eran más seguras frente a las mayores inclemencias meteorológicas del Mar del Norte, así como ante los ataques de corsarios y piratas, más probables cuanto más durasen las travesías. Sobre todo en los estrechos, como el Canal de la Mancha por donde habían de pasar las flotas castellanas camino a Flandes, en los que era más fácil sorprender a dichos convoyes desde naves enemigas apostadas en la costa, y en los que era más difícil emprender la huida en caso de ataque. Dicho de otro modo, el menor embarque de lana hacia La Rochela, así como la cercanía de la plaza a Bilbao, la más próxima entre los principales destinos, aconsejaron el empleo de carabelas. Además, como hemos visto, estas naves llevarían los restos de la lana no salida hacia Flandes, de manera que, cuando se acumulase una cantidad de sacas suficiente se cargaría una, o unas pocas, de estas embarcaciones de menos tonelaje que, rápidamente, partirían hacia Francia, sin tener que esperar un mes o más para salir, hasta que se reuniese una gran flota, como ocurría con las armadas flamencas. Bastaba con que unas pocas, entre dos y cinco, como he dicho, pero a veces una en solitario, quisiesen emprender el viaje. A lo que hay que añadir un último dato, el de los retornos. Cuando en La Rochela estas carabelas no hallasen lienzos, paños y otras manufacturas de gran valor para llevar de retorno a Bilbao, entonces podían intentar conseguir cereales, vinos u otros mantenimientos; que, si no los encontraban en dicha plaza, podían ir a recabarlos a los puertos cercanos más especializados en el comercio de subsistencias y artículos agrarios, en muchos casos apenas fondeaderos sin muelles ni condiciones para el atraque, a los que se adaptaban mejor las ligeras carabelas que no las pesadas naos. Sobre todo cuando estos surgideros se encontraban en ríos, rías y estuarios de poca profundidad, o en ensenadas y calas de difícil acceso.

Por lo que respecta a las naves de estos viajes de retorno, igualmente escasean las naos para La Rochela, sólo 5 frente a las 40 totales; únicamente el 12,5%. Mientras que en Flandes, fueron 35 frente a 64; o el 54,6%.

Pasemos ahora a ver si dichos tornaviajes se hicieron con las mismas naves que transportaron las mercancías entre Bilbao y La Rochela.

No se puede afirmar este extremo con rotundidad para ningún año, con alguna excepción. Caso de la carabela de Martín Sánchez de Zabudín, que zarpó de Bilbao el 3 de enero de 1495 y regresó el 24 de febrero; para volver a hacerlo el 16 de abril y retornar el 19 de mayo; la de Íñigo Vasco, que salió el 11 de abril de ese año y volvió el 19 de mayo, junto con la de Zabudín; o la de Juan de San Juanes, que lo hizo el 16 de julio de 1499, para estar de vuelta el 23 de agosto; mientras que tornó a irse hacia allí el 28 de agosto, y venir el 29 de octubre. De modo que, con los datos disponibles, se puede apuntar que sí se dieron algunos tornaviajes y que algunos de los maestros y sus respectivas naves aparecen en diversas ocasiones en estos registros de averías realizando la travesía entre ambas plazas.

2.4.3. *Bretaña*

Nantes habría seguido los pasos de La Rochela por ser un destino similar para las lanas y hierros salidos desde Bilbao, a una distancia no mucho mayor y con una demanda de materias primas, y una oferta de manufacturas y alimentos, asimismo, muy semejante. A lo que unir que ambas plazas compartían lengua y moneda, pero no legislación mercantil ni gobierno político, pues ya he hablado de la autonomía del ducado de Bretaña respecto a la corona francesa. Sin embargo, hay un hecho que habría dotado a la capital bretona de personalidad propia frente a La Rochela y otras plazas francesas como Ruan. El que en ella fueran los mercaderes y navieros bilbaínos los que tuviesen el protagonismo, con un consulado local dependiente de Bilbao, y no de Burgos, como ocurrió en La Rochela, según hemos visto.

Aspectos corporativos que influyeron, sin duda, en la navegación, y sobre los que volveré más adelante en otro apartado específico.

Veamos aquí hasta qué punto esta mayor autonomía de los bilbaínos en Bretaña, frente a los burgaleses, les liberó de tener que observar los embarques conjuntos de lana hacia dicho territorio; que se venían practicando por costumbre antes de 1499, y por ley a

partir de entonces. También será interesante contraponer esta ruta lanera secundaria frente a la principal flamenca, e incluso a la rochelesa, así como ocuparnos de los retornos, como en ambos ejemplos.

Efectivamente, en este caso, según se aprecia en la tabla 10, frente a lo dicho para La Rochela, pero sobre todo para Flandes, resulta más difícil afirmar que las naves zarpadas de Bilbao rumbo a Nantes lo hicieran en compañía de otras y en conserva. A lo sumo, en algunos casos podemos encontrar a dos de ellas en este tipo de formación —las de Martín de Riba y Martín Sánchez Zabudín, cuyas averías se contaron el 4 y 7 de junio de 1490, respectivamente; las de Juan de Zalduondo y Antón de Bilbao, el 23 y 27 de agosto de ese año; puede que acompañadas, o no, de las que se contaron en septiembre; las de Juan de Revaunza y Diego Pérez de Laredo, que lo hicieron el 3 y 5 de octubre; o las de Martín Sánchez Zabudín y Pedro de San Martín, el 30 de diciembre y el 1 de noviembre, respectivamente—. O, como mucho, a cuatro —Colin Otin, Jaime David, Fortuno de Montellano e Íñigo Vasco, entre el 9 y 10 de septiembre de 1495—. Sin embargo, sí que se ve más claramente la formación de convoyes en los retornos, caso de las cinco carabelas que vinieron entre el 4 y 5 de diciembre de 1481 —Íñigo de Sestao, Pedro García de Puerto⁴⁹⁵, Juan de Zalduondo, Fernando Sánchez de Larrea y Juan de la Talaya—, las cinco del 21-22 enero de 1482 —Fortuno de Ontón, Pedro Jiménez, Juan de Amézaga, Sancho de Agurto y Montellano—, las seis del 8-10 de junio de 1491 —Guilloma Coser y Beltrán, Sancho de la Pedriza, Íñigo de la Pedriza, Juan Vasco y Martín de Bilbao—, las tres del 20 de octubre de 1493 —Ochoa de Salazar, Martín de Llano y Sancho Martínez de Leura—, las cuatro del 1 de marzo de 1495 —Martín de Bériz, Juan Sánchez de Zalduondo, Juan de Montellano y Pedro de Salazar—, o las tres de 3-4 de junio de ese año —Juan Vasco, Sancho Martínez de Leura y Colin Otin—.

Y, ¿en qué fechas viajaron? De nuevo, como lo visto para La Rochela, la lana salida para Nantes, y con ella el hierro y el acero, lo hizo de forma subsidiaria a la que lo hizo hacia Flandes. En primavera de 1490, a partir del 19 de marzo, cuando ya había

495 De ésta se dice que sus averías fueron contadas el mismo día que arribó a puerto.

partido la flota flamenca, como asimismo vimos ocurrió para La Rochela. En 1491, en julio —salvo un barco, la carabela de Íñigo Martínez de la Pedriza, que zarpó el 22 de abril—, tras que lo hiciera en mayo la flamenca; de nuevo como en La Rochela. Sin embargo, en 1495 sí que hubo muchos envíos, hasta 5 carabelas, que emprendieron ruta entre el 24 de enero y el 30 de abril, antes de que se armase la flota de Flandes, que se fue hacia finales de mayo; algo parecido a lo que vimos también para La Rochela. Ese año 95 el resto de los embarques hacia Nantes se hicieron en verano, por los datos conservados, entre el 22 de junio y el 10 de septiembre; lejos de las fechas en las que navegó el convoy a Flandes, que lo hizo en diciembre. Algo que se repitió en 1499, pues en los primeros meses del año compartieron intensas importaciones desde Bilbao Nantes, Flandes y La Rochela; mientras que en junio-septiembre partía una gran flota hacia el segundo destino, que no parece hubiera causado ninguna ralentización en el ritmo de envíos hacia el primero, aunque sí que puede que lo hiciera en el tercero. Todos los viajes que conocemos hacia Nantes en 1501 se efectuaron entre los meses de febrero y septiembre, con un claro paréntesis en mayo y hasta mediados de junio; coincidiendo con la campaña de mayo-junio de Flandes, que claramente monopolizó la exportación de lana. Algo idéntico al otoño, pues fue en octubre-noviembre cuando navegó la flota flamenca, y ya he dicho que a partir de septiembre no encontramos flujos hacia Nantes.

Veamos ahora los tornaviajes. Como para La Rochela, fue la carabela S. Salvador de Martín Sánchez Zabudín la que hizo varios viajes entre Bilbao y Nantes. Zarpó de Bilbao el 7 de junio de 1490, volvió de Nantes el 5 de julio; para retornar a salir el 26 y regresar el 25 de agosto; con nueva partida el 1 de septiembre y la vuelta el 29 de octubre; y, por último, otra vez se fue en 30 de noviembre y arribó el 25 de febrero de 1491. Año en el que habría dejado otra vez Bilbao antes del mes de julio, pues lo vemos venir el día 12 de ese mes; para tornar a marcharse el 23. Como se aprecia, esta nave actuó como una especie de *ferry* entre ambas plazas, y entre Bilbao y La Rochela. La carabela de Antón de Bilbao atracó el 3 de agosto de 1491 procedente de Nantes, para

volver a ir hacia allá el 27. La de Juan de Zalduondo salió de la villa vasca el 23 de agosto, volver y repetir salida en un momento indeterminado y, finalmente, regresar el 29 de octubre. Íñigo Martínez de la Pedriza levó anclas el 22 de abril y volvió el 9 de junio. Colin Otin entró en Bilbao el 28 de enero de 1495 y volvió a viajar hacia la capital bretona el 10 de febrero; para retornar a Bilbao el 13 de abril; salir de nuevo el 29, volver el 4 de junio; zarpar de nuevo el 22, entrar en un momento indeterminado, y zarpar nuevamente el 9 de septiembre. Otro barco que actuó como un ferry. La carabela de Juan de San Juanes llegó al puerto de Bilbao procedente de Nantes el 5 de febrero de 1499, para salir de allí otra vez a la ciudad bretona, junto a la de Lope Ibáñez de Leuzarra, el 23; la segunda retornó el 18 de abril, y la primera el 27 de mayo, si no hicieron otros viajes intermedios que no conozcamos. La de Diego de Rabanza arribó el 8 de febrero, volvió a navegar el 3 de abril y retornó el 3 de julio. La de Ochoa de Aguirre entró el 13 de febrero, salió el 22 de abril y volvió en julio. La de Rodrigo de la Riba partió el 10 de marzo y regresó el 17 de mayo. La de Marín de Ugarte, el 4 de julio y el 26 de septiembre, respectivamente. Y, la de Juan Sánchez de Zalduondo partió el 12 de julio, no sabemos cuándo volvió, para salir de nuevo el 13 de agosto, regresar el 27, volver a irse el 11 de septiembre y retornar el 25 de octubre. Mientras que algunas otras, como la de Antón de Coscojales, también hicieron viajes de ida y vuelta, pero es más difícil seguirles la pista por falta de datos.

Si nos vamos a las clases de barcos empleados, apenas se cuentan para las exportaciones 4 naos, frente a las 62 naves que aparecen en Bretaña, sólo el 6,4%, por tanto; dato similar a las importaciones, 4 sobre 100, el 4%. Aquí, a lo dicho para La Rochela, donde el porcentaje de naos frente a las carabelas fue mayor, de más del doble, hay que añadir que esta menor afluencia de naos, la más baja de todos los casos, se debió a las peculiaridades de la navegación por el estuario del Loira. Que, tanto en su desembocadura de Saint-Nazaire, pero también río arriba, presentaba peligrosos bancos de arena, como hemos visto más arriba. Lo que

casi descartaba el uso de grandes embarcaciones para acceder a sus puertos fluviales.

Entre los destinos/orígenes secundarios para el comercio exterior bilbaíno se encontraban, entre otros muchos puertos franceses, el normando de Ruan y los bretones de Rennes y Saint-Malo, con los que se comerciaba desde antiguo⁴⁹⁶. Pero con mucho menor volumen de intercambio que con los arriba vistos de Nantes o La Rochela, como lo demuestran los registros de averías conservados.

2.4.4. *Sur de Inglaterra*

Los viajes a las Islas Británicas, con ser muy importantes y numerosos, seguramente fueron los menos orquestados y regulares de los emprendidos desde Bilbao. El motivo, que era el único de los grandes destinos que no importaba lana castellana, monopolizada casi en exclusiva por la Universidad de Burgos, que fue la que impuso, primero mediante la costumbre y luego por obligación, las flotas conjuntas, reguladas por la serie de normas que hemos visto más arriba y veremos más adelante, entre las que se contaban ésta de los convoyes organizados que zarpaban de consuno en determinadas fechas y épocas del año. Sobre todo, para Flandes, donde, como sabemos, se era muy estricto en tales extremos, para garantizar la seguridad y ayuda mutua durante la singladura y que se colocasen los géneros en los mercados locales en los momentos más oportunos. Esta forma de obrar se extendió, asimismo, para las lanas y otros bienes llevados por dicho gremio mercantil a otros puntos, como La Rochela y Nantes, donde su protagonismo no fue tan relevante, pues allí el hierro, las lanas

496 En 1463 era levantada la prohibición de comerciar con los antedichos surgideros, pues, en contra de lo que se había informado, no había peste en ellos (u otra enfermedad mortal que no se especifica), de manera que sus habitantes y embarcaciones podían acudir a Bilbao. Poco después, un mercader de Saint-Malo, en su nombre y en el de otros, fue a recoger 5 fardelos de paños que el concejo de la villa les había embargado por orden del corregidor, en represalia de que algunos franceses habían, a su vez, tomado mercancías y vinos de mercaderes bilbaínos. El género requisado había sido entregado, para su custodia y evitar que se apolillase, al mercader local Antón Martínez de Yurreta (FDMPV, 155, fols. 6v, 24v).

y otras mercancías de los mercaderes vascos podían tener tanto peso, o a veces más, que los géneros comerciados por los burgaleses. De modo que las exigencias de su corporación fueron menores y la regulación y formación de los convoyes más laxa. Según hemos ido comprobando.

De modo que, donde, sin duda, poco o nada tenían que decir los burgaleses era en lo relativo a la organización de las exportaciones desde Bilbao rumbo a Londres y otros puertos británicos, pues la principal carga que llevaban los buques que surcaban el Golfo de Vizcaya hacia dichos embarcaderos era el hierro, sobre todo el vizcaíno, propiedad o gestionado por mercaderes principalmente bilbaínos.

No obstante, también en esta ruta se mantuvo la práctica de los convoyes en conserva, lo que demuestra su bondad, frente a las pretensiones de la Universidad/Consulado de Bilbao, que en algunos momentos a lo largo del siglo XVI reivindicó la libre navegación; pero lo hizo más que nada para librarse de la tutela de la de Burgos y sus viajes organizados. Así, en la tabla 12 vemos algunos de estos convoyes conjuntos: el 23 de marzo de 1490 salieron a la vez hacia Londres cuatro carabelas —Íñigo de Cengronis, Juan de Villarmunt, Íñigo de Zangronis y Juan Martínez de Villamonte; no sabemos a qué viene este juego con los apellidos Cengronis-Zagronis, Villarmunt-Villamonte, en el que parece que se trata de los mismos maestros—, tres naos el 11 de octubre de ese año —Martín de Arechaga, Pedro Jiménez de Bertendona y Juan de Arana—, otros cuatro navíos entre el 19 y el 25 de mayo de 1491 —Ochoa de Goronda, o Zoronda, Martín de Eguía, Diego de Achurri e Íñigo Martínez de Artaeche—, y cinco más entre el 19 y 27 de mayo de 1495 —Pedro de Ariz, Pedro Sánchez de Eslares, Martín Sánchez de Bérriz, Martín Sánchez de Arriaga y Juan Sánchez de Amézaga—.

Igualmente, se aprecian convoyes en las importaciones londinenses a Bilbao. Como el de cuatro embarcaciones del 1-4 de junio de 1489 —Pedro de Gueldo, Diego Pérez de Arbolancha, Juan de Ceberio y Lope de Acha—, las cinco del 4-8 de junio de 1490 —Juan de Santander, Pedro de Bilbao, Ochoa de Zoronda, Domin-

go de Alvístur y Sancho de Líbano—, las tres naos del 12 de enero de 1491 —Ochoa de Larrinaga, Lope de Larrinaga y Juan Martínez de Gamis—, u otras tres de 2 de mayo de ese año —Juan de Arana, Arechaga y Juan de Amézaga—.

En cuanto a la posibilidad de identificar viajes de ida y vuelta para esta ruta, con los pocos datos disponibles, sólo es posible para la carabela de Íñigo de Zangronis, zarpada de Bilbao el 23 de marzo de 1490, y retornada el 10 de julio, aunque ahora se habla de una nao.

Por lo que respecta a la clase de las embarcaciones, en las salidas se cuentan 13 naos de 35 totales, de las que el resto eran, como sabemos, carabelas, algo más del 37%; mientras que en las entradas son nada menos que 26 de 39, el 66,6%. Lo que queda explicado porque se trató de un destino lejano, casi tanto como Flandes, por lo que para él se puede aplicar lo dicho para este último en cuanto a la preferencia de naves de gran calado. Que, no obstante, en ambos casos habrían tenido dificultades para acceder a sus puertos de interior, ya fuese por el Támesis o por los canales flamencos, pero que, a pesar de ello, eran preferidas por los motivos arriba expuestos.

3. LOS HOMBRES DE MAR

Éste no es un trabajo sobre los seres humanos que vivieron de la navegación y el comercio en las postrimerías de la Edad Media en la ría de Bilbao, algo que dejo para otro estudio monográfico complementario del que nos ocupa. Más bien lo es sobre las actividades que llevaron a cabo los bilbaínos, portugalujos, vizcaínos, otros vascos, algunos castellanos y ciertos extranjeros, en dicho período, en las instalaciones portuarias del mencionado curso de agua y en los barcos que desde él zarparon o en él atracaron. No obstante, será preciso, para mejor entender dichas faenas y trabajos, acercarnos a cómo eran los hombres, y puede que alguna mujer, que estuvieron detrás de estas actividades marítimas. Siempre a rasgos generales y sin entrar en análisis de detalle sobre personas concretas, a no ser algún dato puntual, e incluso tampoco sobre

personajes destacados o peculiares, que, insisto, precisan, y aún merecen, una investigación pormenorizada aparte.

3.1. Armadores, patrones, capitanes y pilotos

Está ampliamente acreditada la actividad de los vizcaínos en general, y de los bilbaínos en particular, como grandes navegantes durante el período preindustrial. Realizaban esta actividad de forma habitual en sus propias embarcaciones, pero, asimismo, se podían enrolar como maestros, pilotos o marinería en otras ajenas, algunas de ellas de fuera del Condado. En especial veremos el caso de los pilotos vizcaínos asentados en Cádiz. Del mismo modo, las naves vizcaínas no solamente sirvieron para el comercio de los mercaderes locales, sino que se pusieron a disposición de todos aquellos que quisieron contratar sus artes. Durante este período, como hemos comprobado más arriba, surcaron todos los mares conocidos, incluido el océano Atlántico rumbo a América, y se encontraron, tanto navíos como sus tripulantes, entre los más afamados de la época en toda Europa, por su buen hacer y conocimientos náuticos⁴⁹⁷.

Generalmente, el dueño o armador de una embarcación solía ser el maestro o patrón de la misma. Era la situación más sencilla y habitual, pero se dieron igualmente otras. Como la de que el maestro/propietario no lo fuese a tiempo completo, sino que compaginase esta actividad principal de marear con otras secundarias, como la de ser mercader, escribano o hasta tener un cargo político, como preboste, regidor, alcalde..., tal y como se puede comprobar a lo largo de las páginas de este trabajo. En ocasiones fue a la inversa, los mercaderes o funcionarios pudieron invertir sus ganancias en navíos que dedicar al tráfico comercial; que bien pudieron patronear ellos ocasionalmente o, más bien, poner bajo las órdenes de un maestro para ello contratado al efecto. Lo que denota que éste de la navegación comercial era un lucrativo negocio que atraía a gentes y capitales de sectores ajenos al mismo. En ciertos casos se pudo dar una propiedad compartida de las

497 García de Cortázar, 1985, II, pp. 249-253.

embarcaciones, y que algunos de sus poseedores fuesen maestros, mercaderes, escribanos⁴⁹⁸, funcionarios concejiles, etc.⁴⁹⁹

498 En uno de los contratos de fletamento de la primera mitad del siglo XVI, signado en 1547, tanto el escribano como el maestro de la nave son la misma persona. Sabíamos de escribanos dedicados al comercio, ahora vemos que también podían ser propietarios de navíos, pero no que éstos redactasen y registrasen los contratos en los que ellos mismos participaban. Aparte de las averías comunes, al maestro se le abonó un ducado que había gastado en limosnas y misas con las que pedir un buen viaje; otra parte de las averías fueron para el lemán que sacó el buque de la barra, otro ducado; para 3 pinazas con que arrastrarlo desde la misma, con 71 hombres en total, a razón de 1 real por cabeza; y 7 ducados de a 6 sueldos y 3 dineros por las costas que Antonio de Olabe tuvo en los 2 viajes que hizo al puerto a despachar el galeón, derechos del notario y otras costas, las cuales el maestro se obligó a abonar en Flandes —veremos más abajo que, en los registros de averías de finales del siglo XV, también ésta de adelantar el pago de las averías, totalmente o de forma parcial, por parte de particulares en Bilbao, para luego ser reembolsados en destino por el maestro, era una práctica habitual— a Francisco y Antonio de Olabe. Como había noticias de que ciertos barcos escoceses armados asaltaban las naves cargadas de ropas, se embarcaron 12 hombres sobresalientes pertrechados con arcabuces y ballestas, cuyo coste fue, por cada uno, de 13 coronas de a 6 sueldos de gruesos (moneda de Flandes). Para pagar estos sobresalientes y el resto de la avería gruesa debían contribuir todas las mercaderías que fuesen en el galeón (Gil, González y Hernández, 2013, p. 74).

499 Sobre estos aspectos, Jean-Marie, 2012. Hacia 1491, la nao Santa María Candelaria, de la que era maestro Francisco de Artieta, preboste de Durango, que poseía un tercio de su propiedad, compartida a partes iguales con su padre, Nicolás de Artieta, y con el regidor y mercader burgalés Alfonso de Lerma, partió de Civitavecchia, cerca de Roma, con cierta cantidad de alumbre. Cuando hizo escala en La Coruña, tras un viaje con mucho peligro y riesgo, se presentó en el surgidero un criado de Lerma, Martín de Arcena, como su procurador, que requirió al corregidor de la ciudad para que embargase la embarcación con todos sus aparejos y fletes, por desacuerdo con el patrón por el reparto de sus beneficios. Situación en la que permaneció por espacio de dos meses, contra derecho y toda justicia. De modo que para poder ponerla en servicio de nuevo y hacerla a la mar, se presentó como garantía y aval del maestro a García González de Escalante, vecino de Laredo, tanto de la nao como de su flete y averías, esto es, el dinero que había recibido su patrón por ambos conceptos. En tanto se determinaba qué correspondía a cada una de las partes en litigio. Finalmente, las cuentas debían de ser ajustadas en Laredo, en presencia del propio Lerma, quien no se mostró de acuerdo con lo que le correspondió y, a fin de perjudicar a la otra parte, requirió que el navío y el dinero del flete restasen embargados, el primero amarrado a puerto, para hacer que se pudiese su casco. Además, Artieta también padecería de lucro cesante, pues dejaría de obtener ingresos con otros posibles viajes y fletes mientras permaneciese su barco requisado; según denunció su representante legal, Miguel de Muncháraz, asimismo vecino de Durango, ante los Reyes Católicos. Motivo por el que este último reclamó la intervención real, pues Artieta era un mercader abonado, con solvencia, que podía tener una hacienda de unos cuatro o cinco mil ducados, tanto en bienes muebles

De este modo, en los registros de averías se aprecia, en algunos casos, que no siempre coincidía la persona del propietario del barco, o armador, y la del maestro o patrón que lo comandaba. Cuando no era así, dicho armador o naviero contrataba para cada viaje los servicios de un maestro, que no tenía que ser siempre el mismo, y que, en muchas ocasiones, sería algún familiar suyo. Otras veces se puede ver a dos naves compartiendo al mismo maestro, por lo que generalmente viajarían juntas. De modo que al frente de aquella en la que no estuviese el patrón el mando correspondería al contramaestre, si lo había, o al piloto. Por ello, en ciertos registros no aparece ningún maestro, pero sí el nombre del piloto de la embarcación. Por último, al ir a veces hombres armados en los navíos, o sobresalientes, al margen de la tripulación, éstos solían ir bajo las órdenes de un capitán, por lo que en los documentos se habla de *capitanías*. Tal y como vimos en un apartado anterior. De igual modo, cuando viajaban varias naves en armada en flotas conjuntas hacia un mismo destino, al frente de ellas iba un capitán, en este caso no de la soldadesca, sino del convoy, con autoridad sobre el conjunto del mismo⁵⁰⁰. Tanto militar, para dirigir las operaciones de defensa o, en su caso, de ataque; como civil y penal, con atribuciones judiciales y policiales sobre las tripulaciones y otras gentes embarcadas, con las que resolver los posibles conflictos que pudiesen tener lugar durante la travesía. Esta labor de la capitanía de la flota

como en raíces, así como preboste de la citada villa de Durango, de manera que podría hacer frente a sus obligaciones para con el demandante. Así como entregar las fianzas en metálico que indicasen los monarcas para que su embarcación fuese desembargada y pudiese proseguir su actividad naval. A lo que se opuso la contraparte de Lerma. Mientras que se resolvía el litigio, las escrituras y contratos del fletamento fueron depositados en poder del antedicho García González de Escalante, así como el dinero del flete, de las averías y el propio barco, en tanto se aclarasen las cuentas. Por ellas se dijo que la nave en cinco años había realizado once viajes, con una ganancia de más de 5.000 ducados. Sin embargo, se estimó que una embarcación de ese tipo y durante ese tiempo debía de haber dejado unos ingresos de 8.000 o 10.000 ducados. De manera que, según Artieta, el proceso debía ser puesto en manos de expertos contables y marinos experimentados. Cosa a la que accedieron los monarcas (AGS, RGS, 1491-11, 133; García de Cortázar, 1966, p. 266).

500 Fue una práctica habitual que los mercantes mareasen en formación para su mutua protección y que entre ellos designasen un capitán como almirante. De modo que a esta fórmula se la llamó “navegar en almirantazgo” (Sicking, 2017, pp. 52, 291, 366, 538).

la podía desarrollar uno de los maestros de las naves participantes, por acuerdo entre ellos, o, cuando estas armadas eran organizadas desde la Universidad de Burgos, éste cargo era desempeñado por una persona nombrada por dicho gremio mercantil⁵⁰¹.

Como se aprecia, estas figuras rectoras de las embarcaciones no dejaron de ser asalariados, excepto en el caso de que el maestro fuese el propietario del barco; circunstancia en la que sus honorarios eran los fletes acordados con los mercaderes fletadores. Retribuciones con las que luego remuneraría a su tripulación. Si, por el contrario, el maestro era uno de dichos tripulantes, como se trataba del de más rango recibía un mayor estipendio, pero no el más elevado, que solía corresponder al piloto.

Desconocemos a cuánto ascendió el sueldo de los patrones en el caso de los barcos que operaron desde Bilbao, pero sí tenemos alguna noticia para los que lo hicieron por esas fechas con América desde Sevilla, que percibieron entre los 1.150-2.000 mrs. mensuales. Mientras que los contra maestros, o segundos oficiales de a bordo, estuvieron entre los 1.000-1.300. Y, los pilotos, por sus mayores conocimientos y especialización, entre los 1.800-2.000. Como resultaban muy caros y escasos, cuando los viajes no eran muy complicados, se prescindía de ellos y realizaban sus funciones el maestro o un simple marinero⁵⁰².

Como he indicado en algunas ocasiones, y como es fácil de suponer, muchos de estos armadores y patrones de naves simultanearon su actividad principal con la comercial. Esto es, muchos de ellos eran mercaderes. Mientras que, por otro lado, algunos grandes mercaderes bilbaínos fueron propietarios de barcos. La diferencia la encontramos en cuál era su actividad principal. De este modo, los maestros podían comerciar eventualmente, mientras que los merca-

501 Ya en el siglo XVI, al mando de los barcos que participaban en las flotas fletadas por la Universidad de Burgos iba un capitán nombrado por esa Universidad, pero con autoridad militar conferida por el rey, el cual tenía también potestad policial y judicial entre los embarcados, para lo que designaba alguaciles y conocía en cuestiones civiles y criminales, sin que ni siquiera las autoridades locales flamencas interfiriesen en su labor (González y Hernández, 2015, p. 41).

502 Ladero Quesada, 2008, pp. 92-96.

deres tendrían el navío como una actividad complementaria⁵⁰³. Así, por ejemplo, en los registros de 1490 consta que Lope de Barraondo, maestre de la carabela Santa María, que ese año partió hacia La Rochela, era, asimismo, mercader. Lo mismo se puede decir de algunos escribanos, igualmente mercaderes y patrones a tiempo parcial.

3.2. Marinería

El número de tripulantes de las naves que aparecen recogidas en los registros de averías del puerto de Bilbao, como vimos en el apartado del armamento y defensa, fue bastante crecido, en ningún caso bajó de las 20 personas. Al margen del maestre, contramaestre y piloto, de los que iba solamente uno de cada categoría. En la mayoría de los casos se acercó a las 30. Y, en algunos, sobrepasó los 50. Ello sin contar los sobresalientes, o soldados mercenarios contratados para reforzar la defensa del navío⁵⁰⁴. La cantidad fue variable porque, como dije, el derecho marítimo castellano, o costumbres de España, imponía que la cifra de operarios se adaptase al tonelaje del barco.

Este dato nos indica que en los viajes al norte de Europa se emplearon buques de considerable tamaño. Sobre todo, si los comparamos con las primeras naves que salieron hacia América a finales del siglo XV y comienzos del XVI, en su mayoría carabelas, que no solían precisar de más de 10 tripulantes, la mitad de ellos marineros y la otra grumetes y pajes. Solamente algunas naos superaron esa exigua cifra, con una marinería que, en conjunto, no sobrepasó los 40 hombres⁵⁰⁵.

503 García de Cortázar, 1985, II, p. 252.

504 Al igual que los tripulantes de las embarcaciones solían ir armados, para participar en su defensa en caso de sufrir ataques, como hemos visto más arriba; asimismo, los sobresalientes o supernumerarios realizaban todo tipo de labores propias de los marineros durante la travesía (Sicking, 2017, p. 540).

505 Ladero Quesada, 2008, pp. 96-97. Hacia mediados el siglo XVI, la práctica habitual castellana, imitada por los Países Bajos, era la de llevar marineros de más de 18 años de edad en número de un marinero por cada 5 toneladas, en barcos de hasta 80 toneles; uno por cada 6-7 toneladas en los de 100-150 toneles; uno por cada 8 en los de 250-300; y, uno por cada 10 en los de 450 o más (Sicking, 2017, p. 18).

Nada más nos aportan las averías sobre las características de la tripulación de los barcos ni sobre la vida a bordo. Aspectos que no serían muy diferentes de unas a otras embarcaciones, de manera que podemos utilizar la información conservada sobre las primeras naves zarpadas hacia el Nuevo Mundo, para saber más detalles de cómo eran en general las condiciones de trabajo de la marinería en estas postrimerías de la Edad Media y comienzos de la Moderna.

Si comenzamos por los salarios, los de los marineros fueron de 500 mrs. mensuales, según los sueldos ordinarios que habitualmente se pagaban en los puertos de Castilla, condado de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, por estas fechas, aparte de sus mantenimientos o manutención, según costumbre de *fletería* —seguramente en alusión a la costumbre de España o derecho marítimo hispano, arriba visto—; si bien para los que se embarcaron rumbo a América oscilaron entre los 850 y 1.000 mrs. mensuales. Los de los grumetes y hombres de armas fueron de 400; de unos 600 los del Nuevo Mundo. Y, los de los pajes, de 400, en este caso también para los que iban a cruzar el Atlántico. Aparte de estos honorarios, en el caso de las salidas hacia América, antes de embarcar los hombres contratados que aguardaban en el puerto de Sevilla a la partida de la nave recibían una dieta para su sustento, o mantenimiento, de 11-12 maravedís diarios. Una vez a bordo, consumían la panática, o víveres comprados para su alimentación; que solía consistir en unas 1,2-1,5 libras de bizcocho⁵⁰⁶ y 0,75-1,6 litros de vino al día, más carne o pescado (0,5 libras diarias), tocino, queso, habas, garbanzos...⁵⁰⁷

506 Pan sin levadura, que se cocía por segunda vez para que perdiese la humedad y durase mucho tiempo.

507 González, 1829, I, pp. 294-295; Ladero Quesada, 2008, pp. 92-96. En el archivo gremial de la cofradía de pescadores de Lequeitio se conserva un documento de 1492, según el cual un armador y su tripulación, vecinos de la villa y, por tanto, a buen seguro, miembros de su cofradía, hubieron de recurrir a un tribunal foráneo para que dictaminase en su disputa sobre el reparto de los fletes de las mercancías que habían transportado en su embarcación. De manera que el fiel y diputados de la Universidad de mercaderes de Bilbao fallaron que dos terceras partes de dicho flete debían ser para el maestro, por la nave y sus vituallas, mientras que la restante sería para los marineros y compañía de la nao. Lo habitual es que el salario de los marineros consistiese en un tanto por ciento del flete (González Arce, 2011, p. 168; García de Cortázar, 1966, pp. 217, 425; 1985, II, p. 248).

En unas cuantas de estas citadas primeras naves que zarparon hacia las Indias se embarcaron, además de marineros, algún calafate (con un salario de 1.000-1.500 mrs. mensuales) y algún escribano (con sueldos de 1.125-1.500). Algo que podemos documentar asimismo para el puerto de Bilbao. La necesidad de llevar un escribano a bordo en las naves atendía a las cuestiones legales de las mercaderías estibadas, recogidas en los libros de cargazón o *saborne*. Tal y como lo demuestra un apunte de los registros de averías de salida del año 1499, el de la nao Santa María, de Juan Sánchez de Zalduondo, donde se dice que, tras ser contadas dichas averías, vino el escribano de su nave, llamado Pedro de Herrada, y reconoció que había recibido el día 14 de agosto en ella, de la mujer de Martín Sánchez de la Naja, 7 sacas, en nombre de Antón de Miranda, para que acudiesen con las mismas a Miguel de las Huelgas.

La presencia de estos notarios se hacía muy necesaria para evitar debates entre fletadores y fletantes, y poner de acuerdo a las partes. Como el habido en 1499, entre el maestre de la carabela Santa Marta, Juan de Santaelices y un cliente, un cargador, Juan Lorente. Entre ellos surgió una diferencia sobre 104 barras de acero. Según el mercader en los 100 quintales que había embarcado entraron 786 barras, y el patrón alegó que no fueron más de 682. Por ello acordaron entre ambos que el segundo, cuando llegase a descargar, y antes que comenzase la “desestiba” (sic) de la lana u otras cosas llamase a Pedro de Ateca, criado de Juan Mixaot, que estuviese presente en la descarga y “desestibar” (sic) la carabela, y viese si se hallaban en los 100 quintales las 786 barras y, si así era, las entregase a Ambrosio Garreo. Si sólo aparecían las 682, el patrón solamente entregaría éstas, siempre que prestasen testimonio, desde los marineros hasta los pajes, sobre que no había desembarcado las restantes en otra parte previamente. En un registro de septiembre de ese año 1499 hubo desacuerdos entre el maestre de la nave y el huésped que cargó las sacas de lana, el primero adujo que eran 30, y el segundo 31, lo que indica que eran ambos los que debían comparecer ante el fiel de la Universidad y el escribano a contar las averías. Y en otro de ese mismo ejercicio donde se recogen cabos de hierro, se especifica que uno de ellos se había partido al cargarlo, para que

cuadrarse su número en los distintos documentos. A veces, en dicho año, aparecen disensiones entre el huésped cargador de la mercancía y el maestro del barco al declarar ante el fiel que contaba las averías la cantidad de género, por lo que se añade que al descargar el barco en destino se pondría atención por si apareciese la saca de lana o la barra de acero por la que surgieron las discrepancias⁵⁰⁸.

Otros oficios de las naves americanas fueron despensero, con un estipendio de 1.350 mrs. mensuales, factor (encargado de velar por la seguridad de las mercancías), 930, lombardero, 1.500, y tamborino, 1.000.

508 ARCV, SV, 1934, 1(4), fol. 55r.

4

La universidad de maestros y mercaderes de Bilbao

Como he dicho en otra parte, uno de los motivos para la aparición y permanencia prolongada en el tiempo de las corporaciones laborales medievales fue que realizaron tareas que los Estados no podían desempeñar con eficiencia. De manera que los poderes políticos dejaron en manos de estas asociaciones profesionales asuntos capitales para cuyo desempeño no estaban capacitados, o lo estaban en menor medida que las mismas. Como el control de la calidad técnica de la producción —en especial los bienes de consumo, para prevenir la comisión de fraudes sobre la población—, o la intermediación judicial a resultas de los conflictos en el seno de los oficios —laborales, comerciales, productivos, técnicos...—, para cuya resolución se requería de conocimientos específicos en la materia, de los que carecía la justicia ordinaria —por otra parte muy poco desarrollada y lenta—; de forma que se consintió a dichas instituciones gremiales contar con tribunales propios y una jurisdicción apartada⁵⁰⁹. El segundo de los casos es el que llevó a la aparición de las cofradías, universidades y consulados comerciales, para aplicar en su seno el complicado y cambiante derecho mercantil y naval, ora consuetudinario, ora de carácter internacional, con la suficiente solvencia y celeridad que atendiese a los intereses de los mercaderes; que no querían añadir una excesiva inseguridad jurídica a su ya de por sí arriesgada profesión, expuesta en mucha mayor medida que otras a los peligros del trato con dinero —robos, estafas, inflación de precios,

509 González Arce, 2010b, p. 162.

devaluaciones monetarias, requisas...—, a las crisis económicas, la guerra, los conflictos internacionales, la alteración de la paz social, etc.

A finales del siglo XV los gremios castellanos de mercaderes, cuyo origen se remonta al siglo XII, sintieron la necesidad de extender sus competencias y jurisdicción más allá de los términos municipales de las localidades donde se hallaban radicados, pues también su ámbito de actuación económica, debido a la naturaleza de su actividad comercial de carácter nacional e internacional, traspasaba dichas fronteras. De este modo, primero la Universidad de mercaderes de Burgos, y más adelante la de Bilbao, pretendieron la creación de consulados mercantiles con los que convertirse en tribunales comerciales con jurisdicción sobre todos los mercaderes de la Corona, sobrepasando las competencias de las meras corporaciones gremiales.

Hay que distinguir entre cuatro tipos de instituciones, individuales y colectivas, para la organización y representación de los comerciantes, mercaderes, transportistas y marinos:

En primer lugar, los simples gremios, cofradías y universidades, corporaciones laborales con ámbito de actuación restringido a la localidad a la que pertenecían sus componentes⁵¹⁰.

En segundo caso, los consulados de mar y mercantiles, surgidos a partir de gremios o universidades mercantiles preexistentes, como los de Burgos y Bilbao. Los cuales, para R. S. Smith⁵¹¹ eran también un gremio, como asociación de comerciantes marítimos, patronos y propietarios de barcos, que luego evolucionaron hacia un

510 De este tipo de asociaciones comerciales me he ocupado en estudios anteriores: para el caso de Toledo, con referencias a las primeras corporaciones de Soria y Atienza, así como a la de S. Vicente de la Barquera, González Arce, 2008a; sobre el caso de las asociaciones mercantiles de Burgos, y en especial su Universidad, así como el consulado en Brujas, González Arce, 2007a, 2009 y 2010b; sobre Santiago de Compostela y otras localidades gallegas, González Arce, 2007c; y sobre el mutualismo en las corporaciones mercantiles y marineras, González Arce, 2008d. Sobre las corporaciones marítimas en la Corona de Aragón, González Arce, 2008c. Para las cofradías de pescadores de Valencia, González Arce, 2007b; para las de Castilla, González Arce, 2001.

511 1978, p. 11 y ss.

tribunal comercial, y de forma paralela hacia un gremio mercantil compresivo, que integró finalmente a grandes terratenientes e industriales.

En tercer lugar, los consulados en el extranjero, iguales a los anteriores y de ellos dependientes. Como el caso de las naciones castellana y vasca en Brujas, o de la genovesa en Sevilla, que actuaron de forma similar a una corporación laboral que agrupaba o representaba a comerciantes y marineros de un mismo Estado en un territorio extranjero, defendiendo sus intereses y prestándoles ayuda, pero también regulando sus relaciones internas y aún su actividad laboral y económica. Pues, como los veedores gremiales, las autoridades consulares desarrollaron labores judiciales y dirimieron conflictos entre sus representados; y, a modo de las corporaciones y cofradías gremiales, contaron con sedes y capillas, cuyos gastos debían ser costeados por sus miembros mediante cuotas o tasas. Se trató, así, de gremios de comerciantes y marinos en el extranjero, o más bien de *guildas* de mercaderes, con jurisdicción propia, estructuradas y dotadas de numerosos privilegios donde se agrupaban los de una misma nacionalidad, a imagen de los estudiantes en las universidades extranjeras, que se organizaban de forma autónoma con la aprobación del príncipe del territorio que las acogía y el consentimiento del gobernante del país de donde eran originarios⁵¹².

Y, por último, los cónsules de mar y los cónsules de extranjeros, que aparecieron en tierras lejanas donde los escasos mercaderes y comerciantes no tuvieron entidad suficiente para instituir consulados, y por tanto contaron con estas figuras para su representación, defensa y organización.

Del análisis de este tipo de instituciones me voy a ocupar en las páginas siguientes, en especial de aquéllas que tuvieron relación con la actividad portuaria y naval bilbaínas en el período que nos ocupa.

512 González Díez, 1994, pp. 14-15; Casado Alonso, 1995, p. 19; Igual Luis, 1998, p. 243. Sobre el consulado genovés de Sevilla, González Arce, 2010a; sobre el castellano de Brujas, González Arce, 2010b.

1. ANTECEDENTES Y ORÍGENES

Los antecedentes de las universidades de mercaderes castellanas, o gremios mercantiles, hay que buscarlos en los consulados de la Corona de Aragón, en los que se inspiraron para su creación. Éstos, a su vez, recibieron para en su aparición el influjo de este tipo de instituciones mediterráneas, surgidas en las ciudades costeras italianas de la alta Edad Media.

Los consulados de mar medievales gozaron de una doble naturaleza. Fueron corporaciones o gremios que reunían a comerciantes y mareantes, unidos por el oficio que profesaban, en cuyo marco decidían sobre sus actividades de intercambio. Mientras que, por otra parte, fueron un organismo judicial, un tribunal especial y autónomo, dotado de jurisdicción propia, que tenía por cometido resolver los litigios derivados del intercambio mercantil y la navegación, esto es, dictar derecho, derecho naval y mercantil, y hacer justicia juzgando⁵¹³. Aparte de su relación con las asociaciones de comerciantes de carácter mutualista y de defensa frente a la piratería y otras formas de agresión, los consulados surgieron de la incapacidad de los tribunales ordinarios y del procedimiento civil para resolver los litigios por cuestiones mercantiles y marítimas, caso parecido a los tribunales gremiales artesanales. De manera que el término *consulado* tuvo un doble significado, el de gremio mercantil y naval, y el de tribunal gremial, instituciones que no siempre experimentaron una convergencia simultánea en todos los lugares y tiempos.

Si bien la primera mención a los cónsules de mar de Barcelona (1301) hace referencia todavía a funcionarios municipales, y no aún gremiales, es posible que existiese anteriormente una especie de consulado, o mejor una universidad, en virtud de unas cartas de Jaime I de 1257, quien instituyó un Consejo o Universidad de Prohombres de la Ribera, propietarios de barcos, con encargo de redactar ordenanzas para el gobierno del puerto, dos de los cuales actuaban como árbitros en las controversias jurídicas. También tenían facultad de elegir un jefe o *Caput major* y establecer junto a él

513 González Díez, 1994, pp. 14-15.

ordenanzas destinadas a la custodia y conservación de la Ribera, así como a su defensa armada, para lo que podían disponer la recaudación de contribuciones y cuotas. Actuaron, por tanto, como un auténtico gremio, con potestad policial, normativa y, probablemente, judicial, con un fuerte espíritu de hermandad, que unía a todos los mercaderes y gentes de mar a través de un juramento prestado ante el rey y ante sus representantes, lo que se traducía en una protección mutua que se debía dispensar a todas las naves. Sus estatutos fueron promulgados en 1258, sin que se pueda concluir de forma absoluta que este consejo fuese el antecedente del Consolat del Mar, decretado en 1347.

Anterior en el tiempo fue, sin embargo, el de Valencia, ciudad que recibió el primero de los privilegios consulares otorgados por los reyes de Aragón, en 1283. Dicha merced de Pedro III es una breve carta que contiene apenas la forma de designación de los dos jueces consulares, elegidos anualmente, en la víspera de Navidad, por la mayoría de los hombres buenos del mar (marineros, patrones y navegantes), reunidos en consejo en la iglesia de Santa Tecla de la capital valenciana, para ser presentados en la catedral ante el rey o su representante, el *batlle*, y jurar en presencia de la justicia de la ciudad que desempeñarían bien y fielmente el oficio del consulado. Los elegidos debían ser conocedores del arte de marear, y estaban en un principio excluidos de poder serlo todos los que no fuesen hombres del mismo —ocurrió que hasta 1358 no entró en el consulado un comerciante, porque la peste había diezmando a los marinos y navegantes—, y determinar los contratos y disensiones entre los marineros y los mercaderes, según las usanzas y costumbres del mar de la ciudad de Barcelona (las ordenanzas arriba vistas). Caben dudas a la hora de interpretar esta disposición como la posibilidad de que, un gremio de marineros y navegantes, eligiese a sus representantes en fecha tan temprana, pues, al parecer, los hombres buenos serían un comité de los marinos y armadores más selectos designado por la municipalidad para organizar el tribunal; aunque las formas ya son muy cercanas a lo que sería el antecedente de un gremio de hombres del mar. Este procedimiento de elección, aunque varió en el tiempo, fue incorporado a las ordenanzas

del Consulado del Mar que, con el tiempo, compartieron, además de Valencia, las otras ciudades que contaron con esta institución. Un mes más tarde, en enero de 1284, estando de nuevo el rey en Valencia, amplió estas concesiones, permitió construir una barraca en el Grau dónde guardar los aparejos navales, constituirse en gremio o cofradía (*facere comune*) y recaudar dinero para mantener dicha barraca y otras necesidades. Este Consulado se aclaró que era exclusivo de Valencia, y no podía extenderse a otras corporaciones locales del reino⁵¹⁴.

En 1306 Jaime II fundó, en el convento de los franciscanos de Valencia, la cofradía de marineros de San Pedro, mediante un diploma prácticamente igual al que autorizaba meses antes la constitución de la cofradía de calafates de la ciudad, y al que dos años después daría nacimiento a la de pescadores. A la misma, como a las anteriores, permitió la elección de dos o más hombres buenos anuales para gobernarla, con consejo de la mayor parte de sus miembros, siempre que no atentasen contra los intereses reales o el poder de sus oficiales. Éstos tuvieron, asimismo, por cometido entender en las discordias surgidas entre los integrantes de la fraternidad e incluso con los de fuera; por lo tanto, potestad policial y judicial sobre todo el oficio. Si se reunían diez componentes o más de la hermandad podían redactar aquellos estatutos que estimasen convenientes. Anualmente se podían cobrar cuotas a los cofrades, con las que contribuir al convento en el que tenían la sede, así como ayudar a los socios caídos en la pobreza o a los gastos funerarios. Finalmente, como a los pescadores del mar, les prohibió hacer coaliciones, juras y ordenanzas sin autorización real; dentro de su política de represión de este tipo de asociaciones ilícitas que en parte también puso límites al corporativismo gremial⁵¹⁵.

El gremio de los mareantes matriculados dedicados a la navegación, y a la carga y descarga, habría sido creado en Mallorca igualmente por Jaime II, en 1310, bajo la advocación de San Telmo.

514 González Arce, 2008c, pp. 294-297; Smith, 1978, pp. 29-30 y 163; Capmany y de Montpalau, 1779, II, pp. 25-30; y, 1990, pp. 465 y 497; González Díez, 1994, pp. 19-20; Font Rius, 1990, pp. XXXIX-XXXV.

515 González Arce, 2007b.

Para el que celebraban una fiesta el siguiente domingo tras la nati-
vidad de S. Juan Bautista, en su propia capilla, sita en la esquina de
la calle del Mar. Sin embargo, en las ordenanzas de 1506 redactadas
por esta cofradía para regular el oficio de los descargadores del
puerto y ribera, se dice que esta caja de marineros, con su clavario y
sobreposats, fue constituida en tiempos *de la adquisició del dit regne*⁵¹⁶.

Una última asociación de marinos se radicó en Coplliure, en
el Rosellón. Agrupaba a patrones y marineros de galeras, leños y
otras naves, habitantes en la villa. Sus estatutos fueron aprobados
por Juan I en 1388, y, según se contiene en el preámbulo de los
mismos, la cofradía se remontaría 40 años atrás, desde cuando se
venían observando las prácticas ahora presentadas como ordenan-
zas para su aprobación. Las cuales ya habrían sido autorizadas por
el padre del citado rey, Pedro IV, y consistían en la constitución de
una caja de la almoína y recaudar fondos entre los navegantes para
fines piadosos⁵¹⁷.

Si pasamos a la corona de Castilla, hacia 1285 se fundó en
Burgos, por parte de Miguel Esteban y su mujer, Ucenda de Pres-
tines, la cofradía de Gamonal, que se dotó de regla en 1305. Dicha
regla no menciona la calidad de sus componentes, pero algunos de
ellos figuran como mercaderes, mientras que otros nombres son de
conocidos comerciantes de la ciudad. La misma luego fue denomi-
nada como la Cofradía de caballeros mercaderes de Santa María la
Real de Gamonal, probable y lejano antecedente de la confraternidad
de mercaderes, que fue a su vez el precedente de la Universidad de
mercaderes, tal y como ésta lo fue del Consulado de Burgos⁵¹⁸.

En la ciudad aparecieron, durante el siglo XIV, varias cofra-
días mercantiles, como la de calceteros de Gamonal, en 1368, y, hacia

516 Ensenyat Pujol, 1991, pp. 248-249; Quetglas Gayá, 1939, pp. 145-146; Rumeu de
Armas, 1944, p. 154; Sanxo, 1895, pp. 217-219.

517 Bofarull y de Sartorio, 1876, pp. 289-293.

518 González Arce, 2010b, pp. 163-165; Díez de Lastra, 1929, pp. 442-443; Uña Sarthou,
1900, pp. 138, 351 y ss.; Rumeu de Armas, 1944, p. 53; González Díez, 1984, pp. 111-124;
Basas Fernández, 1954, p. 65; 1963a, p. 50; Carlé, 1954, pp. 283, 285; Navarro Espinach,
2006, pp. 158-159. Una universidad/consulado tardía fue la de la Casa de Contratación
de Sevilla, para regular el comercio y la navegación con América, fundada en 1503
(Ladero Quesada, 2008).

1379, la cofradía del Cuerpo de Dios, de mercaderes pañeros, cuyas primeras ordenanzas datan de ese año. La de calceteros provendría de la surgida en el siglo XIII, que arriba hemos visto, la de Nuestra Señora de Gamonal, la Vieja. Según se dice en la regla primitiva, que data del citado año 1368, la hermandad se estableció en Burgos en honor de la Virgen, su hijo y de toda la corte celestial, bajo el título de Gamonal. Muchos de los cofrades debieron de ser en principio caballeros, aunque posteriormente se redujo a los del oficio de calceteros mercaderes de la ciudad. Esta regla de 1368 establece los sufragios por los difuntos. Como muchos de ellos eran mercaderes ambulantes, se manda que si enfermasen les asistiesen los que fuesen en su compañía, y si muriesen fuesen hasta catorce leguas cuatro cofrades para trasladar su cuerpo a la localidad. Además, debían celebrar anualmente la fiesta de Santa María, juntarse en las vísperas con las candelas en las manos, poner las candelas en las lámparas las vísperas e ir a misa, donde se ofrecerían dineros por cada miembro; también todos los cofrades debían ir a Santa María de Gamonal a otro día de pascua de cuaresma, oír misa y luego comer. El máximo de cofrades era de 24. La cofradía de mercaderes pañeros, que sólo daba cabida a gentes del oficio y tenía un claro carácter aristocrático, pues agrupaba a miembros de la oligarquía local, tenía asimismo una finalidad piadosa y asistencial; sus integrantes serían comerciantes de media y larga distancia, frente a los simples detallistas, más conocidos como traperos. Su sede era la iglesia de S. Lorenzo, en torno a la cual se encontraban las casas de estos grandes tratantes burgaleses⁵¹⁹.

En las ordenanzas de 1538 del Consulado de Burgos puede leerse: *Primeramente, ordenamos que este nuestro gremio y republica sea llamada y nombrada como antiguamente lo era y es Universidad, subvocalión del Espíritu Sancto sin cuyo fundamento ninguna cosa puede ser firme ni permanente*. Como vemos, y ya he apuntado, en Burgos, su Universidad de mercaderes fue el antecedente del Consulado que fundaran los Reyes Católicos. Y, al parecer, esta universidad o gremio mercantil habría contado con su propio precedente en una asociación del siglo XIV, tal vez contemporánea a un posible gremio de mercaderes castellanos en Flandes, que como veremos

519 Casado Alonso, 2002, pp. 358-361; Huidobro Serna, 1926, pp. 24-25, 90-91.

funcionó con toda seguridad a partir de comienzos del siglo XV. En 1785, cuando sus componentes pidieron al rey que no fuese disuelto el Consulado, alegaron que, según sus archivos, sus raíces se remontaban a 1379, año en el que funcionaba un tribunal mercantil conocido en Castilla y el extranjero. Más dudosa todavía es la existencia de un gremio mercantil en el Bilbao del siglo XIV, precursor de su propio Consulado⁵²⁰.

La cofradía de mercaderes burgalesa aparecida en el siglo XV, bajo advocación del Espíritu Santo, derivaría de la probable asociación mercantil antedicha para el XIV. Algunos autores cifran su nacimiento en torno a 1433, y otros entre 1447-1455. Su sede estaba en la catedral de la ciudad. Tenía un prior, como máximo regidor de la misma; un cónsul —la primera referencia a ambos aparece en 1447—; diputados; y, andador, encargado de convocar los cabildos. Algunos de los cuales, hacia 1453, eran también regidores de la ciudad. Año en el que se dio poder a uno de los cofrades para negociar, en nombre de la asociación, con el concejo de Santander aspectos relativos a la utilización de ese puerto para el comercio marítimo, con el cual llegó a firmar una concordia sobre este respecto⁵²¹.

520 García de Quevedo 1905, pp. 29-31; Smith, 1978, pp. 57-59.

521 García de Quevedo, 1905, pp. 35-42; Basas Fernández, 1954, pp. 65-67; 1963a, pp. 49-53; 1963b, pp. 679-681; Caunedo del Potro, 1983, p. 167; González Díez, 1994, p. 42; Solórzano Telechea, 1998, pp. 126-131; Ortiz Real, 1985, pp. 66-67. En tiempos de los Reyes Católicos, en la ciudad hubo una cofradía de taberneros, la de San Eloy, con ordenanzas mutualistas y laborales. Por esas fechas, los grandes mercaderes formaron otra cofradía, la del Santísimo y Santiago Apóstol, con propósito de asemejarse a la nobleza de sangre, que hacia 1501 agrupaba a las principales familias de comerciantes locales. Año en el que fueron redactadas sus segundas ordenanzas. Hacia 1497 se fundó la Real Hermandad de Carreteros de Burgos-Soria (Rumeu de Armas, 1944, p. 571; Caunedo del Potro, 1983, pp. 167-168; Casado Alonso, 1999, p. 62). Otra asociación mercantil fue la cofradía de mulateros y recueros de la merindad de Castilla Vieja, que agrupaba a los de Burgos y Laredo. Éstos, en 1499, comunicaron a los Reyes Católicos que desde hacía diez años venían repartiendo imposiciones entre ellos, para reparar los puentes y caminos que iban de una a otra localidad, sin que los que las percibieron hubiesen dado cuentas de las mismas. Por tal motivo, suplicaron a los monarcas que tomasen dichas cuentas. Esta cofradía, en 1501 informaba a los soberanos de que los mercaderes de Burgos estaban recaudando entre ellos dinero para la construcción de un puente, en el que a la susodicha le cupo contribuir con 260.000 mrs. (AGS, RGS 1499-08, 44; 1501-01, 69; 1501-02, 447). Al año siguiente, el Consulado de Burgos, que tenía competencias sobre los caminos, condenó a dicha cofradía y a la villa de Laredo

Si poco se sabe sobre los orígenes de la más conocida y mejor estudiada Universidad de mercaderes de Burgos, que bien podría haber servido de inspiración para la que a la postre se convirtió en su rival, la Universidad de Bilbao, más oscuros son todavía los comienzos de esta última, al escasear las fuentes documentales para su análisis. Veamos qué nos indican las ya conocidas y las nuevamente halladas.

Como la burgalesa, que contó con varias cofradías de mercaderes preexistentes, la Universidad de Bilbao encontró su antecedente en la cofradía de Santiago, de orígenes inmemoriales. Dicha confraternidad habría tenido capacidad para entender en los litigios menores entre comerciantes por parte de sus fieles, diputados, mayordomos o jueces. A dichos *fieles de los mercaderes* se los cita en las ordenanzas generales de la villa de Bilbao, confirmadas por Juan II en 1435. Serían los equivalentes de los mayordomos de las otras cofradías de la localidad, y harían las veces, además de rectores de su corporación, como los antedichos, de jueces especializados en causas mercantiles de escasa trascendencia, entre sus miembros, como ya he apuntado; de modo que las apelaciones de sus fallos y las querellas de mayor calado, incluidos los procesos criminales, los atendería la justicia ordinaria concejil. Esta fraternidad se habría inspirado en otras similares existentes en plazas extrajerías con las que comerciaban los bilbaínos, como la formada por mercaderes de esa villa en Nantes, conocida como *Confrerie de Contractation*, o el consulado de Brujas, que luego veremos⁵²².

a que pagasen 150.000 y 50.000 mrs. respectivamente (García de Quevedo, 1905, p. 63). 522 FDMPV, 90, p. 259; Guiard, 1913, pp. LXXXII-LXXXIII; Guiard, 1931, pp. 12-13, 16; García de Cortázar, 1966, p. 215; 1985, II, pp. 271-272. Así, el registro de averías de salida de 1499, de la carabela La Jaqueta de San Gil, del francés Mateo Imbert, se inicia con: *En el nombre de Dios, e de señor Santiago apóstol, amén. Sepan...* En 1483 los Reyes Católicos prohibieron a las cofradías de Santa María, Santiago, San Nicolás, San Miguel y San Sebastián de Bilbao que entrasen en el regimiento de la villa, ni se opusiesen a sus mandatos (FDMPV 95, pp. 506). Si bien el documento se ha perdido, sin duda se trató de una disposición para que este tipo de corporaciones religiosas, pero algunas con fines sociales e intereses económicos, como la de Santiago, e incluso con pretensiones políticas, actuasen como un grupo de presión ante el gobierno local, para defender sus intereses propios en detrimento del interés general. Como ocurrió en San Sebastián, donde fueron reprimidas, asimismo, las cofradías locales de pescadores, de

Como hemos visto a lo largo de las páginas de este trabajo, una de las formas que tenían los mercaderes y marinos de Bilbao de referirse a la asociación en la que estaban agrupados era la de *cofradía*, incluso todavía en fechas tan tardías como finales del siglo XV y comienzos del XVI. Y ello a pesar de que, para entonces, ya se hallaba plenamente implantado para denominar a su gremio el término de *universidad*, que era el más comúnmente empleado en la documentación. No obstante, en los registros de averías aparecen ambos vocablos casi la misma cantidad de veces. Mientras que el primero es asimismo utilizado para referirse a la otra universidad mercantil que se recoge en dichos textos, la de Burgos. Esto nos indica que fue en esas décadas de finales del siglo XV cuando se operó el cambio de denominación para designar a la corporación de mercaderes y navegantes bilbaína, desde su apelativo tradicional y genérico de *cofradía*, al nuevo sustantivo de *universidad*, más específico de las agrupaciones mercantiles de comerciantes al por mayor de amplio radio de acción, para diferenciarse de los restantes gremios laborales, incluidos los de comerciantes minoristas y especializados en alguna variedad de artículos. Este cambio terminológico, a buen seguro, estuvo influido por Burgos, donde su congregación de mercaderes, la más importante de Castilla, había procedido de forma similar décadas atrás. De manera que los bilbaínos, inspirados por la celebridad y poder de los burgaleses, quisieron seguir sus pasos primero, para parecerse a ellos y reivindicar su propia asociación mercantil con un nuevo término más prestigioso; para intentar luego superarlos y arrebatarles el control del comercio con la Europa del Norte, en una larga lucha corporativa que se había iniciado algunos años atrás, y que se prolongaría durante más de un siglo hasta finales del XVI, como veremos posteriormente.

S. Pedro, y mercaderes y navegantes, o de Santa Catalina (González y Gil, 2011, pp. 88-92). Algo parecido a lo acontecido en Lequeitio, en 1488, con su cofradía de pescadores y navieros, cuyas ordenanzas y facultades fueron en parte suspendidas, por estar enfrentados entre ellos y pretender los segundos la segregación de los primeros. Si bien, el resto de la actividad gremial no perjudicial fue confirmada por los reyes (González, 1829, I, pp. 185-186; González Arce, 2011, pp. 147, 171).

Hacia 1477 se puede decir que con seguridad funcionaba en Bilbao una corporación mercantil similar a una universidad de mercaderes pues, como vimos al hablar de los traficantes extranjeros, el concejo había otorgado al fiel y diputados de los mercaderes locales la potestad de controlar los géneros que éstos importaban y exportaban por el puerto; quienes debían manifestar ante los mismos sus cargamentos. Sin embargo, todavía no aparece por entonces en la documentación conservada dicho apelativo. Además, como comprobaremos más abajo, tal fiel era el que, según unas ordenanzas concejiles de ese año, debía autorizar el flete de toda suerte de naves que saliesen del cargadero de Bilbao, tanto de patrones de la vecindad como de fuera de la villa.

Por otro lado, según los registros de averías de dicho embarcadero, se podría situar el año 1481 como el de la fundación de la Universidad de mercaderes y maestros de nao de Bilbao⁵²³. Generalmente, en estos apuntes contables se alude a una *Universidad de mercaderes*, y no siempre se dice que estuviese asimismo compuesta por maestros o propietarios de embarcaciones. En el del año 1499 puede leerse: *Cuaderno del contar de las averías que pasó en presencia de Juan Martínez de Gueldo, escribano difunto, y los dio sinado por virtud de la provisión Jacobe Martínez de Gueldo, escribano, su hijo, que es de tiempo de Fernán Sáez de las Ribas, fiel que fue de la Universidad del año de diez y ocho de mil y cuatrocientos y noventa y nueve años*⁵²⁴.

Podría pensarse que el año dieciocho hace referencia a la fundación de la Universidad de Bilbao, que por tanto sería 1481, justo cuando comienzan los registros de averías hoy conservados. O, más probablemente, simplemente que el origen de dichos registros dataría de sólo 18 años atrás, pero que la propia Universidad sería anterior. De este modo, el 21 de junio de 1463, según consta en una de las pocas actas capitulares del municipio conservadas para el período medieval, el concejo de Bilbao recibió

523 Hasta ahora las fechas documentadas más tempranas que se manejaban para dicha fundación eran 1489 y 1487 (González y Hernández, 2011, pp. 52-53; García de Cortázar, 1966, pp. 215-217).

524 ARCV, SV, 1934(4), fol. 2r.

una comunicación del prior y cónsules de la ciudad de Burgos (de la Universidad local de mercaderes, por tanto) sobre un asunto de su bolsero, Íñigo Díaz. Dicho consistorio encargó contestar a la citada carta *al fiel et deputado de los mercaderes de esta villa, e Pero Sánchez Darán, e Lope Martínez de Çurbarán e Martín Sanches de Larrinaga, e la respuesta que ellos ordenaren que sea firme e valedero*; lo que implicaría la existencia, ya por entonces, y en fecha tan pronta, de la Universidad de mercaderes de Bilbao. O, al menos, de un representante de los vecinos implicados en el comercio y navegación de la villa, si éstos no se habían organizado todavía de forma permanente mediante una corporación mercantil. O ésta era aún incompleta a modo de cofradía —agrupación voluntaria y no universal, por tanto, de gentes dedicadas a estos negocios—, y no en forma de universidad —asociación cuasi obligatoria para ejercer esas profesiones, y de carácter general o *universal*, de donde le venía el apelativo—⁵²⁵. Vemos que, en unos momentos tan tempranos, aunque dicha congregación/corporación mercantil no tendría total autonomía —pues la decisión que tomase con respecto a lo que reclamaba Burgos debía adoptarse junto con los delegados municipales arriba recogidos—, su voz y opinión contaban para las autoridades concejiles. Asimismo, comprobaremos más abajo al hablar del dinero de Dios, cómo en 1480 se hace de nuevo mención a la figura de dicho fiel.

Medio siglo más tarde de estas primeras menciones al fiel de los mercaderes, en 1509, dicha institución de los traficantes locales, ya en forma de Universidad, participaba a veces en las asambleas del propio concejo bilbaíno, o al menos sus delegados estaban presentes en los cabildos oficiales del mismo cuando les afectaban los asuntos allí tratados. Lo que denota una extraordinaria progresión, acorde con el avance experimentado por el comercio local y su valor relativo para villa; y, por tanto, con el mayor poder e importancia de la organización que agrupaba y

525 Sobre estos aspectos, y sobre la mejor consideración que tenía el término *universidad* sobre el de *cofradía*, y cómo algunas asociaciones de pescadores utilizaron uno u otro en función de sus intereses sociales, de prestigio o políticos, para identificarse con la universidad de cada localidad, o conjunto de vecinos del lugar, véase mi trabajo González Arce, 2011, p. 148.

representaba a sus principales protagonistas, la Universidad de mercaderes y mareantes⁵²⁶.

No obstante, por esas fechas de comienzos del siglo XVI la organización no se hallaba todavía demasiado consolidada, de forma que hubo de contar con el respaldo del concejo de la villa, que siempre aparece como su aliado y dispuesto a su potenciación, para lograr una mayor cohesión. De manera que un par de meses más tarde de la disposición antedicha, en una nueva reunión del consistorio, en este caso con la presencia de nuevo del fiel, Juan Martínez de Recalde, y de los diputados, Francisco de Arbieto y Diego de Basurto de Villasante⁵²⁷, se dictó una ordenanza en *pro e bien común de la Vniversitydad de mercaderes e maestros de naos*, para la cual resultaba imprescindible realizar las pertinentes asambleas o cabildos plenarios (*juntamiento de vniuersydad*), a los que, sin embargo, no acudían sus socios —evidentemente porque se trataba en muchos casos de comerciantes de larga distancia y de navegantes, que con frecuencia se encontraban en el extranjero o fuera de la villa—. Por ello, el concejo dispuso que, en adelante, todos ellos, mercaderes y maestros de naos, quedasen obligados a acudir al llamamiento del

526 FDMPV, 55, fol. 36v. En el concejo reunido el 23 de julio de 1509 estuvieron presentes, amén de los regidores y otros oficiales concejiles, como el alcalde y el *prebostao*, Juan Martines de Mondragón, *fyel de los mercaderos de la dicha villa*, así como Juan Martines de Viluao la Vieja e Martín Martines de Vgao, *deputados*, e Sancho de Hormaeche e Yennego de Vgarte, *mayordomos deputados de la confradía de los traperos de la dicha villa*. Vemos cómo, por esas fechas, la relevancia del corporativismo comercial no sólo supuso la promoción de los mercaderes exportadores e importadores en general, y su Universidad, sino a su vez la de los tratantes de paños al por mayor y su corporación en forma de cofradía. El asunto que se trató en esa reunión fue una ordenanza para prohibir a los traperos locales acudir con sus mercancías a las ferias nuevamente implantadas. Solamente podrían hacerlo a las reales castellanas celebradas tradicionalmente; pues, a causa de tales nuevas ferias y de la salida a ellas de los paños importados, dejaban de afluir a la villa los compradores, con lo que cesaba asimismo la llegada de cereales y otros abastos que allí llevaban los comerciantes y arrieros cuando acudían a por los textiles (FDMPV, 56, fols. 59v-60r).

527 A comienzos del siglo XVI, en 1505, Diego de Basurto de Villasante aparece como mercader residente en Amberes, donde junto con Diego de San Juan y Garchiere de Yersere, actuaron como curadores de Íñigo, hijo menor de Juan de la Quadra y Marina de Aragón, nacido en Bilbao, ahora huérfano. Los curadores pusieron a Lope Sánchez de Acha, Ochoa de Arexti, y a Pedro de Jugo y su esposa San Juan de Solórzano, como mandatarios para tratar los asuntos de Íñigo (Doehaerd, 1963, II, p. 181).

andador de la corporación, al lugar que éste les indicase, so pena de 2 reales de plata a cada uno que no lo hiciese y por cada ocasión. Tal multa iría a parar a la justicia y jurados locales. Mientras que el andador sería creído mediante juramento cuando algunos alegasen que no habían sido por él convocados⁵²⁸.

El interés que el concejo bilbaíno encontraba en el buen funcionamiento de la Universidad no estaba motivado únicamente en la prosperidad económica que ésta suponía para la localidad, gracias a su labor de fomento y protección del comercio y navegación de amplio radio, sino que asimismo contó con ella para sus urgencias hacendísticas. De forma que cuando tenía que recurrir a los más adinerados vecinos de la villa, que generalmente eran mercaderes y navieros, para solicitarles un préstamo de socorro, o su ayuda financiera, era mucho más práctico hacerlo a través de una institución que los agrupase a todos, o a la mayor parte de ellos, que dirigirse a cada uno de forma individual. Incluso se contó con este gremio mercantil para realizar derramas fiscales, pues sus socios se contaban entre los mayores contribuyentes del lugar. Así, en 1515 el ayuntamiento dispuso que para atender la parte del empréstito real que le correspondía, se reuniesen con el fiel y diputados de la Universidad dos de sus regidores, los cuales procederían a realizar el repartimiento de dicha contribución entre los vecinos, según entendiesen⁵²⁹.

2. ESTRUCTURA, FUNCIONAMIENTO Y COMPETENCIAS INTERNAS

A diferencia de lo ocurrido con el resto de las cofradías de la costa cantábrica, que fueron de carácter mixto, al albergar tanto a pescadores como a transportistas navales, e incluso mercaderes, caso, por ejemplo, de las de San Vicente de la Barquera, Santander o Lequeitio, la de Bilbao de Santiago solamente dio cabida a profesionales de estos dos últimos sectores, propietarios y maestros de navío y comerciantes de larga distancia. Ya fuese por la poca importancia de la pesca en una villa de interior, relativamente retirada del mar y sólo conectada con el mismo por un canal navegable; o

528 FDMPV, 56, fol. 72r.

529 FDMPV, 56, fol. 41r.

puede que por la enorme relevancia que alcanzaron los armadores y mercaderes locales, que se alejaron, y mucho, de los simples pescadores con los que apenas compartirían intereses económicos, y casi ninguno social. Algo similar ocurrió en la otra ciudad con el suficiente desarrollo económico de su sector servicios (transporte y comercio), como para que la asociación profesional que lo representaba se hallase segregada de la que agrupaba a los pescadores del lugar. Me refiero a San Sebastián, en donde, como he dicho más arriba, existieron dos cofradías diferenciadas relativas a actividades marineras, la de Santa Catalina, de navieros y mercaderes, y la de San Pedro, de pescadores. No obstante, la estructura, funcionamiento y competencias internas de estos gremios del mar, ya se dedicasen a una actividad u otra, fueron muy similares, como veremos en las páginas que siguen⁵³⁰.

Poco, o casi nada, se sabe de la estructura y actividad de la Universidad de mareantes y mercaderes de Bilbao desde su nacimiento, hacia 1481, como hemos visto más arriba, hasta su conversión en Consulado, en 1511. Sin embargo, los datos fragmentarios conservados, así como su comparación con la de mercaderes de Burgos, con la que mantuvo una relación de amor-odio a lo largo de los siglos, y en la que se inspiró, a buen seguro, para su constitución, primero como gremio mercantil y luego como consulado de mar —recuérdese a este respecto que la pragmática fundacional del Consulado de Bilbao dada por la reina Juana I en 1511 era, literalmente, igual a la concedida a Burgos por sus padres, los Reyes Católicos, en 1494, mientras que sus competencias fueron muy similares—, nos van a permitir aproximarnos al funcionamiento de esta institución en sus primeros años de vida⁵³¹.

530 Sobre estas cuestiones, González Arce, 2011.

531 En el caso de la Universidad de Burgos, a pesar de la mayor existencia de fuentes documentales, el desconocimiento de su estructura y funcionamiento durante el siglo XV ha estado motivado por el mayor interés que había despertado entre los especialistas el estudio del Consulado, en el cual se subsumió la citada corporación precedente, tras su creación en 1494 y su posterior desarrollo durante la siguiente centuria. Sin embargo, gracias a mi trabajo sobre estos aspectos, va a ser posible comparar sendas instituciones mercantiles sitas en ambas localidades, y ver en qué medida los bilbaínos se inspiraron en los burgaleses (González Arce, 2010b, p. 165). Curiosamente, la estructura y funcionamiento de la cofradía de Santa Catalina, que agrupaba por esas décadas

Por ello, antes de entrar en materia y analizar la composición y competencias de la Universidad/Consulado de Bilbao, conviene detenerse en esta pragmática fundacional de su antecedente Consulado de Burgos, de 1494, que, como acabo de exponer, fue idéntica a la de la propia fundación del Consulado de Bilbao de 1511, solicitada por Juan de Ariz *en nonbre de los fiel e deputados que son los cónsules de la Vnibersidad de los capitanes e maestros de naos e mercaderes e tratantes de la villa de Vilbao*, y, por tanto, definió el derecho, jurisdicción y normativa de esta corporación a partir de entonces⁵³²:

En materia judicial, la jurisdicción del prior y cónsules del Consulado de Burgos y, por ello, luego también de los antedichos fiel y diputados del Consulado de Bilbao, tras su fundación de 1511, al igual dentro como fuera del reino, los facultaba para conocer los debates y pleitos de los mercaderes, sus compañeros y factores en lo relativo al trato de mercaderías, compraventas, cambios, seguros, cuentas, compañías, fletes de naves y factorías que los mercaderes diesen a sus factores. Juicios que debían librar breve y sumariamente, según el estilo mercantil, sin dilaciones ni términos de abogados. Las sentencias se podrían apelar ante el corregidor de Burgos, y no ante dos mercaderes, como solicitó la Universidad, pues los Reyes Católicos quisieron retener la última instancia en materia judicial a través de su representante en la ciudad, como correspondía al Estado autoritario en formación. Dicho delegado, sin embargo, se haría ayudar por dos mercaderes de la localidad, algo similar a lo pedido por la Universidad, que jurarían hacer el bien y guardar el derecho de las partes. Dichos ayudantes se hacían precisos, no obstante, porque el corregidor carecía de los conocimientos técnicos necesarios para fallar correctamente

de finales del siglo XV a los mercaderes y mareantes donostiarra, a pesar de ser mucho menos importante que la bilbaína, nos resulta mucho mejor conocida. De forma que sabemos que la elección de su mayordomo se realizaba por sorteo; el cual llevaba las cuentas de la corporación, y tenía potestad ejecutiva y judicial. Mientras que el citado gremio era el que administraba el puerto local, como llegó a hacer, si bien en fechas más tardías, la Universidad de Bilbao con su propio surgidero (González y Gil, 2011, pp. 92-97).

532 ARCV, SV, 1933-2 (varias copias); FDMPV 126, pp. 304-314; FDMPV, 135, pp. 132-143; *Nueva Recopilación*, III, XIII, I; García de Quevedo, 1905, pp. 47-67, 152-171; Guiard, 1913, pp. 6-11, 563-571; González Arce, 2009, pp. 82-86.

las apelaciones. Las cuales se harían igualmente según el estilo de los mercaderes, sin abogados ni alargamientos. Si en la alzada se confirmaba la primera sentencia, ésta no tendría más apelación ni recurso y sería ejecutada. Si y el corregidor y los dos mercaderes revocan el fallo inicial del prior y cónsules, y hubiese nueva apelación de una de las partes, el corregidor retornaría con otros dos mercaderes diferentes a recibir conocimiento del caso. Esta nueva sentencia no podría tener otra apelación. Todos los pleitos pendientes de los tratantes de la Universidad y sus factores que estaban siendo vistos por el Consejo Real, la Chancillería u otros tribunales debían ser remitidos al tribunal consular del prior y cónsules de Burgos. Las sentencias dadas por éste y no apeladas, y las apeladas y luego confirmadas, podían ser mandadas ejecutar por el merino de Burgos y otras justicias del reino. Las penas que se podían dictar eran la ejecución de bienes para resarcir las deudas o daños, u otras sanciones civiles, como la inhabilitación para ejercer la mercadería; pero si se debían imponer penas criminales, el pleito debía ser remitido a la justicia ordinaria de la ciudad.

Control de cuentas. Los factores de los mercaderes de Burgos quedaban obligados a acudir a la ciudad a rendir cuentas de las mercancías y de las haciendas que les habían sido encomendadas, de forma que restaban bajo la jurisdicción del tribunal sobre las deudas, aunque viviesen fuera del término de dicha localidad. Los factores de Flandes, Francia, Inglaterra, Bretaña u otras partes, ni sus cónsules, no podrían repartir ninguna cantidad de dinero en forma de tasas o averías sobre las mercancías aparte del acostumbrado; el cual sólo se podía emplear en las cosas necesarias y propias del bien público de los mercaderes. Las cuentas de los gastos debían ser enviadas anualmente al prior y cónsules de Burgos, a la feria de Media del Campo. Allí, dos mercaderes de Burgos y otros dos de otras ciudades con negocios fuera del reino las revisarían y se ejecutaría lo que determinasen⁵³³. Eso es lo que

533 Este capítulo fue emitido de forma genérica, pues a los monarcas no les constaba qué cantidad era la repartida antiguamente en las averías y en qué se gastaba lo recaudado. Por ello, a comienzos de 1495, encargaron al corregidor de Guipúzcoa que obtuviese esa información y la enviase al Consejo Real, para que dicho capítulo fuese correctamente aplicado (AGS-RGS, 1495-01, 79). En 1505 algunos armadores vizcaínos,

debía hacerse con las cuentas de los últimos seis años. Por lo que los cónsules de Flandes (Amberes, en ese momento), La Rochela, Nantes, Londres y Florencia estaban obligados a enviarlas a la feria de Medina en el plazo de seis meses. Quedaron facultados de forma extraordinaria y puntual los cuatro mercaderes para ampliar las averías, si fuese necesario.

Fletes. Aunque no lo solicitaron en su petición, el prior y cónsules de Burgos restaban facultados para fletar navíos con mercancías en las costas de Vizcaya, Guipúzcoa y en las villas de la Transmiera cantábrica, según la costumbre; haciéndolo saber a toda la Universidad de mercaderes, tanto de Burgos como de Segovia, Vitoria, Logroño, Valladolid, Medina de Rioseco y otras partes. Siempre en navíos de Castilla, pues, si había naves castellanas no se podían fletar extranjeras⁵³⁴.

en su nombre y en de los otros de Bilbao y su ría, expusieron a la reina Juana I que ellos tenían por costumbre nombrar ciertos cónsules residentes en el condado de Flandes, que recaudaban anualmente entre 500 y 600 ducados de los maestros de naves que allí arribaban; los cuales estaban obligados a dar cuentas de qué cobraban y en qué lo gastaban, pero algunos de ellos no quisieron hacerlo. Por su parte, en 1513 los mercaderes de Vitoria protestaron ante la soberana porque los diputados y cónsules representantes de los comerciantes vascos en Flandes y otros lugares continuaban exigiendo averías sobre sus mercancías, a pesar de que había ordenado que no se demandasen hasta que acudiesen a la feria de Medina del Campo, a dar cuenta de las que habían cobrado en tiempos anteriores; además, le informaron de que el fiel, diputados y cónsules de Bilbao habían comenzado a percibir sus averías por separado, para llevar derechos no acostumbrados (González Arce, 2009, p. 87).

534 Como vimos, en 1499 el Consulado aprobó una ordenanza que ratificaba la norma, seguida desde tiempos inmemoriales por la cofradía-universidad, por la que sus mercaderes cargaban una flota conjunta con destino europeo para la que los barcos eran contratados, también conjuntamente, por la misma. Como a continuación se puede comprobar, según el acta de elección del prior y cónsules del Consulado de ese año, éstos quedaban facultados para poder fletar naves con destino a Flandes, Francia, Inglaterra y otros puntos. Otorgar las cartas de flete a los correspondientes maestros de los barcos, con las cláusulas, condiciones, penas y posturas que estimasen pertinentes. Fijar el importe de los fletes y las averías. Obligar los bienes de la universidad en los contratos. Y, para enviar diputados a las costas de Vizcaya y Guipúzcoa para despachar las flotas y contar las averías. Esta de los fletes conjuntos fue otra estrategia seguida para evitar que los mercaderes escapasen a la jurisdicción de la cofradía o se asentasen en otras ciudades. También utilizada para prevenir la competencia de Bilbao, a la que boicoteó trasladando a otros puertos los embarques cuando esta asociación rival supuso una amenaza, como luego veremos.

Ordenanzas. El Consulado obtuvo potestad para redactar nuevas ordenanzas, cumplideras al servicio de Dios, real y al de la mercadería, que no fuesen en perjuicio de terceros. Las cuales debían ser remitidas a los soberanos para su ratificación⁵³⁵.

2.1. Órganos de gobierno

Pasemos ahora a ocuparnos del gremio mercantil bilbaíno, para cuyo estudio comenzaré por analizar sus estructuras de gobierno. Que, como, en toda organización gremial medieval, fueron dos, la asamblea de socios de pleno derecho y los órganos unipersonales, o puestos rectores.

Nada nos dicen los documentos de las asambleas o cabildos de la formación, pero ha de suponerse que los miembros de la corporación deberían reunirse al menos una vez al año, para acordar las normas básicas de su funcionamiento y elegir, o designar, a aquellos de sus componentes que desempeñarían las labores de dirección. Tal y como ocurría con la Universidad de Burgos, o con las cofradías de pescadores, o de pescadores, navieros y mercaderes del Cantábrico⁵³⁶.

En todo colectivo humano formado por agrupación, unión o asociación, y ello era así especialmente en los gremios medievales, la soberanía, o capacidad de toma de decisiones, reside generalmente en el conjunto. Ésta, cuando se trataba de grupos muy numerosos, no podía ejercitarse de forma directa por cada uno de los integrados en el mismo, de manera que debían ceder su capacidad de acción o albedrío a unos cuantos gestores que asumían de forma delegada la autoridad del conjunto, para su aplicación práctica.

535 La citada acta de elección de los cargos rectores del Consulado también les facultaba para redactar ordenanzas, en solitario o junto con los diputados por la Universidad. Así como para firmar capitulaciones y pactos con las villas vizcaínas y guipuzcoanas, o con personas particulares, sobre cuestiones de contratación o trato propias de la Universidad, signando acuerdos ante escribanos públicos, obligando los bienes de la misma y jurando en nombre de dicha Universidad, por las almas de sus componentes. Como también veremos a continuación.

536 Sobre estos aspectos, véanse mis trabajos, González Arce, 2010b, p. 165 y ss; 2011, p. 148 y ss.; González y Gil, 2011, p. 92 y ss.

La antedicha, como he indicado, fue una de las funciones de las asambleas plenarias de las corporaciones castellanas, que, como he señalado en otros trabajos, contaron además de esta capacidad de delegar su poder ejecutivo en unos cuantos gerentes, dentro de esta soberanía en asuntos internos, con potestad legislativa y judicial. Esta última, ejercida habitualmente por los mismos dirigentes que regían la institución, aunque, en algunos casos, ciertos gremios designaron cargos diferentes para las labores de gobierno y para las judiciales. De esta forma, las asambleas de socios, generalmente, quedaron exclusivamente para legislar y aprobar los estatutos u ordenanzas de la asociación, así como del oficio y/o actividad económica que practicaban sus componentes, y para nombrar a sus figuras rectoras, gestoras y administrativas. No podía ser de otra manera cuando se trataba de artesanos, mercaderes y marinos con una intensa actividad laboral que les dificultaba o impedía tener frecuentes reuniones para la toma de decisiones dentro del colectivo que formaban, de modo que éstas estaban previstas, por lo común dentro de los estatutos de la corporación, solamente con una periodicidad anual —excepto alguna ocasional y extraordinaria, para asuntos de suma importancia o de gran urgencia—. Momento que era aprovechado para realizar actos convivenciales con los que reafirmar la cohesión del colectivo, como misas en honor del patrón de la asociación y de su anexa cofradía, si contaba con ella, procesiones, comidas y celebraciones festivas. Fuera de estas manifestaciones anuales, raramente coincidían en el espacio y en el tiempo los componentes de los gremios medievales, a no ser, y frecuentemente no todos ellos, en los funerales y oficios religiosos de alguno de sus camaradas o, a veces, también de sus familiares directos.

Esta falta de oportunidades para encontrarse con los demás socios de corporación era especialmente notable en el caso de las congregaciones de mercaderes, mareantes y pescadores, pues, como hemos visto más arriba, por las necesidades de su profesión, de forma habitual su actividad se desarrollaba lejos de su lugar de residencia, que era la localidad donde se radicaba la sede del gremio y donde éste tenía competencias y jurisdicción; si bien veremos que en el caso de estas universidades mercantiles y navales conta-

ron con delegaciones en el extranjero con las que hacer extensiva dicha capacidad de control sobre sus socios y sus negocios a plazas comerciales y portuarias fuera de Castilla.

Por todo ello, hemos de suponer que el cabildo o asamblea de la Universidad de Bilbao se reuniría únicamente una vez al año, muy probablemente hacia el día de Santiago (25 de julio), que era el patrón de la cofradía previa a la aparición de la institución, que le sirvió de antecedente. Ese encuentro servía para renovar los órganos de gobierno unipersonales, tomar y supervisar las cuentas de su gestión y, cuando la ocasión lo requiriera, modificar y actualizar la normativa, tanto en materia organizativa como la que regulaba o afectaba a las profesiones de mercader y nauta. Además, como en otros casos, y dada la importante posición social del colectivo en el marco local, fundamental para la prosperidad económica de la villa, y para resaltar y mantener en el tiempo su consideración en el imaginario social de la población, estas reuniones habrían de ir acompañadas de sus correspondientes banquetes, misas y actos festivos, con los que no solamente reforzar los vínculos internos de sus miembros, sino también manifestar hacia el exterior la pujanza y vitalidad de una institución naciente, que llegó a ser vital para la economía bilbaína y su prosperidad futura. La falta de asistencia de los socios a las asambleas plenarias, por los motivos antes expuestos, llevó al concejo de la villa en 1509 a dictar, como he reflejado anteriormente, la comparecencia obligatoria a las mismas cuando fuesen llamados por el andador de la corporación.

Uno de los primeros acuerdos del Consulado de Bilbao, tras su fundación el año anterior de 1511, gracias a la transformación de la previamente existente Universidad de mercaderes local, se tomó en 1512. Concretamente el día 3 de junio, cuando se congregó el cabildo de la asociación para elegir nuevos cónsules, como abajo veremos. El lugar de la asamblea fue la sala de reuniones del concejo, lo que corrobora la confusión de funciones entre ambas instituciones, consistorio bilbaíno y Universidad de mercaderes, pues las dos estaban compuestas en muchos casos por las mismas personas y defendían intereses coincidentes. Este lugar para los concilios del gremio mercantil debía de ser provisional, al no

contar por entonces con instalaciones propias, como sí las tenía, por ejemplo, el Consulado de Burgos desde tiempo atrás. El día del encuentro, el citado 3 de junio, debió de ser asimismo fortuito, pues, como a continuación detallaré, había que renovar los órganos unipersonales por baja de algunos de sus titulares⁵³⁷.

Algo más es lo que se sabe de los mencionados órganos unipersonales o ejecutivos de la formación, conocidos como *fiel* y *diputados*, aunque en ocasiones pretendieron denominarse como *prior* y *cónsules*, a imitación a la Universidad de Burgos, y otras asociaciones mercantiles y consulados de fuera de Castilla. Y no sólo porque la Universidad de Bilbao se inspirase para ello en la burgalesa, que la precedió en el tiempo y que se hallaba madura cuando apareció el gremio bilbaíno, sino que éste quiso parecerse, e incluso superar, al que pronto fue su rival burgalés, copiando sus formas de organización, dentro de esa antedicha relación de amor-odio que mantuvieron ambas universidades en el tiempo, y que les llevó a numerosos enfrentamientos, tanto económicos como judiciales, en los que esta cuestión nominalista —o denominación de los órganos de gobierno— fue un capítulo más, como veremos más adelante⁵³⁸.

De este modo, el que en uno de los primeros acuerdos conocidos del Consulado bilbaíno, del año 1512, al que me he referido más arriba, se intitulen los rectores de la institución como *fiel* y *cónsules*, significaba todo un desafío a su rival burgalés, que pretendía ser la única formación en estar gobernada por un prior y dos cónsules. De esta manera, cuando al año siguiente ambos consulados firmaron una concordia que venía a reconocer la supremacía de Burgos en el comercio internacional, éste último obligó a los bilbaínos a volver a su antigua denominación de *fiel* y *diputados*.

537 FDMPV, 135, pp. 129-131; Guiard, 1913, p. 213 y ss. Sobre la elección y competencias de los cargos rectores de las cofradías de pescadores y navieros del Cantábrico, González Arce, 2011, p. 153 y ss.

538 Estos apelativos son de origen mediterráneo y tuvieron como precedente lejano las instituciones homónimas de la Roma Clásica. En la Edad Media los encontramos en las ciudades italianas, caso de Pisa, donde el *prior* era el *primero* de sus cónsules. Semejante denominación fue empleada también por los cargos rectores de las cofradías medievales (González Arce, 2010b, p. 166).

Desconocemos cómo eran designados anualmente estos puestos rectores —parece ser, por la documentación conservada que, como en Burgos, los órganos unipersonales eran renovados cada año—, pero no sería de forma muy diferente a la seguida en la ciudad castellana, que se había inspirado para ello en el Consulado de Barcelona. Donde el procedimiento era mixto, a medio camino entre la elección y el sorteo mediante la insaculación, efectuados las festividades de S. Miguel y S. Jerónimo⁵³⁹.

El antedicho acuerdo de 1512 es la primera noticia cierta de selección de los rectores del Consulado bilbaíno⁵⁴⁰. En la reunión tenida el día 3 de junio de ese año en la cámara del concejo de la villa, además de un escribano público, Juan Sáez de Catelinaga, estuvieron presentes el fiel y cónsules de la Universidad de los capitanes, maestros de naos y mercaderes (por ese orden) local, *según e cómo lo han de uso e de costunbre para entender en las cosas nesçesarias e conplideras al seruiçio de Dios e de su alteza, e al bien e pro común de la dicha Vnibersidad*. En realidad, se trató del cónsul Ochoa de Uriondo, que ejercía de fiel, en sustitución del ausente Martín Pérez de Marquina, mientras que el otro cónsul, Diego Fernandis, no estaba tampoco presente. Como el mandato de esos ejecutores había finalizado —

539 En la sede gremial del monasterio de San Juan, al entrar los asistentes, entregaban un papel con su nombre. Se extraía de una caja una de las papeletas, y el seleccionado sacaba a su vez veintiuna, destruyendo las demás. De las cuales elegía al azar siete, correspondientes a los siete electores que designarían al prior. Lo hacían escribiendo un nombre de su elección en una nueva papeleta, sin haber hablado previamente entre ellos. Los votos eran introducidos en una caja y los cónsules salientes hacían el escrutinio en secreto. Si alguien obtenía mayoría absoluta, o tres votos, era elegido prior, y en caso contrario, o de empate, los electores repetían la votación otras tres veces sin conocer los escrutinios anteriores. Si no había resultado positivo se recurría al sorteo. Los cónsules eran designados por el mismo procedimiento. Los cargos salientes proclamaban a los entrantes, que debían prestar juramento. Los asistentes corroboraban la elección ante un escribano, otorgando su poder cumplido y el de los ausentes a los nuevamente electos. Los diputados, cargo tradicional seguido por costumbre antigua de la Universidad, eran nueve; tres de derecho propio, el prior y los dos cónsules salientes; que nombraban a los seis restantes, evitando caer en el nepotismo e intereses propios. Este puesto también era anual y comportaba asimismo juramento. De todo lo actuado quedaba constancia en el libro registro de las elecciones, redactado por parte del escribano. Los designados tenían la obligación de aceptar el cargo, bajo pena de severas multas. Y no podían ser reelegidos durante tres años (González Arce, 2010b, pp. 166-167).

540 FDMPV, 135, pp. 129-131.

puede que realmente concluyese después, hacia el 25 de julio como he indicado más arriba, pero ante la ausencia de sus titulares y el poco lapso de tiempo que restaba, se procediese a su renovación—, el cabildo pasó a designar a los nuevos; si bien, como veremos, de forma provisional. Se trató más bien de una especie de mesa electoral con el fin de renovar la dirección de la institución. Para lo cual hubieron de emitir sus votos los socios presentes, que seleccionaron a Juan Pérez de Beyeta, como fiel, y a Juan Martínez de Bilbao la Vieja y a Martín García de Anchieta, como cónsules. Mientras que los que obtuvieron más votos, aparte de los ganadores, quedaron como seis jurados y diputados de la institución, y fueron: Juan Martínez Mixaot, García de Trauco, Pedro de Arbolancha⁵⁴¹, Íñiguez de Bermeo, Pedro de Solórzano y un sexto desconocido. Estos auxiliares de los rectores, además de asesorarles, participar en las causas judiciales que conociese el Consulado, y sustituir al fiel o diputados cuando éstos no pudiesen hacerlo por tener diferencias o enemistad con alguno de los contendientes en los litigios, servir de enviados y representantes en la corte u otros negocios de la corporación, como en Burgos, tenían por cometido sustituir temporalmente o reemplazar permanentemente a los órganos unipersonales de gobierno, cuando éstos se ausentasen o no pudiesen continuar con su labor, sobre todo en las susodichas tareas judiciales.

En esta reunión del gremio de la cámara del concejo, se dice que hecha según *uso e costunbre la dicha Vnibersidad de tiempo inmemorial*, los flamantes directores provisionales propusieron al cabildo que se designase a otros nuevos y se regulase la forma de nombrar a los órganos rectores pues, había ocurrido, como acabamos de ver, que los anteriores habían abandonado la localidad en atención a sus negocios y, por quedar vacantes los puestos de gobierno, no se pudieron gestionar los asuntos tocantes a la Universidad. Algo especialmente grave en ese momento cuando el año anterior, a través de la concesión del Consulado, Juana I le había transferido la potestad judicial sobre las causas tocantes a la mercadería y la navegación.

541 Presente entre los primeros maestros contratados para hacer viajes mercantiles con América a comienzos del siglo XVI (Ladero Quesada, 2002, p. 26).

La normativa aprobada consistió en que los nuevos cargos seleccionados tendrían un mandato excepcional, hasta el siguiente día de Santiago (25 de julio), y en adelante una anualidad más, hasta la siguiente festividad, cuando cesarían y serían reemplazados y sustituidos por otros; cuyo mandato sería, ahora sí y en adelante, anual. La forma de designación, como dije para Burgos, fue fijada a medio camino entre la elección y el sortero. Mediante votación ante escribano se elegiría a dos candidatos a fiel y a cuatro para cónsules, solamente de entre los socios que se encontrasen en la villa y que no hubiesen ejercido dichos oficios en los dos años anteriores. De ellos, se seleccionaría por azar al fiel y a los dos cónsules finales. Si el primero tenía que abandonar la población durante el año de su mandato, hasta su retorno, en su lugar realizaría sus tareas el cónsul más viejo y, en sustitución de éste, actuaría el jurado/diputado elegido con más votos. Mismo procedimiento a seguir cuando era uno de los cónsules el que dejaba la localidad. Si estaban todos ausentes, tanto el fiel como los cónsules, serían sustituidos por los tres diputados más votados. Nadie podía excusarse de estas obligaciones, salvo si para ello contase con una autorización regia. Tras la selección, los agraciados, el fiel, los cónsules y los jurados, debían jurar sus cargos, sobre la Biblia y la cruz, *que vsarán en el dicho ofiçio e cargo que les es cometido fiel e lealmente, a seruiçio de Dios e de su alteza, e al vien, pro común e honrra de la dicha Vnibersidad, goardando e cada vno en su razón e justiçia en los pleitos e negoçios e debates que ante ellos se pendieren sin afiçión ni parçialidad nin henemistad nin amistad que tengan con la vna parte nin con la otra.*

Similar juramento debían prestar los asistentes al cabildo plenario de elección de estos órganos rectores. Que debían comprometerse a que no revelarían el sentido de su voto a los demás, que tampoco podía ser consultado ni comentado entre ellos.

Tras ser aprobada esta nueva reglamentación, se procedió a la designación de los nuevos órganos unipersonales que sustituyesen a los provisionales encargados de este proceso de renovación. Sustitución que finalmente no fue tal, pues tanto el nuevo fiel como los cónsules resultaron ser los mismos que ejercían de provisionales: el mercader antes visto como fiel, Juan Pérez de Ibayeta, el

también mercader, Juan Martínez de Bilbao la Vieja, y el maestre de nao, Martín García de Anchieta, como cónsules.

Como he dicho, en estas reuniones plenarias había un escribano público, que levantaba acta de los acuerdos y daba fe de lo acontecido. Se trató de uno de los del número de la villa, que cada año era designado como el que atendería *los fechos e negoçios de la dicha Vnibersidad*. Y, por ello, además de estar en estos cabildos, su cometido habría de ser también el de redactar las cartas de fletamento, al menos si las hubiere conjuntas, así como los registros de averías de la misma. El de 1513 fue Fortuno (Fortunato) Martínez de Bilbao la Vieja, que asistió a la asamblea convocada por el andador de la corporación, por orden de los antedichos cargos, Ibayeta, Bilbao la Vieja y Anchieta, para renovar estos puestos rectores, pues era 26 de julio y el día anterior había concluido el mandato de los susodichos, como establecía la normativa. Sin embargo, ahora tales regidores cesantes se intitulaban *fiel y diputados*, ya que, como he dicho más arriba, tras los acuerdos de ese año con Burgos, apearon el tratamiento de *cónsul* que les permitía utilizar la pragmática de concesión del Consulado de 1511, con las mismas condiciones de la obtenida por Burgos en 1494⁵⁴².

Al acto, la universidad (conjunto) reunida (ayuntada) en su cabildo, hizo llevar de la iglesia unos Evangelios (un libro misal) y una cruz para que, mientras eran tocados por todos los asistentes con la mano derecha, sus componentes procediesen a proferir el siguiente juramento:

542 FDMPV 135, pp. 143-146. Contamos con los nombres de los asistentes al cabildo, una nómina de los socios del gremio por esas fechas iniciales del siglo XVI: Juan Martínez de Gamis, Ruy Sáez de Garay, Juan Martínez de Alza, Fortuno Sáez de Zancoeta, Antonio de Zabala, Fortuno Sáez de Uribarri, Martín de Prado, Martín de Bertendona, Pero de Agurto, Fernando de Güemes, Martín Sáez de Aspiunza, Pero Martínez de Alza, Juan de Leura, Juan de Jáuregui, Martín de Salvatierra, García de Güemes, Lope Sáez de Anucibai, Pedro Ortiz de Arechaga, Pedro Sáez de Urteaga, Juan Íñiguez de Bermeo, San Juan de Mauraza, Juan de Arbieta, Juan de Ugarte Navarro, Andrés de Arbieta, Martín Pérez de Lezamis, Pedro López de Barraondo, Fernando Sáez (Sánchez) de las Ribas, Pedro Díaz de Arbolancha, Juan Pérez de Marquina, Juan Pérez de Landazábal, Ochoa Pérez de Uriondo, Rodrigo de Salvatierra, Ochoa de Larrea, Martín Sáez de Barraondo, Juan Sáez de Catelinaga, Diego de Basurto de Villasante y Pedro de Zurbarán.

Jurando e prometiendo a Dios e a Santa María e a las palabras de los Santos Hebangelios, e a la sinificança de Nuestro Señor Ihesu Christo, que corporalmente con sus propias e derechas manos abían tocado, en la eleçion e nonbramiento del fiel e deputados nuebos e ofiçiales para otro año benidero que los botarán y nonbrarán los más ydonios e suficiētes que les paresçieren, e presonas de buen zelo e tales que goardando el seruiçio de Dios e de su altesa, que goardarán las honrras y preminençias de la dicha Vnibersidad segud que más largamente yo, el dicho escriuano, les eché la confusión del dicho juramento en forma, respondiēdo todos cada vno por sí a la confusión del dicho juramento, “sí, juro e amén”.

Tras dicha ceremonia, el fiel cesante se trasladó con el citado escribano a un retrete (cuarto retirado) de la casa del concejo, que como estamos viendo, y a falta de sede gremial propia, era utilizada para estas asambleas, para allí recibir de manos de cada socio una a una las papeletas con los votos de los electores, por separado; como luego veremos, una con dos nombres para los fieles y otra con cuatro para los diputados. Los más votados para fieles fueron Juan Martínez de Recalde, el mayor de días (no se indican los votos), y Juan Martínez de Mondragón, de los que resultó designado por sorteo el primero, y para diputados, Martín Sáez de Barraondo, Juan Pérez de Marquina, Juan Martínez de Alza y Juan de Leura, de los que recayó el cargo en Marquina (con 11 votos) y Leura (con 13). Mientras que los seis jurados/diputados con más votos resultaron ser Martín Sáez de Barraondo (17 votos), Juan Martínez de Alza (13), Pedro Díaz de Arbolancha (10)⁵⁴³, Antonio de Zabala (8), San Juan de Solórzano (9) y Juan de Arbieto (8). Tras ello, los cargos electos volvieron a jurar sobre el Evangelio y la cruz:

Que vsarán e exerçitarán en el dicho ofiçio durante el dicho su año, goardando el seruiçio de Dios e de su altesa e las honrras e preminençias de la dicha Vniversidad, e conforme la premática de su altesa como buenos e retos e verdaderos jueses sin afiçion e sin parçialidad ninguna, e goardando a cada vna de las partes en su rasón e justiçia, e en las diferençias e debates que ante ellos pareçieren e se pendieren que

543 En 1490 los Reyes Católicos dieron instrucciones para que se ejecutase una represalia en favor de Pedro Díaz, vecino de Bilbao, y Pedro Martínez, de Mondragón, contra ciertos franceses que les habían robado (Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2004).

jusgarán e sentençiarán como buenos jueses los pleytos e debates que ante ellos se tratare, segud que más largamente les fue echado la confusión del dicho juramento. Los quales y cada vno dellos respondieron e dixieron a la confusión del dicho juramento “sí, juramos e amén”.

El recuento de votos nos indica, además, que habría habido una votación para fiel, otra para diputados y una tercera para jurados/diputados.

Como hemos visto, las ordenanzas de 1512 que regulaban la designación de los cargos rectores del Consulado, habían sido motivadas por la dejadez y falta de gobierno en la dirección de la institución, cuyos gestores no ejercían el oficio por encontrarse ausentes, de modo que hubieron de ser sustituidos antes de que finalizase su mandato, al tiempo que se renovaron los estatutos para prevenir casos similares. Lo que, no obstante, no debió servir de mucho, pues esta legislación tardó en ser cumplida debidamente y prosiguieron las irregularidades en los ejercicios posteriores. Tras la elección de 1513 que, como acabamos de ver, sí se produjo según los plazos y fórmulas estatuidos, el siguiente cabildo plenario para la renovación de los anteriores puestos de poder no se convocó hasta el 9 de septiembre de 1514 (cuando tenía que haberse celebrado el 25 de julio, como sabemos). De nuevo, otra vez el andador del gremio, por encargo del fiel y diputados cesantes, que como sabemos eran Juan Martínez de Recalde, Juan Pérez de Marquina y Juan Ortiz de Leura, llamó a los socios a reunirse, como en ocasiones anteriores, en la sala del concejo de la plaza mayor de la villa, en presencia de un escribano, que en este caso fue Martín Ortiz de Iruxta⁵⁴⁴. En esta ocasión, se repitieron las fórmulas de la anterior, según estaba legislado, y resultaron propuestos para fieles

544 Los que acudieron, aparte de los rectores salientes, fueron: Diego de Basurto Villasante, Pedro Ortiz de Vitoria, Fortuno Sáez de Zancoeta, Martín Sáez de Arbolancha, Juan Ochoa de Uriondo, Pedro López de Vitoria, Fernando Sáez (Sánchez) de las Ribas, Antonio Pérez de Zabala, Juan Martínez de Alza, Ochoa Martínez de Goronda, San Juan de Herquinigo, Juan Íñiguez de Bermeo, Martín Sáez de Aspiunza, Juan Martínez de Bilbao la Vieja, Fortuno de Arana, Juan Pérez de Ibayeta, Pedro Ortiz de Marquina, Juan Sáez de Catelinaga, Martín de Arriaga, Pedro de Zurbarán, Martín Sáez de Barraondo, Pedro de Agurto, Pedro Ibáñez de Agurto, Pedro Martínez de Alza, Francisco de Zumelzu y Juan Mixaot (FDMPV, 135, pp. 146-149).

Juan Ochoa de Uriondo y Diego de Basurto Villasante, de los que finalmente fue designado el segundo; para diputados, Juan Mixaot (con 12 votos), Antonio Pérez de Zabala (con 15), Martín Sáez de Arbolancha y Martín Sáez de Barraondo, de los que por azar salieron los dos primeros, Mixaot y Zabala; y por jurados/diputados o *acompañados* de los cargos anteriores, Juan Ochoa de Uriondo (28 votos), que no había sido finalmente seleccionado como fiel, según acabamos de ver, Martín Sáez de Arbolancha (12), Martín Sáez de Barraondo (22) y Juan Martínez de Alza (13). Los cargos electos, fiel y dos diputados, acordaron reunirse en la casa del concejo tres días a la semana, martes, jueves y sábado, entre las 14 y 15 horas, para deliberar y oír a los pleiteantes que presentasen querellas ante ellos, y para otros asuntos.

En la línea de la anterior, la elección de 1515 tuvo lugar el 21 de agosto, también fuera de plazo, y en ella, en la que estuvo presente el escribano Jacobo Martínez de Gueldo, fueron elegidos los siguientes cargos rectores, según las fórmulas estatuidas⁵⁴⁵: por fieles, Juan Pérez de Ibayeta y Diego de Trauco, y para diputados, Martín Sáez de Barraondo, Juan Martínez de Bilbao la Vieja, Juan Martínez de Recalde, el joven, y Juan Sáez de Catelinaga. En este caso, como en los anteriores, los votos fueron emitidos en el retrete, donde aguardaban el fiel saliente y el escribano; pero luego se hicieron públicos los resultados y se procedió a la insaculación. En presencia de todo el mundo se metieron nuevas papeletas con los nombres de los elegidos en un sombrero, del que fue extraída como agraciado para fiel la de Trauco; mismo procedimiento seguido para seleccionar a los diputados, que resultaron ser Recalde y Bil-

545 En este caso los asistentes fueron además de los rectores salientes: Juan Martínez de Recalde, Juan Íñiguez de Bermeo, Juan Pérez de Ibayeta, Diego de Trauco, Juan Martínez de Bilbao la Vieja, Juan Ortiz de Leura, Pedro Sáez de Oñati, Martín Sáez de Barraondo, Pedro Ortiz de Marquina, Fortuno Sáez de Uribarri, Pedro López de Barraondo, Sancho García de Achurri, Gonzalo de Mahamud, Pedro de Agurto, Andrés de Bilela, Martín de Prado, Sancho García del Barco, Hernando de Guer, Sancho del Barco, Juan Sáez de Lezama, Lope Sáez de Acha, Juan Sáez de Catelinaga, Pedro Ibáñez, Martín de Bertendona, San Juan de Andraza, Juan Martínez de Recalde, el joven, Pedro de Ariz, Juan Íñiguez de Henderica, Juan Ochoa de Uriondo, Ochoa Pérez de Uriondo, Hernando de Urteaga, Rodrigo de Salvatierra, Ochoa de Ochanduri y Martín Pérez de Lezamis (FDMPV, 135, pp. 150-152).

bao la Vieja. Para diputados/acompañados fueron designados Juan Pérez de Ibayeta (con 13 votos), Juan Ochoa de Uriondo (9), Martín Sáez de Barraondo (19) y Juan Sáez de Catelinaga (17).

La reunión electoral de 1516 se desarrolló en la flamante casa de contar las averías, recientemente construida por el concejo, según veremos más abajo, anexa a la iglesia de San Antón, o de San Antonio Abad, que, por tanto, podemos considerar como la nueva sede gremial del Consulado. El andador de ese año era Juan Pérez de Beci, y el escribano, Martín Sáez de Sojo⁵⁴⁶. De modo que en este caso el fiel cesante se reunió con el citado escribano en un retrete de dicha Casa de las Averías, sita en los corredores de San Antón, cercanos a la ribera del Nervión, para allí recibir una a una las papeletas emitidas por los electores, por separado, una con dos nombres para los fieles y otra con cuatro para los diputados, de manos de su emisor. Para luego retornar a la sala principal, mostrar a los presentes los sufragios y contarlos y, posteriormente, introducir los nombres de los elegidos en un bonete y que decidiese el azar. Así, fueron nominados para fiel Hernán (Fernando) Sáez de las Ribas (con 18 votos) y Martín Sáez de Barraondo (con 17), y para diputados, Martín Sáez de Arriaga (12), Juan Ortiz de Leura (14), Juan Sáez de Catelinaga y Pedro de Agurto. De cada uno de ellos, el notario escribió su nombre en una nueva papeleta, las cuales fueron metidas en el antedicho bonete para que extrajese a los agraciados la mano inocente de un muchacho menor de edad. Resultaron por tales Fernando Sáez (debió de ser Sánchez, como vemos en otros lugares de este estudio) de las Ribas, Juan Ortiz de Leura y Martín Sáez de Arriaga. Mientras que los diputados acompañados fueron,

546 Los asistentes: Juan Martínez de Recalde, el mayor de días, Diego Sáez de Basurto Villasante, Lope Sáez de Anuncibai, Fernando Sáez (Sánchez) de las Ribas, Juan Pérez de Ybeyeta, Martín Sáez de Arriaga, Martín Sáez de Barraondo, Juan Sáez de Catelinaga, Sancho Martínez de Bilbao, el mozo, Pedro de Goronda, Juan Ochoa de Bertendona, Pedro Díaz de Arbolancha, Juan Ortiz de Leura, Francisco López de Arbieta, Pedro Ibáñez de Zurbarán, Martín de Salvatierra, Pedro Sáez de Ariz, Antonio de Zabala, Pedro de Agurto, Fortuno Sáez de Arana, Pedro de Trauco, Sancho García del Barco, el mayor de días, Ochoa Pérez de Uriondo, Pedro Sáez de Musaurrieta, Martín Martínez de Ugao, Martín Sáez de Arbolancha, el de Belosticalle, Andrés de Arbieta, Diego Pérez de Landaberde, Pedro de Landaberde, su hijo, Martín Sáez de Larrauri y Martín de Bertendona (FDMPV, 135, pp. 152-155; Zabala, 1907, p. 16).

Juan Sáez de Catelinaga (con 16 votos), Martín Sáez de Barraondo (13), Pedro de Agurto (10) y Francisco de Zumelzu (9)⁵⁴⁷.

Todas estas incidencias comentadas más arriba sobre la elección, renovación y actividad efectiva de los fieles y diputados al frente de la Universidad de Bilbao, quedan evidenciadas en la tabla siguiente, 21, elaborada con los datos contenidos en este trabajo y los que se comprenden en los registros de averías, donde se recoge un listado con los conocidos hasta la fecha para esa época, y donde se observa cómo algunos mantuvieron el cargo más de una legislatura. Caso de Juan Sánchez de Urteaga —puede que hasta tres, 1487-89, o sólo dos, pues, como sabemos no eran años naturales, sino de verano a verano—, de forma que no fueron reemplazados debidamente, a buen seguro por falta de candidatos. Y, cómo otros, caso de lo ocurrido en 1490, 1491, 1494 y 1500, no actuaron de forma efectiva y tuvieron que ser sustituidos en sus funciones por un lugarteniente.

547 En la elección de 1517 se repitió el procedimiento anterior, y fue realizada el día 26 de septiembre. El escribano fue Martín Sáez de Aguirre, y los electos, Francisco de Ariz, fiel, Pedro de Agurto y San Juan de Bermeo, diputados; junto con Francisco de Zumelzu, Martín de Ariz, Martín de Gorgollo y Juan Sáez de Catelinaga. La de 1518, que tuvo lugar el 7 de diciembre, repitió las fórmulas, y dio como resultado a Juan Martínez de Bilbao la Vieja como fiel, y a Fernando Sáez de Urteaga y Juan López de Jáuregui. Además, se acordó cambiar la fecha de elección, que pasó a ser el día de la Concepción de la Virgen (8 de diciembre). Asimismo, dispusieron que en el acto de elección, o en el plazo de 8 días, el fiel saliente diese razón de las cuentas de la corporación. A este respecto, en el cabildo de 1519 se acordó que, para que los rectores estuviesen más motivados para impartir justicia dentro del Consulado, la mitad de las averías colectadas fuesen para el fiel, y la otra mitad para los diputados. Los cargos elegidos ese año y en 1520 constan en la tabla; en este último caso se retiraron al reetre para recibir los sufragios además del fiel saliente y del escribano, asimismo los dos diputados cesantes (FDMPV, 135, pp. 156-164, 177-180). En las normas electorales reguladas por una ordenanza de 1531 se volvió a la elección de los cargos rectores en las vísperas de Santiago (Guiard, 1931, pp. 19-20, 582-598).

Tabla 21: Fieles y diputados de la Universidad de Bilbao

Año	Fiel	Diputado	Diputado
1463	Pero Sánchez de Arana	Lope Martínez de Zurbarán	Martín Sánchez de Larrinaga
1480	Martín Ibáñez de Bilbao		
1482	Ochoa Martínez de Iruxta		
1487	Juan Sánchez de Urteaga	Lope de Larrinaga*	
1488	Juan Sánchez de Urteaga		
1489	Juan Sánchez de Urteaga Sancho Martínez Ugas, mercader (desde mayo)		
1490	Sancho Martínez de Ugas Juan Sánchez de Ariz (desde junio) Sancho Martínez de Ondís (teniente de fiel entre junio y agosto)		
1491	Juan Sánchez de Ariz Pedro Ortiz de Leura (sustituto en el mes de julio)		
1494	Sancho Martínez de Ugas Pedro López de Vitoria Fernando Sánchez de las Ribas (en nombre del anterior)		
1495	Pedro López de Vitoria Fernando Sánchez de las Ribas (aparece como fiel en un solo barco de enero de ese año)	Diego Fernández de Olarte	
1496	Juan Sánchez de Ariz, mercader, el mozo Juan Martínez de Recalde (desde julio)		
1498	Sancho Martínez de Ondís	Martín Ibáñez de Bilbao	Juan Ochoa de Arana
1499	Fernando Sánchez de las Ribas	Martín de Marquina	Diego Fernández de Olarte

Año	Fiel	Diputado	Diputado
1500	Fernando Sánchez de las Ribas Juan Sánchez de Ariz (teniente en lugar del anterior)		
1500	Ochoa Sánchez de Larrinaga y Juan Martínez de Mondragón		
1501	Juan Martínez de Recalde		
1509	Juan Martínez de Recalde	Francisco de Arbieto	Diego de Basurto de Villasante
1512	Martín Pérez de Marquina Juan Pérez de Ibayeta ⁵⁴⁷	Ochoa de Uriondo Juan Martínez de Bilbao la Vieja ⁵⁴⁸	Diego Fernandis Martín García de Anchieta ⁵⁴⁹
1513	Juan Martínez de Recalde	Juan Pérez de Marquina	Juan de Leura
1514	Diego de Basurto de Villasante	Antonio Pérez de Zabala	Juan Mixaot
1515	Diego de Trauco	Juan Martínez de Recalde, el joven	Juan Martínez de Bilbao la Vieja
1516	Fernando Sáez de las Ribas	Juan Ortiz de Leura	Martín Sáez de Arriaga
1517	Francisco de Ariz	Pedro de Agurto	San Juan de Bermeo
1518	Juan Martínez de Bilbao la Vieja	Fernando Sáez de Urteaga	Juan López de Jáuregui
1519	Diego de Trauco	Antonio de Zabala	Martín de Salvatierra
1520	Martín Sáez de Barraondo	Pedro Martínez de Goronda	Gonzalo de Mahamud

Los que parecen con * son citados como cónsules, en lugar de como diputados

⁵⁴⁸ Guiard lo sitúa en 1513 (1913, p. 631).

⁵⁴⁹ Guiard lo sitúa en 1513 (1913, p. 631).

⁵⁵⁰ Guiard lo sitúa en 1513 (1913, p. 631).

En cuanto a la función de los cargos rectores, tampoco quedan claras sus competencias en Bilbao —por las elecciones arriba vistas de estos puestos de gobierno, sabemos que uno de los cometidos del fiel era el custodiar el *libro de la Universidad*, donde estaban asentadas sus ordenanzas y donde se llevaría un registro de sus socios, entre otra documentación⁵⁵¹—, pero no serían muy diferentes a las burgalesas, donde se resumen en una docena de puntos⁵⁵²:

1. Poder para fletar naves con destino a Flandes, Francia, Inglaterra y otros lugares.
2. Poder para otorgar las cartas de flete a los correspondientes maestros de los barcos, con las cláusulas, condiciones, penas y posturas que estimasen pertinentes.
3. Poder para fijar el importe de los fletes y las averías.
4. Poder para obligar los bienes de la Universidad en los contratos.
5. Poder para redactar ordenanzas, en solitario o junto con los diputados por la Universidad.
6. Poder para enviar diputados a las costas de Vizcaya y Guipúzcoa para despachar las flotas y contar las averías.
7. Poder para firmar capitulaciones y pactos con las villas vizcaínas y guipuzcoanas, o con personas particulares, sobre cuestiones de contratación o trato propias de la Universidad, firmando acuerdos ante escribanos públicos y obligando los bienes de la misma.
8. Poder para pagar las alcabalas de los productos vendidos por los mercaderes de la Universidad, tanto en Burgos como en Villalón; signando para ello compromisos ante escribanos públicos y comprometiendo dichos bienes.

551 En las antedichas ordenanzas de 1531 se dispone que el fiel y cónsules salientes entregasen a los entrantes las llaves —probablemente de la Casa de las Averías y de las arcas de los documentos—, el sello, los privilegios, libros de cuentas y escrituras pertenecientes a la Universidad, de lo que daba fe el notario mediante un acta (Guiard, 1913, pp. 20, 586).

552 González Arce, 2010b, p. 167.

9. Poder para nombrar procuradores asalariados en la corte.
10. Poder para pleitear con los arrendatarios de rentas en defensa de la Universidad, nombrando procuradores, que podían revocar a placer; para lo que tendrían el cargo de procuradores mayores.
11. Poder para prestar juramento en nombre de la Universidad, por las almas de sus componentes.
12. Poder para cobrar empréstitos debidos por la Corona a la Universidad, u otras deudas, y dar carta de pago en nombre de la misma.

Por lo que sabemos, la Universidad de Bilbao no organizaba flotas conjuntas a diversos destinos como la de Burgos, aunque sí hemos visto que algunos de los barcos que partían hacia Nantes o La Rochela, por ejemplo, lo hacían en convoyes de unos cuantos que, gracias a ir juntos, encontraban mayor seguridad en el trayecto mediante el recurso a la ayuda mutua, tanto frente a posibles ataques de otras naves o en caso de tormentas y mala mar. Probablemente, estas flotillas de unos 2 a 5 navíos serían organizadas por el fiel y diputados bilbaínos, a imitación de lo que hacían sus homólogos burgaleses; que pondrían de acuerdo a las partes o darían instrucciones para que las embarcaciones con el mismo destino saliesen al unísono, y por tanto las primeras que estuviesen listas esperasen a las que más tardasen en ser cargadas y estar dispuestas para zarpar.

No parece que las cláusulas de las cartas de fletamento de los buques de los bilbaínos, o contratados por mercaderes de la villa, fuesen acordadas colectivamente por su Universidad, como sí hacía la de Burgos, con los navieros fletantes, sino que cada mercader fletador las negociaría por su cuenta con el armador de su elección. No obstante, tanto los registros de averías como estos contratos de flete se redactaron, según consta en los conservados de final del siglo XV que vengo manejando, en la casa del fiel de la Universidad de Bilbao, o en la sede de la corporación de las galerías de la iglesia de San Antón. Se trató, por un lado, de los contratos de los mercaderes burgaleses, cuyas condiciones generales

se habían pactado previamente en Burgos entre su Universidad y los armadores, y que ahora en Bilbao se ponían por escrito ante un notario, respetando estas generalidades —como los precios de los fletes y tipos de averías, el embarque conjunto, las fechas de parida, destinos... —, pero fijando además los asuntos de detalle —caso del lugar donde iría la carga, tamaño de la tripulación, avituallamiento, equipamiento y aprestado de la nave, armamento, plazos del pago de los fletes y averías...—. De otro lado, también en la firma de los contratos de fletamento de los mercaderes locales, o de otros foráneos no burgaleses, hubieron de intervenir los cargos rectores de la Universidad de Bilbao, y algunos se suscribieron, asimismo, en la casa del fiel o en la sede gremial de S. Antón.

Si bien el precio de los fletes de los barcos bilbaínos sería libre, y así parece al no ser el mismo en los diferentes contratos, a excepción de lo dicho para los mercaderes burgaleses, el de las averías sí era igual para todas las naves, de modo que sí que estaba fijado por la Universidad bilbaína y sus cargos directivos. La cual, al ser un organismo con personalidad jurídica, primero de hecho, cuando se trató de una universidad, y luego de derecho, cuando se transformó en consulado, debía responder con su patrimonio a sus responsabilidades civiles, de manera que dichos puestos rectores, el fiel y diputados, eran los encargados de obligar los bienes de la institución en los contratos y acuerdos que en su nombre signasen. Éstos, como los burgaleses, firmaron en nombre de la Universidad las concordias a que llegaron con otros organismos o con particulares, como podemos ver a lo largo de este trabajo. Sin embargo, parece que no intervinieron en el pago conjunto de impuestos, como en Burgos, pero sí los veremos tomar parte en el reparto de los mismos, como en el caso del pedido; y negociaron, como los dirigentes de la ciudad castellana, con los arrendatarios de las rentas o con sus recaudadores⁵⁵³. Por todo ello, tendrían, como los burgaleses, capacidad de jurar en nombre de la corporación a la que representaban. Así como de cobrar en su lugar el dinero que le fuese debido.

553 En 1480 la Universidad de Burgos negoció con el condestable de Castilla los diezmos de la mar que le debían pagar sus mercaderes (González Arce, 2010b, p. 181).

El fiel y diputados bilbaínos, a diferencia del prior y cónsules burgaleses, no tuvieron necesidad de enviar diputados para despachar las flotas conjuntas, porque las bilbaínas salían desde su propio puerto o, en todo caso, del de Portugalete; pero, cuando no se encontraban presentes, por cualquier causa, sí delegaron en otras personas que autorizaban la partida del embarcadero a dichas embarcaciones, así como a las que zarpaban en solitario, como veremos más abajo. Otros delegados permanentes, u ocasionales, serían los enviados a la corte o a Valladolid, sede de la real Chancillería o tribunal de apelaciones, para seguir los procesos judiciales en los que se hallase envuelta o tuviese intereses la Universidad

Estos cargos de gobierno unipersonales serían, como en Burgos, los llamados a tomar la iniciativa en el proceso de redacción de las ordenanzas y normas de la Universidad. Que, en su mayoría deberían ser ratificadas o redactadas en su forma final por los cabildos plenarios, el órgano donde residía el poder legislativo de la asociación.

Con el paso del tiempo, en el Consulado de Bilbao se multiplicó el número de oficiales que gestionaban la corporación. Al fiel, diputados y acompañados tradicionales, se sumaron el síndico tesorero, que recibía el dinero de las averías y pagaba las libranzas; escribano secretario; agente en la corte, para las causas judiciales y otras de representación; procurador en la corte, para atender a los pleitos; letrado, procurador ante la Chancillería de Valladolid, en su Sala de Vizcaya; persona en Portugalete, con cometido de recibir los despachos dados por el Consulado para que los maestros con barcos pudieran zarpar de ese surgidero; piloto mayor, que advertía sobre los cambios en la navegabilidad de la ría y examinaba a los lemanes; procuradores, en número de dos, que actuaban ante la justicia del corregidor; billetero, oficial encargado de llevar los registros y cuentas de los fletes y averías; descargador, presente en la arribada de las mercancías, en especial de Nantes, de las que tomaba nota de sus cantidades y marcas, y las custodiaba hasta que llegaban sus dueños; andador, que recorría la ribera para vigilar las mareas, acudir a las desestibas, avisar a los dueños de los cargamentos y ayudar a los maestros a

cobrar los fletes y averías; y, barquero, que debía avisar de si las boyas se habían movido de sus bajíos, al tiempo que vigilaba las avenidas y crecidas del río, y hacía de policía de muelles y de las escalas de las naves por el canal⁵⁵⁴.

En Burgos, en teoría, los puestos rectores de su Universidad debían ser desempeñados por los más prestigiosos hombres de negocios, los más idóneos y de mayor relieve moral y material. Algunos de ellos, por esas mismas cualidades, ocuparon también el cargo de regidor en el concejo de la ciudad y, por lo tanto, además de poder económico, gozaron de autoridad política. De modo que como ocurriera en Burgos, también muchos de los gestores de la Universidad de mercaderes bilbaína ostentaron puestos concejiles. Así, por ejemplo, el fiel de 1515, Diego de Basurto de Villasante, había sido fiel del concejo en 1513. Mientras que Juan Mixaot, que fue diputado con Basurto en 1515, ese mismo año desempeñaba el puesto de regidor-diputado en el consistorio⁵⁵⁵.

2.2. Ordenanzas

La pragmática fundacional del Consulado de Burgos de 1494 facultaba al mismo a redactar cuanta normativa estimase oportuna para su funcionamiento, solicitando para ello la correspondiente sanción regia a través del Consejo Real. Lo mismo ocurría con el Consulado de Bilbao cuya pragmática fundacional de 1511, como sabemos, fue una copia casi literal de la de su precedente burgalés⁵⁵⁶. Lo que no queda tan claro es que el antecedente de la corporación bilbaína, su Universidad de mercaderes, gozase de capacidad normativa en solitario sin la tutela del concejo de la villa, como sí la tuvo su homónima burgalesa antes de transformarse en Consulado.

554 Guiard, 1913, pp. 223-228; 1931, pp. 20-21.

555 FDMPV, 56, fol. 45r.

556 En dicha pragmática, los Reyes Católicos dispusieron: *queremos que los dichos prior y cónsules y quatro mercaderes diputados para las dichas quantas, quando vieren que cumple hazer algunas hordenanzas perpetuas o por tiempo zierto, cumplideras al serviçio de Dios y nuestro, y al vien y conservaziõ de la mercadería, que no sea em perjuizio de otros ni de tercero, ellos lo hagan, y las hordenanzas que así hizieren las embien ante nos y no ussen de ellas hasta que sean confirmadas* (FDMPV 126, pp. 304-314).

Este poder legislativo de los colectivos humanos medievales, ya fuesen cofradías, hermandades, gremios, colegios o universidades, era ejercido primero de hecho, cuando no estaban reconocidos de derecho por la autoridad política estatal (real o concejil). De forma que atañía a sus socios o miembros siempre que éstos aceptasen someterse, más o menos voluntariamente —era muy difícil permanecer al margen de estas sociedades casi universales, cuando sus decisiones condicionaban de forma drástica el desarrollo de una actividad profesional—, a los designios de la formación —tanto a su normativa, como a las sanciones previstas en ella por su incumplimiento, a criterio de los órganos judiciales de la propia asociación, ejecutadas por sus órganos unipersonales de gobierno, que asumían así también las labores policiales o de control y vigilancia de la misma—. Sin embargo, una vez que estas corporaciones pasaban a ser reguladas y aceptadas por los gobernantes, sus estatutos evolucionaban de ser normas de derecho privado a normativa de derecho público, de obligado cumplimiento, tanto para los integrantes de la institución como para los que no lo eran y que se veían afectados por su actividad.

Una de las primeras ordenanzas conocidas aprobadas tras la fundación del Consulado de 1511 fue acordada en cabildo plenario en 1517, para regular el cobro de averías, según veremos más abajo. Como correspondía al caso, fue revestida de toda la solemnidad y protocolo que requerían este tipo de actos legislativos, que quedaron recogidos en la redacción del documento en el que se plasmó:

En el nonbre de Dios todopoderoso, Padre e Hijo e Espíritu Santo que son tres personas e vn solo Dios verdadero; e de la gloriosa Virgen Santa María, su madre, a quien tenemos por señora e abogada en todos nuestros fechos; e a honrra del bienaventurado señor Santiago Apóstol, lus e espejo, patrón d'España, al qual tenemos por nuestro defensor por mar e por tierra, e porque entendemos que asy cumple al seruicio de Dios e de sus altezas e al bien público de los capitanes, maestros e mercaderes desta Vniuersidad e byaandantes, estando como estando ayuntados en la casa de nuestro ayuntamiento, que es en la Plaça Mayor de la villa de Bilbao, junto a la yglesia de señor Sant Antón, donde nos solemos e acostunbramos juntar para hazer e ordenar las cosas tocantes a los capitanes, maestros e mercaderes de la dicha Vniuersidad e viaandantes (...)

Contar con el respaldo real para que un gremio tuviese jurisdicción sobre una parte del territorio en materia comercial y judicial suponía una gran ventaja, y transformaba a éste de un organismo privado en una institución pública. Pero, al mismo tiempo, implicaba ponerse bajo la autoridad regia. Así, si antes los compromisos personales o las relaciones privadas eran las que comprometían a los componentes de la corporación, sólo a ellos y de forma voluntaria, con el reconocimiento de la monarquía su normativa se convertía en derecho público y en ley de obligado cumplimiento, por lo que no podía ser aprobada por la asociación en solitario, sino que requería del refrendo de la corona. Cosa que solicitaron los miembros del Consulado tras acordar en primera instancia la antedicha ordenanza de 1517, luego confirmada por Juana I⁵⁵⁷.

2.3. Tasas y financiación

Los registros de averías son la fuente principal para el estudio de los flujos comerciales de los puertos de la Europa preindustrial. Sin embargo, aunque los hubo en muchos de los surgideros del Atlántico norte, solamente se han conservado algunos, y para bien entrada la Edad Moderna. Por ello, resulta totalmente excepcional en dicho contexto espacio-temporal el hallazgo de las averías de entrada y salida del puerto de Bilbao correspondientes a una decena de años de las dos últimas décadas del siglo XV (1481-1501). Los cuales vengo utilizando como base del presente trabajo, amén de otra documentación asimismo inédita, y de otras fuentes conocidas usadas por diferentes autores en distinto grado⁵⁵⁸.

557 FDMPV, 135, pp. 167, 169-170; García de Cortázar, 1985, II, p. 228. Sobre la evolución del proceso legislativo de la Universidad de Mercaderes y Consulado de Bilbao, desde sus orígenes hasta su desaparición, Torres y López, 1931.

558 Debido a la destrucción del archivo del Consulado de Bilbao, a causa de las inundaciones de 1593, y tras la desaparición de sus registros de averías, resulta muy complicado seriar el tráfico comercial del puerto de la ría del Nervión en tiempos medievales y modernos. Y no se trata de algo excepcional pues, salvo la contabilidad aduanera de algunos embarcaderos ingleses relativos a ciertos años del siglo XV (Childs, 1978), no se han conservado fuentes primarias con las que cuantificar el comercio medieval y de la temprana Edad Moderna relativas a prácticamente ningún otro atracadero europeo. Sin embargo, como acabo de indicar, sí que han llegado hasta nosotros las averías

Sin embargo, estos registros de averías no se corresponden con el total del flujo portuario de Bilbao. Solamente aluden a los barcos nacionales que allí operaban, pues los foráneos estaban recogidos en relaciones diferentes, en las manifestaciones de extranjeros que vimos más arriba. Además, por los destinos y procedencias del género de estas averías, siempre de la Europa del norte, se deduce que el comercio con el resto de Castilla o con el Mediterráneo no se encuentra reflejado en ellas; puede que porque no interesase a los efectos de probanza en el pleito en el que fueron aportadas. Lo que sí ha de quedar claro es que la forma registral de estas averías bilbaínas siempre fue la misma, o muy similar, independientemente del embarcadero con el que se traficase.

Antes de analizar su contenido y la inestimable información que nos aportan, convendrá detenerse en su estructura documental. Comenzando por los textos relativos a las exportaciones:

Son menos numerosos que los de las importaciones, pero contienen más información. Los cuadernos suelen llevar en su primera página una anotación donde se indica el año al que pertenecen los padrones, y poco más. Luego aparecen éstos con sus registros, cuya forma suele ser similar:

1. Introducción. Comienzan con una introducción en la que consta el tipo de barco de que se trata (carabela, carabela menor, nao...); el maestro del mismo, a veces también el armador o propietario, si no eran la misma persona, y su localidad de residencia; el nombre de la nave, casi siempre el de un santo o virgen, bajo cuya advocación se había botado; la fecha en la que se contaron las averías (día, mes y año); el destino, en ocasiones, además del

bilbaínas relativas a ciertos años comprendidos entre 1481-1501. Están contenidas, en forma de prueba a petición de parte, en un extenso pleito judicial de mediados del siglo XVI. En total cuentan con 8.483 registros para las exportaciones realizadas desde dicho fondeadero, y 12.526 para las importaciones. Como los cuadernos anuales se conservan en el legajo del proceso judicial de forma desordenada, y algunos están muy deteriorados y claramente mutilados, muy probablemente no contengan todos los datos que fueron anotados en su día. También hay que señalar que los mismos no siempre comenzaban en el mes de enero y finalizaban en diciembre. Caso, por ejemplo, del de importaciones de 1489, que se inició en mayo (ARCV, SV, 1933(02)-1936(01). Sobre estos aspectos, González Arce, 2017c.

puerto se indica el embarcadero en concreto; el nombre del fiel o cargo principal de la Universidad bilbaína, que solía estar presente; y el del escribano redactor; además de invocaciones a la divinidad y otras fórmulas estereotipadas.

2. Cuerpo. El cuerpo del registro mercantil suele estar dividido en epígrafes. Como se trata de Bilbao, se inician con el *hierro* o el *acero*, y les sigue la *lana*. Si bien en este último se contienen además otras mercancías. De las que, salvo casos muy aislados, siempre se anota su cantidad y nunca el precio. Si bien no siempre se consigna su variedad, pues a veces se recoge únicamente el continente, en forma del número de envases, pero no su contenido; que, no obstante, no resulta difícil de deducir, pues cuando no se escribía qué iba en esas sacas y fardes es porque se trataba de los artículos de tráfico más común y frecuente en cada embarcadero, por todos conocidos, caso de lana exportada en las primeras y de paños o lienzos importados en los segundos. La fórmula de los registros suele ser similar: comienzan por *Ytem cargó*; le sigue el nombre del huésped que hizo estibar el género; el del propietario del mismo, que lo encargó al citado huésped o representante, aunque en ocasiones se indica que el propio dueño era el responsable del embarque; el lugar de éste, si no era la ría de Bilbao sino el amarradero de Portugalete u otro; el bien subido a bordo y su cantidad; y, el consignatario o factor al que se debía entregar en destino. Muy frecuentemente, aparece la filiación de los protagonistas antes citados. En el caso de los mercaderes propietarios, si ocupaban algún puesto público (regidor, contador, cónsul...), si tenían algún título (doctor) o si trabajan para algún noble o señor poderoso como el condestable de Castilla (caso de su mayordomo, por ejemplo). Por lo que respecta a los consignatarios y factores, si eran empleados de los propietarios o tenían alguna relación especial con ellos. A veces, también, si éstos formaban compañía con otros, de los que puede constar asimismo su nombre, o si en ella se incluía a los citados factores. Finalmente, de todos, maestros, armadores, mercaderes, huéspedes y factores, también de forma habitual, se nos indican sus vínculos familiares entre ellos mismos o con otros personajes relevantes ajenos a los registros; mientras que en ocasiones sus

nombres y apellidos se recogen junto a su localidad de origen o un gentilicio, para diferenciarlos de otras personas con apelativos similares. A la derecha de cada rúbrica viene el número de quintales, sacas o costales de ese apunte.

3. Sumatorio. Al final de cada padrón están sumados los maravedís correspondientes a las averías-flete de las mercancías cargadas. También se indica el dinero de las averías gremiales que correspondía al fiel de la Universidad, tanto por el género como por el cuerpo de la nave que lo transportaba. Se añaden los gastos de registro, costas, papel y tinta, sebo, mangas y clavos; así como las limosnas y óbolos a las iglesias de Santiago, San Antón, dinero de Dios y santos y pobres. Cierra este resumen de nuevo la cantidad de maravedís correspondientes a las averías totales (las del flete más las gremiales) y su equivalencia al cambio en la moneda del lugar de destino, donde debían ser abonadas las averías-flete.

4. Epílogo. Finalmente, como hemos visto más arriba, se suele incluir un resumen de los contratos de fletamento de cada nave, acordados entre el maestre y los mercaderes con las condiciones del viaje. Donde, además de las fórmulas estereotipadas de compromiso del primero de cumplir dichas condiciones y llevar a buen puerto, en tiempo y forma, el género contenido en el libro de cargazón (*saborne*), bajo cierta pena, se especifica también el flete a pagar por cada unidad de producto embarcada en la moneda del lugar de destino, amén de las costas de desestiba con grúas (guindaje), así como las averías comunes que le correspondían al antedicho; todo lo cual le debía ser entregado en un plazo de varios días tras su arribada a puerto. También aparece el nombre de los testigos presentes en la firma de estos contratos.

Por lo que respecta a los registros relativos a las importaciones, son parecidos a los anteriores. Incluso alguno de los cuadernos cuenta con una introducción explicativa, como vimos para alguno otro relativo a las exportaciones. Su estructura es la siguiente:

1. Introducción. Es similar en cuanto al tipo de barco y al maestre. A veces, también se da cuenta de cuál era el fiel de la Universidad de Bilbao. Sin embargo, aparte de dicha información, sólo

consta el puerto de partida y la fecha en la que fueron contadas las averías tras su llegada.

2. Cuerpo. A diferencia de las exportaciones, carece de epígrafes, de modo que se recogen todo tipo de mercancías de forma desordenada. La fórmula de los registros también es diferente, pues no siempre constan del formulismo más arriba visto: *Ytem cargó*, o sus equivalentes *cargó*, o *cargó más*. De modo que cuando no es así, comienzan con el nombre del factor o agente comercial que en la plaza extranjera hizo estibar el género; seguido del propietario del mismo, o de la compañía a la que pertenecía dicho agente; aunque puede que, como ocurría con las exportaciones, fuese el dueño de las mercancías el encargado de su embarque, de forma que se encontraría en dicha plaza comercial; y, tras citar el artículo cargado, y su cantidad, se indica el nombre del destinatario, generalmente los huéspedes de los propietarios residentes en Bilbao, o los propios dueños en caso de que también viviesen allí o se hallasen en el lugar circunstancialmente. Como con los productos llevados fuera de Castilla, asimismo suele aparecer la filiación de los protagonistas antes citados.

3. Sumatorio. Aquí son mayores las diferencias. Al final de los registros aparecen sumados los maravedís correspondientes a las mercancías cargadas. Se añaden luego las costas: ciertos maravedís para alguna institución religiosa (Santa Clara, San Lázaro, Santa María de Begoña...), misas y limosnas; sebo; en ocasiones, cañones, pólvora y una capitanía de hombres de armas; lemanes del puerto de partida, en la moneda local y su equivalencia en dinero castellano, y los del trayecto entre Portugalete y Bilbao; tasas y gastos de gestión de los embarcaderos de salida, como la cadena de La Rochela o el despacho de Londres; bajeles o pinazas usados para llevar las mercancías o los barcos por la ría del Nervión, con sus respectivos remeros, a veces más de 20, o por los pilotos lemanes; papel y tinta; andadores (avisadores) tanto de los huéspedes como de los comerciantes, y troteros (correos); cerveza, para festejar la llegada; y, ocasionalmente, se da cuenta de algunas averías pagadas en el surgidero de origen, anotadas en su propio padrón, de las que una parte había que abonarla en Bilbao.

4. Epílogo. A diferencia de las exportaciones, carecen del resumen de los contratos de fletamento. Si bien se recoge cuánto le correspondía pagar a cada fardel de textiles, paquete o paños por unidades, o sus equivalentes en caso de otras mercaderías, en concepto de avería común, de flete y de guindaje, en dinero de Castilla. Y, por último, el prebostazgo, o tasa fiscal cobrada por el preboste bilbaíno o el portugalujo, a los burgaleses y otros mercaderes forasteros. En algún caso, los cónsules locales, de los consulados de Brujas, Nantes o La Rochela, enviaban por escrito indicaciones a la Universidad bilbaína sobre las averías, flete o pagos al maestro del barco. También se contienen referencias a las ocasionales averías gruesas.

2.3.1. *Las averías del puerto de Bilbao*

Se pueden distinguir tres clases de averías. Una primera era la gremial, o cuota que los miembros de las universidades debían satisfacer de forma fija⁵⁵⁹. La segunda era la propia del seguro marítimo, o avería-daño⁵⁶⁰. Y, la tercera, la derivada de los fletes, avería-flete,

559 Algunos autores relacionan estas tasas portuarias, de navegación y corporativas con las exacciones fiscales estatales cobradas en los puertos y aduanas desde tiempos romanos y, por ello, con el *portarium*, *vectigal*, portazgo y almojarifazgo. Sin embargo, estarían más próximas a los derechos de muellaje y otras rentas exigidas por la utilización de los embarcaderos, que en Bilbao no existían —pero sí, en cambio, las averías, como vemos—, y que se demandaban en otros surgideros vizcaínos, como Bermeo, o guipuzcoanos, como San Sebastián, donde no estaban presentes las averías gremiales, por tanto (Guiard, 1913, pp. 84-85; González y Gil, 2011). De este modo, en Portugalete, que no tenía averías gremiales propias, según sus ordenanzas de 1459 se exigían unos derechos de anclaje a los navíos surtos en su embarcadero, de 20 mrs. para los de gavia, y 10 a los que no la tenían; su destino eran las obras de su iglesia (Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, pp. 109-110, 239).

560 En 1520 la Universidad/Consulado de Bilbao reunió su cabildo gremial para redactar una normativa acerca de cómo se debían contratar los seguros de las naves, aparejos, mercancías y fletes en la villa. Se fijó una franquicia mínima del 10% del valor de lo asegurado, que no quedaba cubierto por el contrato. Solamente si en dicho documento se especificaba el valor de la nave y la mitad de su flete, entonces sí correría el asegurador con el cien por cien de dicho valor. En cuanto a los aparejos, solamente se podía reclamar al seguro cuando eran cortados y lanzados al mar para evitar el naufragio de la embarcación, como se procedía cuando había averías gruesas, como ahora veremos. Ello sería así con los barcos cargados y cuando navegasen de vacío. En las ordenanzas del Consulado de 1531 se aclara que la antedicha franquicia se había introducido para que los maestros, al no tener cubiertos todos los riesgos de

común (porque se derramaba en beneficio colectivo, o del *común* de los mercaderes fletadores) o gruesa (para atender o prevenir desastres y pérdidas de gran envergadura), que era variable.

Las averías gremiales, también conocidas como de nación, fueron las contribuciones que los miembros de los consulados y universidades aportaban para su sostenimiento. Práctica común en la Universidad de Burgos antes de la aparición de su Consulado. Cuya pragmática fundacional de 1494 la facultaba para fiscalizar anualmente las cuentas de estas cuotas de sus consulados en el extranjero. Luego la declaratoria de 1495 hizo lo propio con la Universidad de Bilbao. Aspectos posteriormente recogidos y delimitados por los acuerdos de 1499-1500 de ambas instituciones, así como en las ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538 y 1572; mientras que en 1514 la reina Juana ratificó la potestad de la Universidad de Burgos de exigir averías entre sus socios. Su destino era abonar los salarios de sus figuras rectoras (prior, cónsules, diputados, escribanos...); así como despachar correos, fletar las flotas, armarlas, pagar pleitos, reparar puentes y caminos y sufragar misas y limosnas. Su abono se hacía a final de año, en función del volumen de cuentas de cada miembro de la Universidad, a partir de sus libros de cargazón. Por su parte, los propietarios y maestros de naos de Bilbao también contribuían a su corporación con dos tasas de este tipo, una por la nave, o cuerpo de la nave, según el peso de la carga, y otra por las mercancías embarcadas, tal y como será estudiado más adelante. Los aranceles conocidos, que contenían estos derechos fijos por artículo estibado son el de las ordenanzas del Consulado de Brujas de 1441, que veremos más abajo, los de Burgos de 1538, que era el antiguamente seguido por su Universidad, y 1572, así como el de Bilbao de 1517, que también será aquí recogido⁵⁶¹.

la embarcación, pusiesen el máximo cuidado y atención en la navegación (FDMPV, 135, pp. 171-176; Guiard, 1913, pp. 579-588).

561 En un pleito mantenido en 1493 en Brujas entre las naciones de Vizcaya, de un lado, y las de Génova y Florencia, del otro, se diferencia entre las averías flete, comunes —destinadas a adobar, calafatear y reparar los navíos, pilotaje y lemanes, primeros gastos de gestión tras los robos y abordajes, sueldos de las gentes destacadas en La Esclusa, Zelanda y otros lugares que avisaban de la llegada de las embarcaciones desde España, misas...—, gruesas —para equipar con armas los barcos en tiempos de guerra— y pequeñas; y las gremiales, allí llamadas dinero de la nación. El mismo es-

Aparte de las averías gremiales de la Universidad, de las que se podían sufragar algunos gastos hechos en el despacho de las flotas, como salarios de los delegados del Consulado, las averías-flete eran repartidas por dichos delegados a los maestros de las naves en presencia de los huéspedes de los comerciantes. Las comunes, en Burgos servían para equipar cada barco con los aparejos que precisase, mientras que las gruesas se destinaban a reforzarlos con artillería y gentes de armas. Aunque las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1517 y 1737 especifican que las comunes eran para los gastos menudos de las embarcaciones —pilotajes de costas y puertos, o lemanes, atoajes, gabarras, etc.—; mientras que las gruesas podían ser, entre otras, el resultado de los daños sufridos, o auto infligidos, a causa de tormentas, naufragios, abordajes... por un navío —en cordajes, velas, mástiles, etc.— o su carga, que podía resultar robada o arrojada por la borda —cuyo término jurídico es echazón— para reducir el riesgo de naufragio. En los contratos de flete, que he analizado más arriba, son éstas últimas bilbaínas las que predominan casi de forma absoluta; de manera que el armador proveía a la nave de los aparejos —velas, mástiles, esquifes, remos, cuerdas, jarcias...— y los mercaderes debían correr, casi siempre en solitario, con los gastos de lemanes y *guindajes* (estiba con grúas), a modo de averías comunes, que podían variar en cada puerto de embarque. De otro lado, las gruesas también eran las que se producían por percances durante el viaje, cuyo reparto entre las partes quedaba a veces estipulado en la carta de fletamento, puesto que la artillería y armamento de la tripulación solían ser por cuenta del dueño o maestre del barco⁵⁶².

tuvo sostenido por Juan Pérez de Zamudio, que era el cónsul de la nación de Vizcaya, Guipúzcoa y costa de España, que exigía a los mercaderes italianos el pago de 1 grueso por libra de gruesos como dinero de nación —que los italianos conocían como *mas-saria*—, por las mercancías que cargasen en los barcos de la misma. Quien justificó su demanda en la necesidad de atender los gastos de la nación, como mantenimiento de los privilegios, la *estapla*, los oficiales del consulado, su casa, la capilla, las fiestas... Al final el fallo de dicho pleito, dado en 1515, dio la razón a los vizcaínos, pues cuando los italianos contrataban sus navíos se sometían a los usos y costumbres de su consulado, de modo que, además de las averías flete, tenían que correr igualmente con el dinero de su nación (Guiard, 1913, pp. 86-87).

562 Según las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1531, las averías flete debían abonarlas solamente los mercaderes fletadores de las naves, pero, cuando éstas lleva-

Los delegados del Consulado de Burgos podían recaudar las averías a priori, para armar las naves, o entregar letras de cambio para que fuesen abonadas a los maestros a su llegada a Flandes por el Consulado de Brujas; de ahí que fuesen variables, en función de los gastos a realizar en el flete de cada nave o los que resultaban de su travesía, a repartir entre la mercancía, y que se consignasen en las cartas de fletamento. En caso de naufragios, secuestro de naves en tiempo de guerra o asaltos de piratas también se podían derramar averías extraordinarias⁵⁶³.

En cuanto a las averías de la Universidad de Bilbao, se recaudaban juntas las gremiales y las de flete, por lo que llegaban a confundirse. Pues las tasas exigidas a los buques, a pagar por el maestro o capitán fletantes, y las de su carga, a satisfacer por los mercaderes fletadores, recaudadas éstas por los primeros de manos de sus clientes, se abonaban al mismo tiempo por dichos maestros al fiel de la Universidad, y su destino era tanto atender a los gastos del fletamento de las naves como a los de la propia Universidad y, por ende, a las inversiones que ésta hacía en el mantenimiento de las infraestructuras portuarias y de la navegabilidad de la ría. De esta manera, ha de entenderse que las naves y mercaderes bilbaínos abonaban derechos de avería a su Universidad con fines corporativos o gremiales, de un lado, y del otro para las expensas del viaje por mar; según los registros que se llevaban cuando eran estibados los navíos. Mientras que los mercaderes de la Universidad de Burgos y otros no bilbaínos contribuían igualmente en este segundo capítulo, pero las averías gremiales de su Consulado las entregaban al mismo en función de su tráfico mercantil reflejado en sus libros contables.

La forma que adoptaron las averías en el puerto bilbaíno se fijó en una concordia suscrita entre Burgos y Bilbao el año 1499, retocada al siguiente, 1500, que veremos más adelante, con la que

ban poca carga les salían muy costosas. Por ello, se dispuso que las embarcaciones que no transportasen al menos 25 fardeles debían contribuir en la avería común junto con los fletadores, como se hacía cuando se derramaba una avería gruesa, a criterio del fiel y diputados (Guiard, 1913, p. 596).

563 González Arce, 2009, pp. 88-89; González y Hernández, 2011, pp. 55-56; González y Hernández, 2015, p. 39.

las partes querían poner fin al enfrentamiento que mantenían, comenzado unos 50 años atrás, por el control del comercio castellano con la Europa atlántica⁵⁶⁴.

Muy probablemente, este acuerdo vino a sancionar por escrito, para que fuese pública y se aplicase de forma universal e inalterable, la manera en la que tradicionalmente eran exigidas, cobradas y empleadas estas tasas que abonaban los mercaderes cuando embarcaban sus bienes en naves, a añadir a los fletes, con las que sufragar los gatos comunes del viaje, los extraordinarios y los imprevistos. De este modo, en 1499 se concertó que las embarcaciones fletadas con paños en Flandes, Nantes y La Rochela serían gravadas con los fletes y averías acostumbrados. Ambos derechos no debían mezclarse ni juntarse, sino mantenerse por separado, pues si así se hacía se producían inconvenientes. Esta circunstancia se debía comunicar a los mercaderes de los citados lugares.

Si se quería equipar a los buques con más artillería de la convencional, se debía acordar entre los cónsules y los mercaderes, para que su coste fuese introducido entre las averías a pagar por todos. Las averías de cada navío exigidas en Bilbao serían gravadas con un real de plata para sufragar su registro por el escribano; otro para papel, tinta y comida del mismo; y, para el andador, mensajero y otras necesidades, 60 mrs. Entre las modificaciones de 1500 se dispuso que en los barcos que partiesen para Flandes se entregase al escribano 60 mrs.; mientras que los de La Rochela y Nantes, sólo 40. Lo mismo que para la colación, papel y tinta. Y, para el andador, mensajero y otros gastos, 80.

Cuando se hubiesen de fletar las flotas rumbo a Flandes, el prior y cónsules de Burgos, o los diputados por éstos, se establecerían en las posadas de su elección en Bilbao para tomar las correspondientes averías, indicando mediante carteles dónde tendría lugar su contratación, lugar en el que debía estar presente, asimismo, el fiel de los mercaderes bilbaínos. El resto del año las averías que se debiesen concertar de las flotas de Bretaña y La Rochela, o los retornos desde esos sitios y Flandes, se acordarían

564 González Arce, 2009, pp. 87-90.

en casa de dicho fiel, como era costumbre. Pero en caso de que, eventualmente, resultase una avería gruesa (para equipar a las naves con más gentes armas y artillería), entonces Burgos enviaría a sus oficiales, o a algún diputado de los mismos, y la concertación se haría en su posada. Más adelante, en 1500 éste fue uno de los artículos que se modificó, pues se dispuso que el concejo de Bilbao sufragaría la construcción de un espacio donde acordar las averías, que sería conocido como Casa del contar las averías.

Sin embargo, todavía ésta no había sido edificada en julio de 1515 —vimos que funcionó a partir de 1516 como sede electoral para la designación de los cargos rectores de la Universidad y, por tanto, asimismo como sede gremial—. Tal y como expuso ante dicho consistorio Ortega de la Peña, cónsul de la Universidad de Bilbao. Del que solicitó su erección a fin de evitar nuevos conflictos y discordias. La contestación de dicho consistorio fue que se procedería a ello, tras que todos sus miembros emitiesen su voto favorable. Para lo que fue elegido un lugar junto a la iglesia y cementerio de San Antón, y anejo a la casa del hospital que había en los corredores de San Antón. Debía costearse con los propios municipales, según se había acordado y, mientras no se finalizaba, las averías serían contadas en la casa de dichos corredores. Sin embargo, algunos días más tarde, el licenciado de Salcedo, Francisco López de Arbieta, Lope Sáez de Arbolancha, Lope Sáez de Anuncibai, Martín de Barraondo, Andrés de Arbieta, Pedro López de Arbolancha y Juan de Larrinaga se opusieron a que se levantase dicha sede en el sitio elegido por el ayuntamiento, pues estimaban que no era lugar común conveniente. Si bien todos los miembros del concejo se ratificaron en su decisión, excepto dos de ellos. Finalmente, pocos meses más tarde, en noviembre de ese mismo año 1515, la Casa de contar las averías ya estaba casi acabada de levantar. Aunque restaban algunos detalles para los que no quedaba dinero, ya que se habían agotado los propios municipales y, comoquiera que los gastos debían salir de dichos propios y rentas del concejo, pues la obra era en *probecho e vtilidad de la dicha villa en general*, se acordó pedir un préstamo a algunos particulares; que a buen seguro serían algunos de los acaudala-

dos miembros de la Universidad, especialmente interesados en la finalización del edificio. Que, por otra parte, no debió de ser de gran envergadura, dada la escasa duración de los trabajos, por lo que habría consistido en acondicionar alguna de las construcciones preexistentes en la iglesia de San Antón, antiguo alcázar. En diciembre ya estaba finalizada la Casa junto al mencionado templo, de manera que el consistorio hizo llamar al fiel de la Universidad de Bilbao, Diego de Trauco, al que hicieron entrega de las llaves *para que lo tenga en su poder conforme a lo contenido en el dicho capytulado que esta villa tenía fecha con los sennores prryor e cónsoles de la Vnibersydad de la çiudad de Burgos (...) El dicho Diego de Trauco, fyel, lo reçibió en su poder e lo lebió consygo, e dixo e conosçió que lo reçibía commo fyel de la Vnibersydad de los mercaderos desta villa*⁵⁶⁵.

Según el citado concordato de 1500, en el acto de contar las averías para Flandes, en la citada Casa, y mientras tanto no se construyó, en una posada, además de los interesados, o fletadores, debían estar presentes el fiel de la Universidad de Bilbao, los huéspedes de los mercaderes burgaleses y los maestros de las embarcaciones. Tales registros debían contener la fecha de expedición, así como el nombre de los asistentes⁵⁶⁶.

Vista la teoría, pasemos a ver cómo se recaudaron en la práctica las averías flete y las gremiales en el puerto de Bilbao, según los registros conservados entre 1481 y 1501; de las que comenzaremos por las segundas y por los de salida o exportación de productos.

2.3.1.1. Averías gremiales

En este apartado incluiré los volúmenes de dinero recolectado en concepto de averías gremiales, y cómo se desarrolló su proceso recaudatorio; para, en el siguiente y en otros, ocuparme de las ave-

⁵⁶⁵ FDMPV, 56, fols. 36r-v, 56r, 59v.

⁵⁶⁶ Para ver cómo se materializaron estas normas, y la forma de los documentos, según los registros conservados, en muchos casos anteriores, pero que tuvieron, como he dicho, una estructura diplomática similar a lo estatuido en los mencionadas concordias, González Arce, 2017c.

rías flete, analizar los gastos administrativos y de gestión del cobro de estas tasas y del despacho de las naves, así como de las cantidades colectadas bajo este concepto, cómo se cobraron y en qué fueron empleadas estas contribuciones, caso del dinero de Dios, que veremos a continuación en un epígrafe diferenciado, o de los gastos en lemanes, atoajes y demás que han sido estudiados más arriba.

En la exposición de motivos que el mercader burgalés Diego de Soria elevó en 1494 a los Reyes Católicos, en la solicitud de la Universidad de mercaderes de Burgos, a la que pertenecía, para que la transformasen en un Consulado, se dice que dicho gremio mercantil echaba averías sobre sus mercancías por virtud de un privilegio real con el que contaba, para atender a sus gastos de gestión. Tales como para enviar a sus delegaos al despacho de las flotas conjuntas anuales que partían de los puertos del Cantábrico, que ya vimos; o para pagar a los encargados de entender en robos y asaltos de sus socios por piratas y corsarios. Estos delegados corporativos que viajaban al extranjero, debían, asimismo, portar las misivas regias con las que vimos los monarcas entendían en tales asaltos ante los gobernantes de otros países, o les comunicaban la emisión de cartas de marca y represalia contra sus súbditos cuando no eran resarcidos tales daños.

Aparte de estas averías gremiales que los Reyes Católicos consintieron seguir recaudando al Consulado de Burgos, pues esta pragmática fundacional de 1494 se hacía eco del antedicho privilegio real que así lo contemplada, y, por tanto también implícitamente la reina Juana I al de Bilbao, cuando lo fundó en 1511, según dicha pragmática de sus padres, ésta ley permitía a los consulados en el extranjero, dependientes del burgalés y el bilbaíno, no sólo repartir entre sus socios y las mercancías con las que traficasen tales tasas para los fines tradicionales tocantes al bien común, que luego veremos, sino, asimismo, para nuevas necesidades que surgiesen. Siempre bajo consideración de los cuatro mercaderes burgaleses que, anualmente en la feria de Medina del Campo, debían supervisar las cuentas de estos consulados subordinados de las plazas europeas⁵⁶⁷.

567 FDMPV 126, pp. 304-314.

En la parte final de los registros de averías aparecen dos grandes apartados contables. Uno, el principal, es el *sumatorio* de lo que se pueden denominar como averías flete, situado tras las rúbricas en las que se contenían las mercancías embarcadas por cada mercader, por sus representantes más bien, y en el que se recogía la *suma* de los desembolsos a hacer en concepto de estas averías, según los distintos conceptos que luego serán analizados. Cantidad que era repartida, *contada*, entre todas las mercancías estibadas y, por ello, satisfecha por los propietarios de las mismas. El otro, que es el que aquí nos interesa, en el margen izquierdo del documento, fuera de este sumatorio, eran las averías gremiales, o los dineros a pagar por el maestre del barco al fiel de la Universidad. A veces, también se anotan misas y otras limosnas, que luego veremos, y que igualmente correrían por cuenta del maestre, por tanto, pero no hemos de tenerlas por derechos estrictamente gremiales. En esta otra columna del lateral izquierdo se contiene el total de las averías flete que podemos considerar como los gastos de gestión del despacho de las naves: esto es, registros, tasas de salida, limosnas y misas... Los cuales, luego de sumados, se anotan en dicha columna de la izquierda como entregados al fiel. Junto con la avería propiamente gremial en forma de una tasa que el maestre daba al mismo por el cuerpo de su nave. Porque estas cantidades eran abonadas en origen, en dinero de Castilla antes de zarpar, mientras que el resto de la avería flete, aquéllas que se destinaban a aprestar las embarcaciones, como los capítulos de mangas y clavos, o sebo, se satisfacían a la llegada, de manera que no se apuntaban en la antedicha columna de la izquierda; si bien puede que este numerario al completo, tanto los desembolsos de la gestión de la salida como los de aprestado del barco, se adelantase igualmente en Bilbao, antes de la partida, como comprobaremos, para aprovecharse de los cambios monetarios o como medio de disponer de dinero en el extranjero, sin necesidad de sacarlo de Castilla, algo que estaba prohibido, como sabemos⁵⁶⁸.

568 En algún caso estas averías a pagar en origen, tanto las gremiales como las de flete de gastos de gestión de la partida que se tenían que entregar al fiel, no eran abonadas en el acto, sino que se podían dejar pendientes. Caso de lo ocurrido con el armador Juan de Montellano, del que se dice en las averías de salida del año 1495 de su carabela

Toda vez que el maestre entregaba al fiel de la Universidad estos capitales de la columna de la izquierda de los registros de averías, esto es, los empleados en la gestión de partida de su nave más las averías gremiales, dicho fiel le expedía su *carta*, o autorización que permitía a la embarcación zarpar. Como ocurrió en 1482 con las carabelas de Fernando García del Hoyo, Pedro de Escalante y Arnao de Gomado, que salieron hacia Flandes⁵⁶⁹.

Como hemos visto en secciones anteriores, y luego podremos corroborar, el fiel de la Universidad debía autorizar la salida de los barcos del puerto de Bilbao, sin cuya licencia no podían zarpar. En este acto, los maestros de las naves debían entregar el Dinero de Dios, más que todo él, que luego desagregaré y analizaré por partidas, una cantidad simbólica de 10 mrs. por el cuerpo de la embarcación —si bien luego veremos que en realidad fueron 3 mrs., u otras cantidades inferiores a los 10—; pues, como he dicho, las averías se solían abonar en destino, aunque tanto dicho patrón o algún otro adelantaría numerario para los gastos y desembolsos que como éste se hacían en origen, antes de la salida. Parece ser que a la llegada a puerto, las embarcaciones no abonaban derecho alguno en forma de tasa similar a esta vista

menor S. Bartolomé, patroneada por Fortuno de Montellano con destino a La Rochela, que debía al fiel de cuando fue a Nantes 1.236 mrs.

569 Estas cantidades aparecen solamente en los registros de algunos años, y sólo para ciertos barcos: 1482, 1488, 1489, 1490, 1491, 1494, 1495, 1496 y 1501. En el caso del buque de Pedro de Escalante de 1482 se anota, además: "En 28 de septiembre de 1482, a Fortuno Martínez por lo de Flandes hasta que pague a Fortuno Martínez de Bilbao 812 mrs." (firma). Esto es, posiblemente un pago pendiente de abonar de estas averías que se debía de haber hecho en Flandes. En el de Juan de Basozabala, de 1488, se cargaron después de contadas las averías 36 nuevas sacas de lana, de modo que se hubo de pagar al fiel 45 mrs. más, aparte de los ya entregados, que habían sido 1.410, más 3.500 de sebo y 200 de mangas y clavos. Mientras que en la nao Santa María, de Sancho Pérez de Zabala, del año 1490, se dice que ese dinero de la columna izquierda, 2.080 mrs., lo debía recibir el maestre y no se tenía que asentar en la carta de averías; de hecho no aparece anotado en dicha columna, de forma que se lo quedó el patrón de la embarcación por algún motivo, como entregarlo al consulado local a su llegada a Flandes. Ese mismo año, en la nao S. Pedro, de Martín de Leuzarra, patroneada por Rolin de Uribarri, se indica que sobraron de las averías que el maestre dio al fiel 6,5 mrs.; son los dineros marginales al realizar la división entre los fletadores de los costes de las averías que, como veremos, se solían entregar en forma de limosna a instituciones religiosas.

para las partidas. Sin embargo, en 1499 la carabela de San Juan de Ajanguis⁵⁷⁰, que arribó desde Nantes, quedó a deber al fiel una parte de los 150 mrs. que había de entregarle, pues sólo le dio 12 gruesos, que eran 108 mrs. (a 9 mrs./grueso, por tanto), ¿en concepto de tasa de entrada?

Aparte, en los registros de 1482, el primer año para las exportaciones, hay otra tasa de 60 mr. por navío que sus maestros dieron al fiel, que se denomina *costa de mercaderes*, que era la antedicha cuota gremial que, como ahora se comprobará, se abonaba por el cuerpo de la nave. Como se anota dos veces, esta del margen izquierdo del documento y la otra en la cuenta o sumatorio total de las averías flete a satisfacer por los mercaderes, se trató de dos contribuciones diferentes, tal y como se aprecia en los registros de los años posteriores. Ambas las podemos considerar como cuotas gremiales, la primera, como digo, a abonar por el maestro, que para diferenciarla de la otra, en ocasiones es denominada como *costa de mercaderes que da el maestro*, y la segunda por los mercaderes, o *costa de mercaderes* o simplemente *costas*.

Así, ya en el registro de 1490 se observa claramente que estas costas de mercaderes fueron, como he apuntado, dos tasas diferenciadas. Una primera, la antedicha fija de 60 mrs. por embarcación, o una contribución gremial a pagar por los mercaderes fletadores incluida entre las averías con las que debían correr. Y otra, a partir de entonces variable, la del lateral de los documentos, a la que ahora no se denomina *costa de mercaderes*, a buen seguro para distinguirla mejor de la anterior, sino pago por el *cuerpo de la nave*, con lo que sería, como he dicho antes, una avería gremial entregada por el propietario de la embarcación a su Universidad.

Como digo, estos montantes del cuerpo de la nave resultaron variables, ya no los 60 mrs. iniciales, y se fueron incrementando con el paso del tiempo, lo que indica mayores necesidades de financiación de la Universidad de mercaderes bilbaínos. Oscilaron ese año 1490 entre los 25 y los 180 mrs., en función de la carga em-

570 Probablemente se tratase de la carabela S. Lázaro, con la que este maestro bermeano participó en 1496 en una expedición a las Indias (Ladero Quesada, 2008, p. 86).

barcada o de la capacidad de carga, lo que no queda claro. Más bien sería por el primer concepto, pues en unas ordenanzas de 1517, que luego veremos, se dispuso que cada navío contribuyese a la Universidad con 1 blanca por tonelada de mercancía. Así, la nao Santa María, de Juan Sánchez de Zumelzo, que transportó 625 quintales de hierro y 1.082 sacas de lana fue la que entregó los antedichos 180 mrs. por el cuerpo de la nave, esto es, había cargado unas 360 toneladas, si tenemos en cuenta lo antedicho para 1517 y contamos con que en ese momento el maravedí era de dos blancas. Mientras que la carabela San Juan, de Íñigo Vasco, hermano de Juan Vasco, sólo llevó 199 sacas de lana, por lo que pagó los susodichos 25 mrs. (unas 50 toneladas), por el mismo concepto. Si nos vamos a los casos intermedios, la carabela Santiago, de Íñigo de Artaeche, contó 608 quintales de hierro y 394 sacas de lana, y abonó 60 mrs. (unos 120 toneles) por el cuerpo de la nave. Y, la nao La Magdalena, de Juan de Arana, con 2.206 quintales de hierro, dió 100 mrs. por la nave (por unas 200 toneladas). Dicho lo cual, no queda claro del todo qué principio se seguía para fijar esta tasa, que podría haber sido, por lo apuntado, el género estibado, y no parece que guardase relación con el tamaño del vaso y su capacidad de embarque, y que, a mayor volumen y peso se entregase mayor contribución. De este modo, la carabela S. Antón, de Pedro de Urrezti, con únicamente 80 sacas de lana, sólo contó con 385 mrs. en concepto de averías flete, y no pagó nada por el cuerpo de la nave⁵⁷¹.

De modo que, todo apunta a que este *cuerpo de la nave* fue una cantidad variable en forma de tramos contributivos —éstos fueron, en 1490, el antedicho de 25, 30, 31, 35, 40, 50, 60, 62, 70, 75, 80, 87, 90, 100, 125, 130 y 180— que se calcularía en función de las toneladas cargadas, siempre de forma aproximada, pues no era posible con los métodos de la época saber el peso exacto de los cargamentos, de ahí los antedichos tramos contributivos. Comprobémoslo con algunas embarcaciones que llevaron hierro, del que se indica su peso en quintales, pero no lana, de la que únicamente se nos informa en es-

571 Así, en el registro de 1491 de la carabela de Íñigo Martínez de la Pedriza, llamada Santa María, puede leerse: *nao CCXX mrs., CXL toneles* ¿Quiere esto decir que por una nave de 140 toneles había que abonar 220 mrs.?

tas averías el número de sacas, pero no de su peso. Así, la nao Santa María, de Martín de Arechaga, ese año 1490 estibó 2.650 quintales de hierro (a 46 kg el quintal, 121.900 kg, o unas 130 toneladas), y pagó por dicho concepto 80 mrs. (por unas 160 toneladas). Ese mismo año, otra nao con el mismo nombre, pero de Pedro Jiménez de Bertendona, también llevó sólo hierro, 2.728 quintales (125.488 kg), o unas 126 toneladas, y abonó 90 mrs., por unas 180. Mismo caso que La Magdalena, de Juan de Arana, con 2.206 quintales (101.476 kg), o unas 102 toneladas, cuando satisfizo 100 mrs., por lo que tendrían que haber sido 200 toneladas las embarcadas. Y, por último, la Santiago, de Juan Martínez de Amézaga, con 2.001 quintales (92.406 kg), unas 92 toneladas, por los que entregó 40 mrs., lo que le habría permitido llevar 80 toneladas de mercancías.

En los registros de 1491 se vieron claramente incrementadas las tasas pagadas por el cuerpo de la nave, que se situaron entre los 75 mrs. y los 300, con la mayor parte de los registros en los 100 mrs., o por encima de esa cifra. Como no parece que aumentasen sensiblemente los totales cargados en cada buque, hemos de suponer que lo que subió fueron las tasas a abonar por tonelada, que serían ahora mayores a una blanca. Ese año la nao de Juan Ochoa de Arana entregó al fiel tanto el dinero por el cuerpo de su nave como las averías flete que le correspondían, por 4.521 mrs., sin que se pueda saber qué cantidad respondió a cada concepto. A partir de 1494 no aparecen más las averías del cuerpo de la nave, que puede desaparecer en adelante, de ahí la necesidad de su restauración, a partir de las ordenanzas de 1517 que he mencionado y retomaré más abajo.

En 1491 reapareció la antedicha cuota corporativa conocida como *costa de mercaderes*, o avería gremial de 60 mrs. de los comerciantes fletadores, a pagar en algunos barcos de forma extraordinaria, que era entregada al fiel de la Universidad por el maestre, junto a su contribución a la corporación, o cuerpo de la nave, y las otras averías flete. En 1499 se dice en las costas de la carabela Santa María, de Juan López de Amézaga, que sólo dio 30 mrs. por este concepto por la poca carga que llevó.

Finalmente acabó por desaparecer asimismo esta aportación, o al menos no consta para los años finales; probablemente, por ser

de poca enjundia y claramente insuficiente para sufragar los gastos de la Universidad de Bilbao. De forma que ésta optó por imponer eventualmente contribuciones a sus socios mucho más abultadas, tanto para fines concretos como de forma genérica con objeto de costear sus gastos crecientes, tanto del propio gremio bilbaíno como de sus satélites en Brujas, Nantes y, como ahora veremos, puede que en La Rochela y Londres; donde no consta que existiesen consulados vizcaínos dependientes de Bilbao, pero, como se recaudaron estas tasas corporativas, al parecer para ser empleadas en dichas plazas, puede que sí funcionase alguna organización consular en ellas u otro tipo de asociación de mercaderes y navegantes vascos.

Este tipo de tasas extraordinarias se podían añadir como un sobreprecio a las tarifas de los fletes, según vimos en un apartado anterior que era procedimiento habitual en la Universidad de Burgos para sus sacas de lana; o, como en el caso que aquí nos ocupa, dichas averías gremiales se podían añadir a las comunes, o de flete, que pagaban los mercaderes.

Así, y tras inspirarse para ello, a buen seguro, en prácticas similares desarrolladas desde tiempo atrás por la Universidad de Burgos, de las que repasaremos algunos ejemplos más abajo, el fiel de Bilbao se ocupó en 1490 de que los mercaderes de la carabela San Salvador, de Martín Sánchez Zabudín, corriesen con una de estas imposiciones. De este modo, en la carta de fletamento, firmada el 2 de diciembre, se asentó el pago por cada quintal de acero de 4 dineros, y de cada quintal de hierro de 3, de la moneda de Bretaña, junto a dicho el flete. Sumas que el maestre había de entregar a Ochoa de Arriaga, mercader estante en Nantes, para atender un pleito que libraban los mercaderes de la nación de España en Bretaña, y para otras cosas cumplideras a dicha nación. Como vimos anteriormente, el maestre no podía cargar para dicho destino hierro, aceros u otras mercancías de bretones ni otros extranjeros so cierta pena, a repartir para la guerra de los moros y para estas costas de mercaderes, o dinero gremial; a buen seguro, para poder cobrar más fácilmente estas sobretasas a los castellanos. A la vuelta, tampoco podía traer de tornaviaje géneros de bretones ni de otros de fuera de Castilla sin licencia de los cónsules de la susodicha

nación, en pena de 1.000 mrs. por fardel, a repartir como ha sido dicho. Estas condiciones se repitieron en el contrato de fletamento y en las averías de la carabela Santiago, de Juan Martínez de Zalduondo, de Portugalete, patroneada por Pedro de San Martín, que zarpó con la anterior hacia Nantes.

Como podremos comprobar en la tabla 27, contenida en el apartado de las averías flete comunes, de más abajo, en la nave de Juan Ochoa de Arana, con destino a Flandes el antedicho año 1491, los hierros y lanas de Bilbao, de Vizcaya y del doctor de Nájera, debieron pagar adicionales 4 dineros por quintal y 4 sueldos por saca al fiel de la Universidad. Así, este hierro, que sumó 1.428 quintales, supuso 962 sueldos. Mientras que las sacas de Bilbao y del doctor sumaron otros 348 sueldos. En total, 1.300 sueldos, o 4 quintales y 1/3 en especie; que puede que se anotasen en moneda del lugar de arribada porque posiblemente se destinasen al consulado vizcaíno en Brujas, como otros casos similares que ahora veremos⁵⁷². Algo parecido habría ocurrido ese ejercicio de 1491 con otras embarcaciones con rumbo a Londres. En la de Martín de Eguía, los mercaderes de Bilbao añadieron a las averías flete, y por tanto en concepto de avería gremial, 3,5 quintales por el hierro que cargaron, equivalentes a 1.075 mrs., que hizo efectivos el maestre al fiel. Se trata de una tasa en especie, en lugar de dinero, algo bastante habitual, como podemos apreciar. Mismo caso que la de Íñigo Martínez de Artaeche, en la que los antedichos abonaron de forma adicional 3 quintales, por el hierro que cargaron, equivalentes a 922 mrs., que de nuevo entregó el maestre al fiel. Y la de Diego de Achurri, con otros 3 quintales extra,

572 Por su parte, cada saca de lana de los burgaleses de esa misma embarcación debía abonar 2,5 gruesos extra de moneda de dicho lugar, en concepto de costas de sus mercaderes, por encima del precio del flete de la nave. Claramente con destino al consulado castellano en Flandes, como veremos más abajo. El año anterior, 1490, como vimos al hablar de los contratos de fletamento, en la carabela Santiago, de Íñigo de Artaeche, y las otras naves que la acompañaron a Flandes, los mercaderes de Burgos debían hacer entrega de 19 mrs. por saca de lana al patrón, en forma de tasa gremial, para las costas necesarias de dichos mercaderes; los cuales éste había adelantado a la Universidad de Burgos, en dinero de Castilla, cuando en esa ciudad suscribió el contrato general de fletamento con la misma. La mencionada flota estuvo formada, además de la citada, por las siguientes embarcaciones: la de Sancho Martínez de Bilbao, Sancho Pérez de Zabala, Juan Sánchez de Zumelzo y Rolin de Uribarri.

por el hierro embarcado, equivalentes a 922 mrs., que también dio el maestro al fiel. Ya en la de Ochoa de Goronda se dice claramente que estas accisas satisfechas aparte por los de Bilbao fueron en concepto de *costa de mercaderes*; en este caso, 4 cornados/quintal, lo que hizo un total de 666 mrs., o 2 quintales y ochavo, que nuevamente dio el maestro al fiel. Mientras que en la embarcación de Jimeno de Bertendona, con destino a Flandes, tanto los bilbaínos como el doctor de Nájera aportaron adicionalmente 4 quintales de hierro, o 1.243 mrs., que su patrón pasó al fiel. En el caso del barco de Íñigo Ortiz de Sestao, arribado a Nantes, los bilbaínos debieron hacer entrega por cada quintal de acero de 1 maravedí, y de cada quintal de hierro de 4 cornados adicionales, en esta ocasión con destino al cónsul de Bilbao en dicha plaza. En el de Rodrigo de Riba, para La Rochela, se dio por el total de las sacas de lana de Bilbao 1 sesmo de corona; que, a 300 mrs./corona, fueron 50 mrs. de avería gremial.

Por lo que respecta a las importaciones, también se pueden encontrar estas averías gremiales en forma de contribuciones extraordinarias vistas para las exportaciones. Algunas de ellas, como con las anteriores, fueron para los consulados locales en el extranjero. Caso de lo que pudo ocurrir en 1482 en Londres, donde, como he dicho, no sabemos si hubo un consulado como tal, pero donde los mercaderes bilbaínos fletadores de las carabelas de Pedro Sánchez de Sabugal, Sancho del Casal y Juan de Rada debieron aportar de avería extra, por cierta suma que se había dado en dicha ciudad, 11 mrs. por cada paño. De modo que le salió cada pieza a los traficantes de esa villa del primer barco a 86 mrs.; esto es, 75 de avería flete y 11 de avería gremial. A los del segundo, a 93, 82 + 11. Y, a los del tercero, a 83, 72 + 11⁵⁷³. En 1491,

573 Ese mismo año parece que se dieron este tipo de averías gremiales extraordinarias asimismo en la Universidad de Burgos. De modo que en las naves de Íñigo Martínez de Jáuregui, Pedro de Gueldo, Fortunato Sánchez de Arriaga, Pedro Vasco y Pedro Jiménez de Bertendona los fardes de los mercaderes de dicha corporación (Burgos y Castilla) habían de satisfacer 5,5 mrs. adicionales, "por la carabela mal perdida" y, en el último caso, asimismo por del mozo que se envió a Burgos. Como la derrama se echó sobre las dos primeras embarcaciones que arribaron desde Flandes y las dos últimas que lo hicieron desde Nantes, puede que la siniestrada fuese una carabela que en otro viaje hubiese perdido el cargamento de algunos miembros de la institución, que habrían de ser compensados con esta contribución de sus socios. Del mismo modo, en Nantes y en

en las naos arribadas en distintos meses, asimismo desde Londres, las de Ochoa de Larrinaga, Lope de Larrinaga, Juan Martínez de Gamis, Sancho de Bilbao, Pedro López de Vitoria, Arechaga y Juan de Amézaga⁵⁷⁴, los tratantes bilbaínos y los del condado, de Orduña y Vitoria tenían que pagar por cada paño 10 mrs. de buena moneda para costas de mercaderes. De forma que, como hemos visto, estas averías gremiales ocasionales afectaron en el caso de la Universidad de Burgos al resto de castellanos que operaban bajo ella; así como las exigidas por la de Bilbao también atañeron a vizcaínos y vitorianos. Algo parecido se hizo ese año con unas naos procedentes de Flandes, las de Pedro de Gueldo y Lope Ibáñez de Leuzarra. En la primera, de dicha costa de mercaderes se cargó a cada fardel de velartes 1 real, a cada bala de fustanes, 25 mrs., de tonel de mercerías, 1 real, y la pipa y roldana de candado y las otras al respecto; y en la segunda, a los fardeles de velartes de Bilbao y del condado de Orduña y de Vitoria, 1 real; y de la bala de fustanes 25 mrs. Todo parece indicar que estas averías gremiales de 1491 serían para ser empleadas en Bilbao, no en los lugares de origen, como las de 1482.

En 1493, en dos carabelas llegadas desde Nantes, las de Ochoa de Salazar y Martín de Llano, se optó por otra fórmula para consignar estas sobretasas gremiales: se especificó en cada caso qué pagaría de avería cada mercancía embarcada según fuese su propietario. Veamos el ejemplo del primer barco, similar a los restantes: serían 13 mrs. por fardel (de los que sobrarían 45) y 100 de flete; más guindaje (1 mr.) y descargador (1 mr.), y en el caso de los forasteros, también derechos de prebostazgo por 3 mrs. De manera que sumarían 115 mrs. totales para los bilbaínos y 118 para los foráneos. Mientras que

1482, las averías de dos carabelas, las de Ochoa de Ontón y Martín Sánchez de Zabudín, hablan de que había de pagar cada fardel 8,5 mrs. de las 6 coronas. Puede que se tratase de otra imposición gremial para reunir 6 coronas con algún fin, sin que se diga si recayó sobre los burgaleses o los bilbaínos. En 1483, sí está claro que los burgaleses hubieron de aportar 5 mrs. por fardel en las carabelas que partieron de dicha plaza, las de Fortunato de Ontón, Pedro Jiménez, Juan de Amézaga y Montellano; en los dos últimos casos se aclara que afectó también, además de a los susodichos, a todos los forasteros, que así estaban concernidos por las decisiones y exigencias de la Universidad de Burgos.

574 En la nao de Martín Sánchez de Leuzarra, que llegó de dicha ciudad, no se añadieron estas averías extra, a buen seguro porque fue repartida una gruesa que luego veremos.

el paquete saldría a 42, y la cesta de cardas, a 80. Luego hay otras cantidades de avería común: el fardel a 21 mrs. y pico, de flete a 100 mrs., prebostazgo 2, guindaje 1 y descargador 1, total, 125 mrs. y pico. La diferencia puede que consistiese en una avería gremial para los de fuera. En el segundo, si en un primer momento se habla de unos 130 mrs. totales por fardel de los de fuera y de 129 de los de la villa, y 88 por cesta de cardas; en otro apunte posterior se dice que fueron 132 mrs. por fardel de los primeros y de los segundos a 135, y por las cestas de cardas a 92 mrs., y por paquete 52 mrs. Este sobreprecio de las averías bilbaínas sobre las burgalesas pudo consistir, como en casos anteriores, en una contribución gremial.

Todas estas fueron, pues, las verdaderas averías gremiales iniciales, a pesar de ser extraordinarias, que luego serían reformadas por la normativa de 1517.

En la reunión de la asamblea del Consulado de Bilbao de ese año, arriba y en otro apartado, citada, donde se trató el asunto de las averías, se acordó designar una comisión compuesta por varias personas, entre las que se encontraban el fiel y diputados del mismo, con el objetivo de renovar la legislación que regulaba estos derechos, y que, al margen de las averías flete, se exigiesen otras nuevas gremiales, como en Burgos. En dicha asamblea se expuso que la institución tenía una serie de gastos, tales como los pleitos que sostenía contra otras o contra particulares, por lo que solicitaron de la reina y su hijo que se les autorizase a derramar entre las naves como entre las mercancías de esa Universidad ciertas cantidades de dinero con las que sostener la corporación⁵⁷⁵:

Las naos y carabelas de la misma cargadas en la ría hasta la Punta de la Galea con destino a Inglaterra, Flandes, Bretaña,

575 Por entonces el fiel era Fernando Sánchez de las Ribas, y los diputados Juan Ortiz de Leura y Martín de Arriaga; junto a ellos, formaron parte de la comisión Juan Íñiguez de Enderica, Martín Sánchez de Barraondo, Juan Martínez de Bilbao la Vieja, Martínez de Ugao, Diego Sánchez de Basurto Villasante, Diego de Trauco, Juan Sáez Mixaot, Juan López de Jáuregui y Fortuno Sánchez de Zancoeta (FDMPV, 135, p. 166-169; Zabala, 1907, p. 108; Guiard, 1913, pp. 88-90, 575-579). Otra fórmula para el cobro de averías pudo consistir en el pago de 1 maravedí por cada ducado de mercancías transportadas (Guiard, 1931, p. 22).

Francia y otras partes con lanas, hierros y otras mercancías, a las que el fiel debía entregar el dinero de Dios (tasa cobrada a los maestros para darles la autorización de partida) y la licencia para que fuesen cargadas, quedaban obligadas a contar las averías ante dicho fiel, a razón de una blanca por tonelada de carga, a modo de avería por la nave, como he dicho más arriba, para atender las necesidades de la Universidad. En cuanto a las averías gremiales a satisfacer por las mercancías embarcadas, son las que aparecen en la tabla 22 y se vendrían pagando desde tiempo atrás, como vimos anteriormente.

Tabla 22: Averías gremiales fijadas por la Universidad de Bilbao en 1517 a las exportaciones e importaciones

	Mercancía	Avería
Exportación	Saca de lana, costal de peletería, caja de azúcar, de guantes, quintal de pimienta u otra semejante	1mr.
	Quintal de hierro	0,5 blancas
	Quintal de acero	1 blanca
Desde Flandes	Fardel de Flandes (paños, lienzo, holandas, mecería, tapicería...), barril, cofre... de hasta media carga	5mrs.
	Lo anterior de más de media carga, al respecto	
	Roldana de cobre u otras semejantes	5mrs.
	Los barriles pequeños al respecto	
	Tonel de mercería, caja grande de lienzo, armas, mercería u otras mercancías	10mrs.
Desde Londres	Paño de Londres	1mr.
	Pieza de cordellate de Londres	0,5 blancas
	Pan de estaño	1mr.
	Pan de plomo	1 blanca
	Media pipa de sebo	1mr.
	Barril pequeño de sebo	1 blanca

Mercancía		Avería
Desde Francia	Fardel de lienzos blancos o crudos, cesta de cardas o saco de cañamazo	3mrs.
	Fardel o paquete de cañamazo	2mrs.
	Pieza de olona	1 blanca
	Costal de regaliz	0,5 blancas
	Fardel de media carga de papel	3 blancas

Fuente, FDMPV, 135, pp. 168-169

El destino de estas averías gremiales durante el siglo XVI quedó como sigue, al margen del dinero de Dios, o de santos y pobres, que veremos más abajo⁵⁷⁶: para los caminos y riberas, para los gastos de su mantenimiento, así como de boyas, fuegos y señales, muelles, surgideros, pontones y otros semejantes, una dieciseisava parte de lo recaudado. Para los jueces, fiel y diputados, 1/12; cuando, como antes vimos, llegaron a recibir todo lo colectado por el gremio. Tesorero y escribano, 1/24. Andador, 1/48. Descargador, 1/96. Billetero, 1/96. El resto quedaba para la Universidad, para las reparaciones y mantenimiento de su sede (casa, cámara, juzgado, archivo y armería); visita anual e inspección de la barra de la ría; exámenes de pilotos prácticos y revisión de sus títulos, defensa de la jurisdicción consular, salarios de los correos, agentes en la corte y Valladolid; papel y tinta; y, otros gastos menores eventuales. Además, desde éste se podían hacer aportaciones a los capítulos de *caminos y riberas* y *santos y pobres* cuando con su parte alícuota no se cubrían los desembolsos necesarios en los mismos.

Además, en algunos casos se derramaron averías gremiales de tipo finalista, para sufragar con ellas algún capítulo extraordinario concreto. Caso de lo ocurrido en 1494, cuando a algunos de los barcos arribados a Bilbao se les echaron para costear un pleito que se sostenía con Juan Gascón: el de Pedro de Eslares, 375 mrs.; el de Pedro Ortiz de Leura, 500; Domingo Colonzas, 2.000; Íñigo Vasco, 1.000; Ochoa de Aguirre, 1.000; y Pedro de Salazar, 1.000. En 1495 se prosiguió con este tipo de contribuciones: la nao de Martín Sánchez de la Naja, llegada de Flandes el 7 de agosto, aportó según un primer apunte, 510 mrs.;

576 Guiard, 1913, pp. 92-94; Guiard, 1931, pp. 22-23.

más luego en la avería gruesa que se echó, 1.500 mrs., que veremos se derramaron sobre los fardes, a 6,5 mrs. cada uno.

2.3.1.2. Averías flete

Como he indicado más arriba, estas tasas, en el caso de las comunes, estaban destinadas a correr con los gastos del despacho de las naves, los de aprestado de las embarcaciones y el sufragio de misas y obras pías. Mientras que las averías flete gruesas eran extraordinarias, en forma de derrama sobre los géneros embarcados y la propia embarcación, con las que sufragar montantes imprevistos consecuencia de naufragios, pérdida de la carga o daños en la misma por causas naturales, o abordajes y asaltos piráticos.

De las mercancías estibadas había que abonar las averías gremiales y de navegación en función de su volumen (toneles, barriles, pipas...) o de las unidades de producto (cabos o barras), o de embalaje (sacas, costales, fardes, cestas...) en las que iban contenidas, excepto el hierro y el acero con destino a Londres, que lo hacían según su peso en quintales, o en toneladas. Sin embargo, todas eran entregadas a su llegada al consignatario en función de su cantidad, no de su peso. Por ello, para estos dos últimos artículos, aparece recogido en los registros tanto éste, en quintales, como el número de cabos, para el primero, y de barras, para el segundo, que llevaban las pellas en que iban. Estos cabos o barras reseñados en los registros de averías eran los que el maestre debía dar al receptor, y constarían también en los contratos de fletamento y en los libros de cargazón (*saborne*).

Como hemos visto más arriba, aparte de los metales, la unidad de medida de las averías de los artículos exportados la constituían las sacas de lana; para los demás, se establecía su equivalencia con ellas. Por el contrario, la unidad de las averías del género importado fueron los fardes de paños, con los que se fijaban las correspondencias para la gran variedad restante de productos y los tipos de envases en los que llegaron al puerto de Bilbao, como ahora comprobaremos⁵⁷⁷.

577 González Arce, 2015, pp. 89-90.

Una *saca* es un *costal* muy grande de tela fuerte, más largo que ancho. Las sacas de lana alcanzaban las 8 arrobas de capacidad o los 2 quintales de peso (92kg)⁵⁷⁸. Éstas y los costales de peletería, regaliz u otras mercancías exportadas, aparecen recogidos indistintamente en las diferentes relaciones de registros de averías, lo que indica que ambos tipos de embalajes y los géneros que contenían estaban gravados con las mismas tasas de averías y flete; de modo que dichos costales, aunque más pequeños, debieron tener un valor similar a las sacas. Por el contrario, los costales de otros artículos pagaron tasas diferentes: en noviembre de 1490 en un barco con destino a La Rochela el flete de 3 costales de comino equivalió al de una saca de lana, mientras que en diciembre otra nave llevó a Nantes 16 costales de salitre cuyo flete fue a razón de 2 costales por saca de lana. En el caso de las importaciones, en 1489, 2 costales de pluma fueron tasados como medio fardel de paños y 3 de algodón como 2. Todo ello indica que las averías, además de en función del peso o volumen transportado, se fijaban también en consideración al valor/precio de las mercancías.

En cuanto a los *rollos*, por tener una tasación igual a las sacas de lana, estarían compuestos por telas bastas fabricadas por la industria textil castellana que se transportaban *enrolladas*; caso de la marga (jerga empleada en la confección de sacas, jergones o ropa de luto), tejido que en algunos casos se especifica contenían los citados rollos. De Londres también llegaron a Bilbao rollos de tela embalados dentro de pacas, cada uno pagaba las mismas averías que un paño.

Como he dicho, la unidad de medida de las averías de entrada fue el fardel de paños, en el caso de su procedencia de Francia o Países Bajos, o una pieza de paño, si venían desde Inglaterra.

Un *fardel* es un saco o talega. Mientras que un *fardo* es un lío grande de ropa u otras cosas, muy apretado, para poder llevarlo

578 Córdoba de la Llave, 2006, pp. 237-239, 248-249. El tonel denominado “macho” fue el más usado en la navegación atlántica, su cabida era de 10 quintales (460kg), esto es 4@ o 100 libras el quintal. Las pipas alcanzaron las 20 arrobas (230Kg), así, 2 pipas equivalían a un tonel macho. Por su parte, la capacidad de los barriles oscilaba entre el quintal (4@ o 46Kg) de los “quintaleños” y los 4 quintales (184Kg).

de una parte a otra, que se hacía con las mercancías a transportar, cubriéndolas con arpillera o lienzo embreado o encerado, para que no se estropeasen. De esta forma, los *fardeles* de telas traídas desde el extranjero eran más bien *fardos*; aunque éstos también pudieron ser, como los costales, sacos de considerable tamaño.

Una *paca* es también un fardo o lío. En Europa en general, y en España en particular, durante años, la más extendida fue la paca clásica, con unas dimensiones aproximadas de 80x40x40 cm y un peso de entre 20 y 50 kilogramos según el material *empacado*. Estas dimensiones y peso permitían la manipulación manual. La forma rectangular facilitaba las labores de almacenaje y formar grandes montones. Las pacas llegadas desde Londres contaban entre 6-16 paños. A diferencia de los restantes textiles venidos de otras partes de Europa que se contaban en fardeles, como he dicho más arriba, la unidad para contabilizar las averías de los londinenses era el *pañó*, estos es, telas de lana, de manera que para los restantes bienes desde allí arribados, como otras variedades de tejidos de lana, caso de los cordellates o las escarlatas, fueron establecidas las correspondientes equivalencias en *paños*. Las pacas de cañamazo traídas de Nantes y otros lugares equivalían a 2 fardeles; mientras que los *paquetes* suponían medio, o $\frac{1}{4}$ de paca. Al igual que los paquetes, también las *cestas* de cardas estuvieron tasadas en medio fardel. No obstante, estas equivalencias no eran inmutables, de forma que podemos encontrar 6 cestas con el valor de 2 fardeles. Algo parecido ocurría con los propios fardeles, que cuando eran de cañamazo solamente equivalían a la mitad de los fardeles de otros textiles, tales como paños o lienzos. Lo mismo se puede decir de los *cosneos*, cuyas averías por fardel estaban tasadas en la mitad que las de los fardeles de dichos tejidos. Sin embargo, una *paqueta* de seda sí equivalía a uno de tales fardeles. Por su parte, 1 *bala* de fustanes era tenida por un fardel de paños o lienzos. Posiblemente, la mayor variación tal vez la encontremos en las *roldanas*, de manera que 5 de estos embalajes de brabantes (lienzos) equivalían a 1,25 fardeles; una de bonetes u otra sin especificar la mercancía a 1 fardel; y, 8 de mercería a 2,75. Probamente, tanta disparidad se deba, además de a las diferencias en el valor de los diferentes gé-

neros, al hecho de que dichas roldanas fuesen un tipo de embalaje de tamaño y peso variables, como todo parece indicar.

2.3.1.2.1. Comunes

La primera de las averías flete que suele aparecer en el sumatorio final arriba citado, ya ha sido analizada en varios lugares, y fue el dinero de Dios, o derecho simbólico a entregar al fiel de la Universidad, en el acto en el que éste autorizaba la partida de una nave, o tasa por el despacho de la licencia de salida de la embarcación. Sobre el mismo, así como sobre los pagos a las iglesias y limosnas, conocidos como *santos y pobres*, volveré de forma más detenida en el apartado correspondiente.

Igualmente, más arriba me he ocupado de la rúbrica denominada como *costas de mercaderes*. De las cuales solamente he de añadir que en los registros de salida de 1482, 1491, 1495, 1496, 1499 y 1500 se mantienen invariables los 60 mrs. por este concepto, a los que aludí más arriba, que no aparecen en los de 1488 y 1489, mientras que en el de 1501 tenemos agregados en un mismo epígrafe o rúbrica costas y andador, por la cantidad de 80 mrs.; posiblemente, por la afinidad de esta tasa gremial con este empleado cuya misión era contactar con los comerciantes.

Su cometido era, como su nombre indica, *andar* a comunicar a los mercaderes locales, a los foráneos que se encontrasen en la villa o a los huéspedes de los que no estuviesen, que se iba proceder a contar las averías de sus mercancías a embarcar en las naves que iban a zarpar, el día y la hora, así como el lugar donde se iba a hacer, para que estuviesen presentes y así velasen por sus intereses. Con destino a dicho andador, en los registros de 1482 se consignaron entre 5 y 10 mrs. Esta rúbrica del andador desaparece de los documentos de 1488, 1489, 1490⁵⁷⁹, 1494, 1495 y 1496; pero sí se recoge en los de 1491,

579 Ese año, en la carabela Santa María, de Íñigo Martínez de la Pedriza, se contienen nada menos que 1.500 mrs. como costas de buscar esa nao por los mensajeros. Debíó de tratarse de mensajeros enviados a Ruan, hacia donde había partido, lugar en el que no habría consulado vizcaíno y por algún motivo era necesaria la presencia de representantes de la Universidad bilbaína en dicha plaza.

para algunas embarcaciones, ahora con un estipendio de 31 mrs. por nave. Año en el que junto a ellos se contienen pagos para *mensajeros*, en concreto cuatro, dos de 460 mrs. y otros dos de 365. Por el montante, debió de tratarse de correos enviados a Burgos, la corte u otras partes lejanas, con *mensajes* de la Universidad bilbaína sobre el flete de los navíos. En la anualidad de 1501 el andador recibió 80 mrs. por barco, y su rúbrica está presente en los 47 que constan para esa judicatura, si bien no aparecen mensajeros. Aunque sí hay pagos extraordinarios de este tipo, como el de 280 mrs. por el correo que se mandó a Burgos, en la carabela Santa María, de Diego de Rabanunza. Igual cantidad destinada a las costas de troteros⁵⁸⁰, en la nave del mismo nombre, de Fernando Delgado; por lo que puede que dichos troteros también partiesen hacia dicha ciudad castellana. Mientras que en la nao S. Martín, de Diego de Basurto, sí se indica que sus troteros, en este caso por 300 mrs., sí que fueron allí. En la carabela S. Pedro, de Íñigo Vasco, lo que se envió a dicha capital, por la misma cifra, fue un mozo; si bien el que fue mandado por la nao Santa María, de Pedro de Eguía, tío de Juan de Ceberio, comandada por este último, estuvo remunerado con 469 mrs. Y, finalmente, el mensajero que Pedro Embito despachó a Burgos, antes de que la carabela Santa María, de Pedro González de Salazar, patroneada por Juan González de Gobela, partiese para Flandes, cobró 340.

Algo más complejo se presenta el panorama para la cuestión de los andadores en el caso de las llegadas o importaciones, pues aparecen dos de ellos, el de los mercaderes y el de los huéspedes. No sabemos a qué se debió esta diferenciación, pero una primera hipótesis, que aquí lanzo, es que el primero, que se recoge en los registros de las legislaturas iniciales, atendió tanto a unos como a otros. Esto es, comunicó la llegada de las naves a los mercaderes locales con géneros en ellas embarcados, para que se allegasen al puerto para su recepción; lo que haría asimismo con los mercaderes forasteros que se encontrasen en el lugar, o con sus huéspedes, en caso de ausencia de aquéllos. Sin embargo, a medida que pasó el

580 Encargado de llevar el correo. Su nombre proviene de *trotón*, caballería que tiene como paso ordinario el trote. Sobre el servicio de correos de la Casa de Contratación de Sevilla, a comienzos del siglo XVI, para comunicar la llegada de barcos procedentes del Nuevo Continente, Ladero Quesada, 2002, pp. 20-21.

tiempo, ante la mayor afluencia de mercancías y la necesidad de la inmediatez en este servicio de noticias, para prevenir desapariciones o daños en los bienes si el dueño, o su representante, no se encontraba presente en la descarga, se habría hecho precisa la utilización de mayor número de andadores que actuasen simultáneamente, uno para ir a informar a los tratantes locales y el otro a los foráneos o sus respectivos huéspedes.

De este modo, en las averías de entrada de 1481 los únicos andadores presentes son los de los mercaderes, como ya he adelantado, que cobraron 20 mrs. por las naves arribadas en noviembre de ese año, y 30 por las de diciembre. En las judicaturas siguientes, 1482-1483 se mantiene este estado de cosas, con un salario para el andador de los mercaderes de 20-30 por navío; aunque en la carabela de Juan de Rada de 1482 se consignaron 100 mrs. para vino (brebaje, partida que veremos solía ser de 50 mrs.) y andador de forma agregada. En la de 1489 aparece ya el de los huéspedes que, frente al de los mercaderes, que permaneció con sólo 30 mrs. de sueldo, este nuevo cobró entre los 40 y los, nada menos, que 200 mrs., mientras que la remuneración más habitual fue la de 130 mrs. Una disparidad tan notoria entre unos y otros honorarios, tanto entre ambos tipos de andadores, como entre los de una misma clase, únicamente se explicaría por la cantidad de comunicaciones que tuviesen que efectuar por embarcación atracada; de forma que, a más carga, más desplazamientos y mayor retribución. Lo que nos habla de que el mayor volumen de negocio en la localidad estaba en manos de traficantes forasteros y sus huéspedes, que eran más numerosos y recibieron mayor cantidad de notificaciones, frente a los tratantes locales, menos numerosos y con menor cifra de avisos. Al menos eso es lo que se desprende de los registros de ese ejercicio, en los que aquellos navíos que introdujeron más cuantía de género, sobre todo fardes de lienzos, son los que más dinero destinaron en la avería de entrada a pagar a los antedichos andadores. En 1493 el andador de los huéspedes percibió entre 50 (dos barcos) y 100 mrs. (los otros 7); en cuanto al andador de los mercaderes, recibió los antedichos 30 mrs. en los tres primeros registros, pero en los cuatro últimos este diero se anota en una nueva rúbrica llamada

registro, por lo que no sabemos si lo siguió cobrando el andador de los mercaderes o pasó al escribano. En la judicatura siguiente, 1494, y en las posteriores, se mantienen esos 30 mrs. del *registro*, desaparece el epígrafe del andador de los mercaderes, y el de los huéspedes pasó ese año a ser retribuido con una suma entre los 50 y 154 mrs., si bien la cifra más habitual fue de 100, invariable desde el registro 14 al último, el 35. Cantidad que se mantuvo asimismo inalterada en 1495, excepto en un caso en el que fue de 80 mrs. Para volver a ser variable en 1499, con remuneraciones entre los 30 y 100 mrs.; y 1500, entre 30 y 80.

Vistos los gastos de averías de llegada realizados de forma más o menos fija en andadores de Bilbao, veamos ahora los que de manera eventual se destinaron a pagar mensajeros —igualmente denominados *mozos* o *troteros*— que fueron empleados fuera de dicha villa, sobre todo para comunicar a Burgos el ataque de la flota procedente de Flandes. Sin embargo, el primero de ellos que encontramos, de diciembre del año 1481, es un apunte de la carabela de Íñigo de Sestao, proveniente de Nantes, que invirtió 314 mrs. para enviar a un trotero a Burgos a comunicar la partida de la flota hacia Flandes. Esto es, que un convoy habría salido desde Bilbao rumbo a la antedicha ciudad bretona, y una parte habría seguido hacia el susodicho destino flamenco, y otra habría retornado al puerto Bilbaíno, entre ellas la nave de Sestao; con cuyas averías se envió a un mensajero a la capital castellana, para informar de que la armada prosiguió viaje tras hacer escala en Nantes. Ya en la carabela de Juan de Zaldondo, de dicho mes y año, los 3 reales, o 99 mrs., sí fueron destinados a remunerar a un mensajero que desde Bilbao fue a Burgos. El de la carabela de Fernando Sánchez de Larrea con el mismo cometido costó 115 mrs.; y el de la de Juan de la Talaya, de nuevo 3 reales. En 1482, la carabela Magdalena, de Martín de Amesqueta, incluyó 130 mrs. de un mozo que salió a Lequeitio; tal vez a comunicar su llegada desde Londres, pues su patrón, el citado Amesqueta, era de dicha villa. El de la de Fernando de Larrea, marchó a Burgos, como era lo normal, por 200 mrs. En 1489, el trotero mandado allí subió a 9 reales, o 279 mrs., en la nao de Juan de la Borda. Como es de suponer, estos mozos, mensajeros o troteros

que iban de un sitio para otro no trasladaban las noticias o mensajes de viva voz, sino que portaban cartas y otros documentos; caso del trotero enviado igualmente a Burgos con las cartas, por 90mrs., en la nao de Pedro de Gueldo, cantidad que fue adelantada por Martín Sánchez de la Naja. Mismo montante que para el que fue mandado en la siguiente nao, la de Diego Pérez de Arbolancha, y en la de Lope de Acha, que, como la anterior, también procedían de Londres y habrían llegado el mismo día, pues sus averías se contaron entre el 1 y 4 de septiembre. En este caso todo indica que no se despachó un mensajero por nave, sino que uno mismo llevaría a la ciudad castellana la nueva de la entrada de todas las embarcaciones que arribaron juntas, procedentes de un mismo punto de partida; de forma que los maravedís consignados en cada registro, sólo 90, mucho menores que los mencionados en otros casos, si los sumamos, hacen una cifra similar a la que se empleó en remunerar a otros troteros arriba vistos. Aunque en ese citado convoy habría participado la carabela de Pedro Jiménez, patroneada por Juan de Ceberio, pues provino asimismo de la capital inglesa, pero no constan entre sus averías pagos para mensajero alguno. No obstante, en la siguiente embarcación de esa legislatura, cuyas averías fueron contadas ese mismo 4 de septiembre, la nao de Martín Íñiguez de Arechaga, en este caso procedente de Nantes, también aparecen los susodichos 90 mrs. del trotero de Burgos. Lo que indica que no sólo se mandaría un único mensajero a dicho destino en caso de llegada de un convoy, entre cuyos barcos se repartiría su costo, sino que dicho heraldo sería aprovechado por otros navíos que atracasen en fechas próximas desde otros destinos; el cual sería retribuido entre todos ellos, para ahorrar costes y que a cada uno de estos buques le saliese más barato este apartado de las comunicaciones. Mientras que en la nao de Juan Fernández de Arbieta, que arribó desde Flandes, los troteros fueron mandados de La Esclusa a Zelanda, y fueron pagados por el maestro con 570 mrs.

No reaparecen gastos destinados a remunerar a mensajeros hasta las averías de 1491, cuando en la nao de Sancho de Bilbao se emplearon 310 mrs., en un trotero que fue a Burgos. En la de Diego de Arbolancha, misma cantidad para un mozo que partió

con igual destino; en esta ocasión se tenían que entregar a Juan de Arbieta, posiblemente porque los habría adelantado de su bolsillo. Idéntico caso que el de la de Martín de Eguía, que llegó el mismo día, la retribución de cuyo trotero habría sido adelantada por Juan Íñiguez. Igualmente, la nao de Pedro López de Vitoria empleó en ello 10 reales, o 310 mrs. Por lo que ésta parece que se convirtió en la cantidad habitual para estos fines. Aunque el mozo de la nao de Arechaga obtuvo solamente 265; y el de la de Juan de Amézaga apenas 15. Pero sube a 372 en 1494, en la nao de Juan de Zabala; y a 310 en la de Pedro de Larrinaga. Ese año reaparecen los gastos en mensajeros en Flandes, como el hombre que fue a la costa —desde Brujas o Amberes, posiblemente, que están en el interior, como es sabido—, al que se entregaron de la nave de Martín de Bilbao 2 ducados; mismo caso que los 2 ducados, o 750 mrs., de un cable que se cortó —este fue un gasto menudo de una incidencia menor que no merecía realizar una avería gruesa, sino que se contaba entre las comunes, como otros que veremos— en la nao de Ochoa de Larrinaga, y por el hombre que se envió a la costa, en las averías de 1495. Desembolsos que también los hay en Nantes, en 1494, en las averías de la carabela de Jonet David, que al llegar a la desembocadura del Loira, a Saint-Nazaire, mandó un hombre desde allí a Garanda (¿Guérande?) para saber de un navío amarrado, al que se dieron 100 mrs. —su equivalencia en dinero bretón, como es de suponer—. Estos datos de este año nos ofrecen otra información importante. Para casi todas las naves de esa judicatura, como vimos, disponemos de la fecha de atraque de las embarcaciones y la del día en que fueron contadas sus averías. No suelen ser las mismas, pero sí estar próximas, apenas unas jornadas de intervalo, 10 como mucho. Menos en el caso de la flota de Flandes, que arribó el 5 de julio, pero para algunos de sus barcos se contaron las averías el 23, como las naos de Pedro de Anchaza y de Ochoa de Zorondo, o la carabela de Martín de Leuzarra, mientras que la nao de Martín de la Rentería lo hizo el 26. Tal dilación se explica porque tras que el trotero partiese a Burgos —al que se entregaron 6 reales, o 186 mrs. del primer navío; 186 mrs. del segundo; y, 4 reales, o 124 mrs., del tercero—, había que esperar a la llegada de los mercaderes de esa ciudad y de los representantes de su Universidad para comenzar

a contar las averías. Sin embargo, otros buques de esa expedición que entraron el mismo día, la carabela de Ochoa García de Salazar —en la que al trotero se destinaron 155 mrs.— y la nao de Fortuno de Arana, contaron sus averías el día 10. En este caso, como en los restantes de esa legislatura, o bien los mercaderes propietarios se encontraban en la villa y no hizo falta esperarlos tanto tiempo como a los antes vistos, bien se dieron más prisa en llegar, o bien entregaron poderes a sus huéspedes locales para recibir en su nombre sus géneros; o una combinación de todas esas posibilidades.

En 1495 las cosas se mantienen en términos parecidos. En la carabela de Colin Otin, al trotero que fue a Burgos se destinaron 279 mrs.

Puede que los ejercicios de salida o de exportación para los que no aparecen pagos a los andadores, su remuneración se subsumiese en otras partidas de gestión. O puede que hiciera de tal el escribano. En este sentido hemos visto en las entradas cómo parece que hubo cierta confusión entre el andador de los mercaderes y la partida del *registro*, que debió de corresponder a dicho escribano. En 1482, en las salidas, el epígrafe dedicado a los honorarios del mismo fue el que se denomina como *carta*. Esto es, por la redacción de la *carta* o documento de registro de las averías se pagó al escribano correspondiente, del que no se anota el nombre, 60 mrs. para las ocho primeras embarcaciones de las que se conservan datos de esa legislatura, y 100 para la diez restantes. Como en 1488 ya aparecen dos rúbricas con montantes destinados a lo que sería la labor de este notario, el *registro* (lo que equivaldría a la anterior *carta*) y *papel y tinta*, cada uno con 60 mrs., hemos de entender que en 1482, en el caso de los primeros barcos registrados, el escribano hubo de correr con el pago del papel y tinta para la redacción de los textos de su propio bolsillo; mientras que en los últimos se le subió la remuneración a 100 mrs. para adquirir ese material. Dinero que en 1488 ya aparece en una partida específica, a la que se consignaron los antedichos 60 mrs., mientras que el salario del fedatario quedó, asimismo, en los susodichos 60 mrs. de 1482. Estas rúbricas de 60 mrs. del *registro* y *papel y tinta* de 1488 se mantienen

ya de forma inalterada para todos los años posteriores⁵⁸¹. No obstante, en 1496, si bien se repiten los citados epígrafes de registro y papel y tinta, en los conocidos 60 mrs., como ya he indicado, en algunos casos aparece otra remuneración para el escribano, para lo que se recupera el apelativo de *carta*. Ello ocurre con la carabela Santa María, de Juan Sánchez de Basozábal, en la que se pagó al notario por la *carta* 80 mrs.; en la nao de Martín de Morgaondo, que fueron 120; en la nave de Fernando del Ojo se dice que abonó el maestre al fiel 90 mrs. de la *carta*, más 60 mrs. de *registro* (5 reales y 15 mrs.); en la de Antón de Bilbao, le entregó el fiel al escribano 80 mrs., que tomó por la carta, y 60 de registro, total, 140 mrs.; y en la siguiente, Pedro Sánchez de Irujta dio por la carta otros 80 mrs. Como vemos, todavía por esas fechas el sistema de averías no estaba maduro y se confundían unas partidas con otras. En 1501 se abonaron al fedatario de la carabela S. Antón, de Juan de Ceberio, 300 mrs. más de costas que se le debían por los autos hechos sobre los maestres; así como, por la ida a Portugaleta, por mandado de Sancho de Lalo (representante de la Universidad de Burgos) sobre Coscojales —puede que se tratase de alguna operación legal a realizar en dicha villa—.

Si nos vamos ahora a los registros de llegada o de importación, en 1481 encontramos una rúbrica denominada *escribano*, al que se remuneró con 20 mrs., según las noticias de los navíos que presentan este dato. La menor retribución, con respecto a las averías de salida arriba vistas, de 60 mrs. o más, se debe a que el tipo de documentos de entrada de mercancías eran algo más simples, con menos trabajo por tanto, que los redactados para las salidas; pues, como, sabemos, carecían del resumen de las cartas de fletamento como epílogo de los mismos. Para 1482, sólo uno de los 28 barcos que se conservan en la documentación de esa judicatura tiene consignado el pago al escribano, en este caso 30 mrs. Las naves de 1483 nada dicen al respecto. Mientras que en 1489, como ya vimos en las relaciones de exportación, aparece una nueva rúbrica,

581 En 1491, en la nao de Juan de Arechaga, cuyas averías se contaron el día 22 de marzo, sus 70 mrs. de papel y tinta se cargaron solamente sobre los 60 paños que trajo la nave, no sobre el plomo que transportó.

papel y tinta, pero, sin embargo, desaparece la del escribano. Es de suponer, como también he dicho, que este nuevo capítulo, al que en todos los casos de ese año se destinaron 70 mrs., menos uno que fueron 40 y otro que fueron 50, engloba los anteriores derechos del escribano, al que ahora se le pagaba, asimismo, por el material empleado en su trabajo. En 1490 esa cifra de los 70 mrs. para el papel y tinta se repite en todos los apuntes conservados para los que hay noticias de este tipo, excepto un caso de 140, puesto que las averías de la carabela de Sabugal fueron contadas conjuntamente con la siguiente de los registros de ese ejercicio, la nao de Rolin de Uribarri. En 1491 y en judicaturas posteriores se mantuvo este estado de cosas de los 70 mrs.

Si bien en 1493 vimos aparecer la rúbrica del *registro*, con 30 mrs., que parece vino a reemplazar a la del *andador de los mercaderes*; por lo que puede que el notario, que sería el acreedor de esa partida, como parece lógico, hiciese las veces de dicho andador, como ya he expuesto más arriba⁵⁸². En las anualidades posteriores desapareció por completo dicho andador y se mantuvo este capítulo de los 30 mrs. del *registro*⁵⁸³. Mientras que en las importaciones no consta la rúbrica de los registros, salvo en alguna rara excepción, como las carabelas de Íñigo Vasco, Martín de Arriaga, Pedro Ortiz de Leura y Martín de Leuzarra, que en 1493 llegaron desde La Rochela, las dos primeras, y Nantes, las otras dos, en las que se destinaron a este fin los susodichos 30 mrs. por cada una.

Cuando las naves llevaban poca carga, para que no resultasen excesivas las averías, se les hacía precio por varios conceptos que se englobaban conjuntamente a un coste más económico. Caso de la carabela de Juan de San Juanes y de la nao mayor de Martín Ibáñez de Leuzarra, que en 1499 arribaron a Bilbao. A la primera se le cobraron por costas de la nave de registro, papel y tinta, y costas de andador, 52 mrs. globales; a la segunda, 54. Cosa parecida a la

582 En la nao de Juan de Arechaga, este papel y tinta lo pagaron los 60 paños que trajo de Londres, no el plomo.

583 En 1495 en algunos barcos los restos de las averías comunes fueron a parar al escribano, caso de las naves de Juan de Arazama, Íñigo Vasco y Martín Sánchez de Zabudín, llegadas desde La Rochela, donde se dice que en la primera 217 mrs. tuvieron esa finalidad, y en las otras, 200 y 211, *para mí*.

de la carabela de Pedro de Larrauri, del año 1500, que por papel y tinta, registro y costas del andador (para el que se mantuvieron los 30 mrs.) pagó 100.

Como en el caso de las *cartas*, y como luego veremos para el *dinero de Dios*, en la relación de exportaciones de 1482 aparecen otras rúbricas únicas o diferentes a los restantes años, lo que nos indica que, probablemente, se tratase de uno de los primeros documentos de este tipo en ser redactados —como he apuntado en otra parte, parece ser que fue hacia ese año cuando echó a andar de forma efectiva la Universidad bilbaína—, y que los posteriores ya adoptasen una forma más simplificada y menos farragosa. Sobre todo si tenemos en cuenta, tal y como veremos a continuación en el siguiente apartado, que en el antedicho de 1482 se recogen hasta 18 rúbricas con fines píos que ya no se reproducen en adelante, sino que fueron subsumidas en una sola. Así, como he dicho, esa anualidad hay un título que se denomina *balizaje*, de 5 mrs. por navío; lo que vendría a ser una tasa para el mantenimiento de las balizas del canal del Nervión, que ya no vuelve a constar posteriormente. Del mismo modo, la rúbrica del *brebaje* solamente está presente en los registros de entrada de los primeros años. Que, a buen seguro, se destinó a libaciones de vino, cerveza o sidra para desear el éxito del viaje. En los que ascendió, asimismo, a los antedichos 50 mrs. en 1481. Cantidad que se mantuvo en 1482 en la mayor parte de las ocasiones, si bien en casi la mitad (12 de 28) subió a 70. Suma que en 1483 ya fue la habitual, menos un ejemplo de 75. En 1482, en la carabela de Fernando de Larrea esos 70 mrs. fueron empleados tanto en vino como en fruta; en 1491 se habla para la carabela de Guilloma Coser y Beltrán de dos pipas de sidra, para las que trajo de allá (Nantes) firmado que le diesen 1.000 mrs., a buen seguro para el brebaje de celebración de la llegada. En las averías de 1495 de la carabela de Juan Martínez de Gamis se contienen 1,5 botas de cerveza, por 600 mrs. En la siguiente, la de Ochoa de Zoronda, 1 pipa de cerveza, por 375 mrs. Ambas procedentes de Flandes.

El dinero que propiamente se destinó de entre estas averías flete a las embarcaciones, para ser aprestadas con él, fue el de las rúbricas de *mangas y clavos y sebo*.

En el primer caso, se trataría de reparaciones menudas o sustituciones de los elementos que sufrían mayor desgaste con la navegación. Y que no sólo serían las mangas⁵⁸⁴ y los clavos con los que se ajustaba el maderamen y otros componentes de los barcos, sino cualesquier otras piezas de menor enjundia. Pues, según los montantes pagados, que ahora veremos, no se podrían cubrir con ellos los gastos del velamen, la palamenta ni de la cordelería o cordaje que, según los códigos de averías de Burgos sí debían costearse con las averías flete; pero, como vemos, en este caso se seguía la normativa bilbaína que no lo contemplaba. De modo que, por tanto, correrían por cuenta del propietario del navío, y no de los mercaderes que satisfacían dichas averías, según la normativa bilbaína.

En las salidas de 1482 este epígrafe ascendió a 140 mrs. en todos los casos; menos el último barco de ese año, que pagó 150, y en el de Martín Sánchez de Barraondo, en el que se agrupó junto al sebo, de forma que montaron ambos conceptos 3.440 mrs. A partir de 1488 ya son variables y oscilan entre los 180 y 220 mrs., sin que se pueda aseverar a qué fue debida esa variación, que no fue la carga —en algunas de las embarcaciones más cargadas se computó menos en esta partida que en otras con menos género— ni el total de lo recaudado por estas averías flete —así, la nave que ese año re-

584 Según el diccionario de la RAE, las mangas pudieron ser un tubo, comúnmente de lienzo, por medio del cual se pone en comunicación con el exterior el aire contenido en un espacio cerrado más bajo, como el sollado de un buque o la galería de una mina, para procurar la ventilación. Mientras que la *manga catavientos* es una pieza textil troncocónica y abierta en ambos extremos, que se sitúa en lo alto de un mástil y mediante su orientación señala la dirección del viento. En las exportaciones de 1499, en la carabela S. Bartolomé, de Juan de Montellano, se dice que fueron 7 las mangas y nada se apunta de los clavos; mientras que en la siguiente, la de Antón de Coscojales, fueron 8; en la de Fortuno Pérez de Salcedo, 10, que juró el maestre haber empleado; mientras que en la de San Juan de Mauraza se indica que fueron 10 los *mangueros* —acepción con el mismo significado que *manga*, pero que también tiene el de pedazo de lona alquitranada, en forma de manga, que sirve para sacar el agua de las embarcaciones—; y en la de Juan Sánchez de Zalduondo, otras mangas; 8, en la de Pedro de Larrauri, como en la de Martín Ibáñez de Leuzarra. En 1500, a la nao S. Pedro, de Martín Sánchez de Arriaga, se destinaron 10 mangas. En 1491, en las salidas, en la carabela Santa María, de Íñigo Ortiz de Sestao, se añadieron a las averías 2.100 mrs. para una olona que se dio al maestre y 300 para otras costas. En la S. Salvador, de Martín Sánchez Zabudín, de ese mismo año, se anotan otros gastos, como sal, miras y ¿granel?, por 128 mrs.

colectó más averías, 5.470 mrs., la nao Santa María, de Juan de Lojo, sólo destinó 180 a *mangas y clavos*—. Por lo que la única explicación posible que queda es que se pagase en función del estado del navío, esto es, mayor cantidad de dinero cuanto más reparaciones de este tipo precisase. En términos similares se mantienen las averías de 1488, que basculan entre los antedichos 180 mrs. y los 240; mientras que en las de 1490 el intervalo es mucho más amplio, 60-400 mrs. —a veces se corresponderían con el dinero más o menos exacto empleado por cada navío en ese concepto, pues no siempre las cantidades están redondeadas, como vimos en la rúbrica del *cuerpo de la nave*, cuyas tasas parece que se abonaron por tramos, si bien aquí da la impresión de que también pudo haberlos como en aquéllas, pues ciertas cantidades, como la de 180 mrs., 265 ó 300 se repiten muy a menudo—; en los ejercicios restantes no se aprecian diferencias sensibles con respecto a lo dicho para estos primeros.

Por su parte, en los registros de entrada son escasas las referencias a mangas y clavos, de forma que sólo se anotan de forma ocasional. Como los 2 reales de la carabela de Pedro Ibáñez de Zurbarán, llegada en 1482 desde Londres; los 100 mrs. que se gastaron en mangas en la carabela de Juan de Tranes, que en 1489 arribó procedente de Irlanda; o, las 2 mangas por 54 mrs. que el maestre Juan de San Elices juró en 1500 que, después de haber fletado su carabela, y comenzado a cargarla, el *¿inglés?* le había cortado en Nantes. En 1499 la carabela de Rodrigo de Riba trajo firmado, seguramente en su padrón de *saborne* (libro de cargazón), que los cónsules locales de Nantes, desde donde zarpó, acordaron dar al maestre 210 mrs. por este concepto. Algo que ya sí queda claro en la siguiente, la de Pedro Sánchez de la Carrera, que salió desde La Rochela, cuyos 250 mrs. por las mangas y clavos sí venían asentados en su correspondiente arancel de *saborne*.

El *sebo* aparece expresado en esta rúbrica, que suele ser la última y más voluminosa del sumatorio final, en quintales y/o su equivalencia en maravedís, al precio que costaba en Bilbao, por tanto, o en la moneda local, en caso de que se pusiese en las plazas europeas desde donde el navío zarpase hasta dicho puerto. El ensebado de las naves tenía como finalidad su impermeabilización y se debía ha-

cer antes de su salida en casi cada viaje⁵⁸⁵. De hecho es una partida que está presente en prácticamente todos los registros. Sin embargo, como a veces se establece que se compruebe en destino si el navío

585 Como veremos en la tabla 24, en la carabela de Antón de Coscojales, que en 1499 llegó de Nantes, se dice que fue ensebada dos veces. Tras la primera, no habría quedado bien, por lo que fue sacada (probablemente del río Loira, a la ribera) y descargada, para volver a ser ensebada y vuelta a cargar. Esto quiere decir que el sebo se daría en un lugar seco, ya fuese como en este caso en la ribera del río o en la costa, para lo que se aprovecharían las mareas bajas, ya que no se dispondría de diques secos o estancos en las instalaciones portuarias, ni de las técnicas para introducir en ellos estas embarcaciones tan voluminosas y pesadas. En los primeros viajes a América también aparecen averías flete, cuyo destino principal, como en el caso que aquí nos ocupa, era la compra de sebo, en este caso en torno a los 2-3 quintales de sebo colado (derretido) con el que despalar el barco (Ladero Quesada, 2008, p. 91). Hacia 1485 el duque de Medina Sidonia demandó al maestre Pedro Ochoa de Iturriaga, al que sus oficiales y factores habían fletado una nao en la que cargar atunes en Sanlúcar de Barrameda, más concretamente en Santi Petró, destino a Levante. Pero, en lugar de partir con ellos inmediatamente, puso el navío en dique seco para carenarlo y no emprendió viaje, de modo que se perdió parte del valor del cargamento, en precio y calidad, por un montante estimado de 200.000 mrs. El maestre, el año anterior, 1484, argumentó que había puesto su nao Santa María en seco, como se solía hacer, pero que como las mareas fueron pequeñas no la pudo sacar, por lo que se abrió el casco y se comenzó a llenar de agua, y tuvo que repararlo. Tras lo cual se allegaron allí los alcaldes de Chiclana y dieron el pecio por perdido, como naufragado, al tiempo que le reclamaron en nombre del duque, y so pena de muerte, el navío y todos los bienes que llevaba, y que no se acercase a la embarcación; lo que ahuyentó a la marinería e hizo que se perdiese la nave. De modo que, aunque Iturriaga reclamó justicia del aristócrata, no la obtuvo, sino que al dar el barco por naufragado le fueron quebrados tanto el casco como el mástil. Motivo por el que puso el caso en manos de los Reyes Católicos. Quienes recordaron las leyes aprobadas por ellos en las Cortes de 1480 de Toledo, según las cuales se prohibía en todo el reino hacer pecio de las naves naufragadas, de forma que su cargamento quedaba en poder de sus dueños y no les podía ser tomado (FDMPV, 119, pp. 198-201; 120, pp. 26-29; García de Cortázar, 1966, p. 267). En este sentido, en aplicación de las citadas leyes de Toledo, en 1500, Íñigo Martínez de la Pedriza, vecino de Portugalete, denunció al corregidor de las Cuatro Villas de la mar (cántabras), porque cuando retornaba de Flandes con su nao cargada de paños y otras mercancías, hubo de refugiarse en Laredo, pues su embarcación hacía agua; pero el teniente de corregidor local, so pretexto de administrarle justicia, mandó al alguacil a prenderle ciertas mercancías y aparejos, en suma de 500.000 mrs. (AGS, RGS 1500-01, 139). En 1501 los maestros donstiaras Diego de Urgas, Pelegrín de Urna, Jimeno de Iceldo y Tomás de Andúez, en su nombre y en el de los restantes, denunciaron ante los soberanos las nuevas tasas que les exigía el concejo por su paso con sus naves por El Puerto de Santa María, así como por ponerlas a monte, para limpiarlas y aderezarlas. Lo cual era contrario a derecho porque el Guadalete y sus playas eran de realengo, y porque los de S. Sebastián gozaban de privilegios para no pagar este tipo de derechos (AGS, RGS 1501-09, 119).

había sido ensebado, esto quiere decir que no siempre se hacía así y, por tanto, no resultaba imprescindible para la navegación; a este respecto, en las salidas de 1499 el patrón Antón de Coscojales juró que el sebo le había costado 1.600 mrs. De manera que sería potestativo por parte del maestre exigir dinero destinado a este fin, en función del estado del vaso de su buque. La nao Todos los Santos, de Lope de Acha, que zarpó en 1496, empelo 3 quintales y 36 libras de sebo, a 850 mrs./quintal, en el primer ensebado, en total, 3.686 mrs.; mientras que en el segundo utilizó 3 quintales y 16 libras, a 1.265 mrs./quintal, lo que supuso 3.792 mrs.; en total, sumó todo, 7.480. Estos dos ensebados se habrían hecho en el mismo puerto de Bilbao, uno tras otro, o puede que el segundo se efectuase en destino, tras el arribo de la embarcación a Flandes. Ese mismo año la nao S. Silvestre de Martín Sánchez de Leuzarra, también fue ensebada dos veces, con un total de 7,5 quintales por 7.800 mrs.; mientras que en las salidas de 1499, se indica que los 1.542, a 2 ducados quintal, fueron para el primer viaje (ida) de la carabela S. Pedro de Martín Ibáñez de Leuzarra. En este sentido, en 1488 de la nao S. Silvestre, patroneada por Martín Sánchez de Leuzarra, se dice que aparte de los 2 quintales de sebo que le fueron dados, si necesitase más se le debería pagar la demasía. Mientras que en 1495, de la carabela Santa Ana, de Colin Otin, se apunta que si la ensebare que le paguen allá, esto es, en destino; lo cual indica que el ensebado se haría después de contadas las averías en origen. Por el contrario, cómo ese mismo año el maestre Sancho del Castillo afirmó que su carabela no había sido ensebada, en los registros de averías de la misma se anotó que este extremo se comprobaba a su arribada, pues este gasto había sido en ellas incluido, de manera que si era así le sería tomado en cuenta. Caso parecido al del barco siguiente, la carabela Santa María, de Juan Sánchez de Larrea, que en el momento de contar las averías todavía no había ensebado, pero para la que se previeron en éstas 2,5 quintales de sebo; de modo se hacía necesario saber lo finalmente ocurrido cuando se procediese a su descarga, para finiquitar las cuentas.

Lo normal es que se empleasen por casco entre 1 y 6 quintales de sebo, cuyo precio osciló entre los 700-900 y los 1.100-1.200 mrs./quintal —en algún caso está el precio por libra, como en 1491, don-

de fue de 8 mrs./libra, para la carabela de Íñigo Ortiz de Sestao; o el precio en doblas, con las 2 por quintal de 1499, de la carabela de Pedro de Larrauri; o los 2 ducados por quintal de ese mismo año, de la carabela de Martín Ibáñez de Leuzarra y de la de Lope Ibáñez de Leuzarra, que utilizó 1 quintal y $\frac{3}{4}$ por 1.218 mrs.—, con lo que algunos de los totales de este epígrafe llegaron a más de 8.800 mrs., con mucho, los más abultados de todas las averías. Mientras que la Santa María de Pedro de Bilbao, el año 1494 precisó de 2 quintales por 2.126 mrs., a 900/quintal, por ser el navío nuevo y éste su primer viaje. La carabela Señor Santo Crucifijo, de Juan de Montellano, que partió en 1490, solamente necesitó de 25 libras de sebo. En este sentido, no todos los apuntes están en cantidades redondeadas, los hay de algunas libras, como el susodicho, o de algún quintal más fracciones de quintal ($\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$) o más algunas libras, pues, en un artículo tan caro como éste la precisión era importante para no gastar más de lo necesario, con lo que no había lugar a muchos redondeos ni a tramos contributivos, como en otros casos.

En cuanto al ensebado de los barcos que llegaban a Bilbao, en el registro de 1481 solamente aparece uno, la carabela de Ortega Sebastián, en la que se emplearon 950 mrs. Algunos más se registran el año siguiente, 1482. Como la carabela de Pedro Ibáñez de Zurbarán, que vino de Londres, en la que se utilizaron 2 quintales y 27 libras, que costaron 6 coronas y 6 gruesos, equivalentes a 2.178 mrs. Esto, además de permitirnos saber en todo momento cuáles fueron los cambios entre los sistemas monetarios de las regiones con las que comerciaba Bilbao, así como el tipo de piezas que circulaban en ellas, nos confirma la idea de que las averías contadas en origen, en la moneda local, se abonaban en destino, en la del país de llegada; aunque, como también he dicho, parte de las mismas, para los gastos de partida, se podían entregar en origen, o adelantar por algún miembro de la expedición o agente local, los cuales luego serían resarcidos a la llegada de la nave a su destino. De este modo, en el resto de las embarcaciones de ese año menos en alguna, el sebo aparece en maravedís. Sigamos con éstas, que voy a analizar por lugares de procedencia, para éste y para los ejercicios posteriores, para así poder calcular la evolución de los cambios monetarios

Tabla 23: Averías empleadas en sebo en los barcos zarpados desde Londres, en moneda local y su cambio en moneda castellana

Año	Mes	Maestre de la nave	Sebo en peso	Averías	Mrs.
1482	Ene	Pedro Ibáñez de Zurbarán	2Q, 27L	6 coronas y 6 gruesos	2.178
	Abr	Martín de Amesqueta	1Q		1.100
	Jul	Pedro Sánchez de Sabugal	2Q, 25L	30 gruesos de Inglaterra, por corona, a 350mrs.	1.355
		Juan de Rada	2Q	6 coronas, a 385mrs.	2.310
1489	May	Juanote de la Borda	2Q		1.800
	Jun	Juan de la Borda	2,5Q		2.250
		Pascual de Arteta	2Q		2.250
	Sep	Juan de Ceberio	2Q		1.600
1490	Ene	Martín Sánchez de Leuzarra	3Q	6 coronas	1.800
	Jun	Juan de Santander	3,5Q		2.279
	Jul	Íñigo de Zangronis	2Q		1.260
1495	May	Martín de Rentería ¹²¹	5Q	8 sueldos quintal, 2 florines	3.675
	Ago	Juan Martínez de Plasencia	2Q	6 sueldos y 8 dineros quintal	1.125

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Tabla 24: Averías empleadas en sebo en los barcos zarpados desde Nantes, en moneda local y su cambio en moneda castellana

Año	Mes	Maestre de la nave	Sebo en peso	Averías	Mrs.
1482	Mar	Pedro Jiménez de Bertendona		3 coronas y 3 sueldos	1.200
	May	Pedro de Rueda		2 coronas	770
1489	May	Íñigo Vasco	3Q		375 ⁵⁸⁶

⁵⁸⁶ Salió de Southampton.

⁵⁸⁷ Sin duda, se trata de una cifra errónea.

Año	Mes	Maestre de la nave	Sebo en peso	Averías	Mrs.
1491	Feb	Pedro de San Martín	1Q		800
1491	Feb	Zabudín	1Q		800
	Jun	Íñigo de la Pedriza	2Q		1.600
		Martín de Bilbao	92L		920
	Jul	Juan de Montellano	1,5Q, 5L	13 sueldos	1.140
1493	Oct	Ochoa de Salazar	2Q	5 sueldos quintal	2.000
		Martín de Llano	1Q, 90L	5 sueldos quintal	1.900
		Sancho Martínez de Leura	1,5Q	5 sueldos quintal	1.590
1494	Feb	Pedro de Larrinaga	2,5Q		2.865
	May	Íñigo Vasco	1Q		1.100
		Juan de Montellano	1,5Q		1.500
		Ochoa de Aguirre	72L		760
		Jonet David	1Q	5 francos	1.000
	Jul	Juan de Zalduondo	1Q, 25L	10mrs. libra	1.250
	Oct	Juan de Barreza	1Q, 8L (se contó sólo 1Q)	4 francos y 10 sueldos quintal	900
	Oct	Sancho Martínez de Leura	1Q		900
1495	Mar	Martín de Bériz	1Q		837
		Juan Sánchez de Zalduondo	2Q		1.670
		Juan de Montellano	1Q, 75L		1.461
		Pedro de Salazar	1Q, 50L		1.253
	Abr	Lope de Larrinaga	1Q, 25L		1.000
		Colin Otin	1Q	4 francos	800
	Jun	Colin Otin		5 francos	1.000
		Juan Vasco		6 francos	1.200
		Sancho Martínez de Leura		6 francos	1.200
1499	Feb	Juan de San Juanes	1Q		820
		Ochoa de Aguirre	1Q		750

1499	Feb	Martín Sánchez de la Naja	1,5Q		1.275
	Mar	Pedro Sánchez de Solares (o Esclares)	0,5Q		365
	Abr	San Juan de Ajanguis	1Q		700
	May	Rodrigo de Riba	1,75Q		1.190
		Juan de San Juanes	1Q		660
	Jun	Juan de Montellano	1Q		650
	Jul	Ochoa de Aguirre	0,5Q		350
		Antón de Coscojales	3Q ⁵⁸⁷		2.050
	Ago	Pedro Sánchez de la Barrera	187L ⁵⁸⁸	10 dineros libra	1.557
1500	Ene	Juan de San Elices	90L	600 mrs. quintal	585
		Fernando de Alcedo	80L ⁵⁸⁹	700 mrs. quintal	602
	Feb	Juan de Pando	42L ⁵⁹⁰		295

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Tabla 25: Averías empleadas en sebo en los barcos zarpados desde La Rochela, en moneda local y su cambio en moneda castellana

Año	Mes	Maestre de la nave	Sebo en peso	Averías	Mrs.
1489	Jun	Juan de Larrea	1Q		800
1490	Ene	Juan de Montellano		3 coronas de oro	1.096
	Nov	Juan de Valle	1Q		800
1491	Mar	Sancho de Zaranza	4Q		3.200
	Abr	García de Laverea	2Q		1.600
	May	Juan de Bedia	1,25Q	5 francos y 12 sueldos	1.120
		Juan de la Borda	2Q		1.900
1494	Feb	Juan de Larrea	2Q		1.860

588 El sebo es de dos veces que ensebó. La primera se dio el sebo, luego sacaron la nave y la descargaron por cargo del maestre; después se tornó a cargar con la misma ropa otra vez. En total 3 quintales, por 2.050 mrs.

589 Juró que ensebó 2 veces.

590 Ensebada a la partida.

591 Juró que dio una calderada de sebo, que eran hasta 42 libras, porque no pudo ensebar más.

Año	Mes	Maestre de la nave	Sebo en peso	Averías	Mrs.
1495	Feb	Pedro de Bilbao el de Portugalete	1Q	5 francos quintal	1.000
	May	Juan de Arazama	1,25Q		875
	Jul	Juan de Carazana	3Q	2 francos	400
	Jul	Diego de Briviesca y San Juan de Solórzano	1Q	4 francos	800
1499	May	Pedro Sánchez de la Carrera	1Q	4 francos	800
	Ago	Juan de San Juanes		8 sueldos	580

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Tabla 26: Averías empleadas en sebo en los barcos zarpados desde Flan-des, en moneda local y su cambio en moneda castellana

Año	Mes	Maestre de la nave	Sebo en peso	Averías	Mrs.
1482	Jul	Íñigo Martínez de Jáuregui	1,5Q	11 sueldos y 6 dineros quintal, 17 sueldos y 3 dineros	1.250
1489	Jun	Antón de Coscojales	1,75Q		1.400
1490	Ene	Juan de Martiartu	3Q		2.250
1494	Ene	Lope Ibáñez de Leuzarra	1Q, 22L	14 sueldos el quintal, total, 3 ducados	1.125
	Ene	Sancho de Susunaga	1Q, 22L		1.125
	Feb	Juan de Zabala	3,5Q		3.370
		Antón de Coscojales	1Q	13 sueldos	900
		Martín de Bilbao	2Q	12 sueldos quintal	1.548
	May	Martín de Ysola	1Q, 20L	17 sueldos quintal (3,5 ducados y 6 dineros, total)	1.100
	Jul	Pedro de Anchaza	1Q, 10L	12 sueldos quintal	992
		Martín de Leuzarra	95L	14 sueldos quintal	902
		Ochoa de Zorondo	3,5Q	14 sueldos quintal, 2 florines y 9 sueldos	3.132

Año	Mes	Maestre de la nave	Sebo en peso	Averías	Mrs.
1494	Jul	Ochoa García de Salazar	2Q	14 sueldos quintal, 1 florín y 8 sueldos	1.405
		Fortuno de Arana	2Q	14 sueldos quintal	1.375
		Martín de la Rentería	2Q	14 sueldos quintal, 1 florín y 8 sueldos	1.375
1495	Feb	Juan Martínez de Gamis	1,5Q		1.300
		Ochoa de Zoronda	1,5Q		1.300
	Mar	Juan de Arechaga	1Q		800
		Salas de Leguizamón	2Q		1.600
		Fortuno de Arana	2Q	14 sueldos quintal, 1 florín y 8 sueldos	1.600
	Mar	Ochoa de Larrinaga	2Q	1 florín y 8 sueldos	1.600
	May	Martín Zuri	4Q	13 sueldos quintal,	3.120
		Juan de Sazauri	4Q	2 florines y 12 sueldos	3.120
		Juan Migueles	5Q	13 sueldos quintal, 3 florines y 5 sueldos	3.875
	Ago	Martín Sánchez de la Naja	3,5Q	14 sueldos quintal, 2 florines y 9 sueldos	3.000
1499	Mar	Juan Sánchez de Castro	3Q	5 ducados	1.375

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

En algunos casos, las averías se destinaron a fines extraordinarios. Como en las de salida de 1496, cuando en la nave de Fernando del Ojo se abonaron 60 mrs. Por lo que respecta a los gastos en lemanes y atojas propios de estas averías flete comunes, que he analizado en otra parte, como fueron variables, y a veces no eran necesarios, no se anotan en epígrafes o rúbricas fijas, sino que, cuando se utilizaron, quedaron registrados en apuntes asimismo extraordinarios. Lo que queda claro es que los desembolsos imprevistos que se produjesen una vez zarpado el barco correrían por

cuenta de los mercaderes fletadores. Si eran cuantiosos, entonces se procedería a contar una avería gruesa, si no lo eran, se incluirían entre las comunes. Caso de la carabela Santa Catelina, propiedad de Senoreo, vecino de ¿Lontubera? en ¿Jartín?, en la que el 18 de septiembre de 1499, tras ser contadas sus averías de salida, se presentaron el fiel y Martín Sánchez de Zamudio y dijeron que la nave había sido embargada en Portugalete, y para desembargarla había gastado en costas el maestro, Pedro de Larrea, 4 coronas de oro.

Como he apuntado más arriba, las averías eran abonadas en destino, tanto las de las exportaciones como las de las importaciones. Sin embargo, en ambos supuestos, como algunos desembolsos se hacían antes de la partida de la nave, era preciso que se adelantase el dinero de los mismos. Como también hemos visto, era el maestro el que se encargaba de este cometido, al entregar al fiel de la Universidad de Bilbao —otro tanto haría en los emporios mercantiles europeos con consulados vizcaínos, como Brujas o Nantes a sus respectivos cargos rectores— el numerario correspondiente a los gastos de zarpado, además de la tasa gremial del cuerpo de la nave, que corría por su cuenta, como sabemos; caso del dinero de Dios, misas o los registros que hemos estudiado anteriormente. De forma que a la llegada de la embarcación le serían satisfechos estos adelantos, junto al resto de las averías; tanto las expensas realizadas antes de partir, en mangas y clavos o sebo, como ha sido dicho; más las ocasionales que podrían surgir sobre la marcha, en función del estado de la mar, del tiempo atmosférico, la estación del año, las mareas..., tales como pilotajes de lemanes, atoajes, desestibas parciales, tasas portuarias... Estos dineros corrían, como también ha sido apuntado, por cuenta de los mercaderes fletadores del barco, en función de las mercancías en él cargadas, a las que se repartía, contaba, este total de las averías. Como hemos visto, a la salida se computaban solamente los abonos ya realizados y los previsibles, de forma que las averías finales serían mayores, pues a las anteriores se habría de añadir estos otros gastos no previsibles o variables. Los encargados de ajustar y cuadrar estas cuentas eran los cónsules y fieles, tanto de la Universidad de Bilbao, como de sus correspondientes consula-

dos a ella subordinados en el extranjero. Para ello, a la arribada de las naves emplearían una copia de los registros de averías de salida, así como los cuadernos de cargazón, o de *saborne*⁵⁹², en los que los maestros anotaban el género estibado en sus navíos y sus propietarios. En los primeros documentos, o en cartas aparte, en misivas más elaboradas, las autoridades de alguno de estos gremios locales se podían poner en contacto con sus homólogos de la corporación de destino mediante anotaciones puntuales, donde les transmitían mensajes sobre el pago final de las averías al patrón del barco, los desembolsos extraordinarios realizados en origen u otros incidentes o hechos dignos de ser comentados.

No necesariamente era el capitán del barco el que debía adelantar el dinero para satisfacer las averías locales bilbaínas, antes de la partida de la nave. A veces, y en ocasiones con bastante frecuencia, había algún otro voluntario que se ofrecía para tal fin; y no sólo para correr con el susodicho abono en origen, sino, generalmente, con el total de las averías de salida. De este modo, se sorteaba la prohibición de la saca de moneda nacional que imperaba, como sabemos, en Castilla, así como la paralela de exportación metales preciosos. Pues, al entregar por adelantado en Bilbao unas averías iniciales que luego eran satisfechas en destino, junto a las que surgiesen durante el viaje, esta parte aportada en moneda corriente castellana en origen, le sería satisfecha a la arribada, a quien la adelantase, en moneda local, lo que equivalía, por tanto, a haber sacado dinero castellano para comprar mercancías con él en los lugares de llegada, o efectuar operaciones financieras. Con todas las ventajas de contar con numerario del país, pero sin ninguno de los inconvenientes, como era el riesgo de llevar consigo grandes cantidades en metálico durante el viaje a dicho destino, o los gastos de su cambio por la moneda corriente en la región tras el atraque. A continuación veremos los casos que han quedado reflejados en los registros de exportación conservados:

592 Entre las averías de salida de 1499, en la carabela Santa Catalina, de Martín de Ugarte, se dice que en nombre de este maestro, Martín Sánchez de Zamudio presentó una carta del mismo donde reconocía haber recibido las mercancías embarcadas en su nave.

Tabla 27: Averías flete comunes de las exportaciones (según los totales recogidos en los registros)

Maestre	Destino	Mrs ⁵⁹²	En destino ⁵⁹³	Pagador
1482				
Pedro de Zabala	Flandes		7, 33Q y 3grs	Pedro Sánchez de Durango
Íñigo López de Jáuregui	Flandes		12,33Q y 8grs de Flandes	
Pedro Jiménez de Bertendona	Londres		10Q* y 1,5 rls	El maestre
Martín Sánchez de Barraondo	Flandes		25,66Q	Pedro de Iráñigui
1488				
Sancho de Bilbao	Flandes	4.256	15Q, 1L (280mrs./Q)	El maestre
Martín Sánchez de Leuzarra	Flandes	3.875	13,5Q	El maestre
Juan de Lojo	Flandes	5.470	20Q	El maestre
Juan de Basozabala	Flandes	5.076	18,25Q (280mrs./Q) ⁵⁹⁴	El maestre
1489				
Fortuno Sánchez de Arriaga	Flandes	3.507		
Martín Íñiguez de Bermeo	Flandes	6.428	24Q (a 270mrs.)	
Ochoa de Larrinaga	Flandes	7.090	26.33Q	El maestre
Juan de Montellano	Flandes	3.309	12.25Q (a 270mrs.)	El maestre
Diego de Echávarri	Flandes	4.193	16Q	El maestre

593 Averías en origen.

594 Cantidades a pagar en destino, en metálico o en especie, en quintales (Q) o libras (L) de hierro. Los * indican los barcos que no llevaban hierro, o no consta en los registros, pero cuyos fletadores debían satisfacer estas averías con hierro. De las que se conservan noticias, las coronas de esta tabla fueron de 300 mrs., tanto las inglesas, las bretonas como las francesas; salvo para los casos que se explicita otro tipo de cambio.

595 Sobran 34 mrs. para S. Lázaro.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
1490				
Íñigo de Artache	Flandes	3.103	11Q y 10grs Flandes	
Sancho Martínez de Bilbao	Flandes	6.123	22Q ⁵⁹⁵	El maestre
Sancho Pérez de Zabala	Flandes	3.292	12Q ⁵⁹⁶	Sancho Martínez de Ugas, fiel ⁵⁹⁷
Juan Sánchez de Zumelzo	Flandes	6.309	22,66Q (a 280mrs.) ⁵⁹⁸	El maestre
Sancho de Líbano	Londres	3.160	11,5Q (a 280mrs.) ⁵⁹⁹	
Rolin de Uribarri	Flandes	3.739	13,33Q (a 280mrs.)	El maestre
Pedro de Uriondo	La Rochela	1.593	5,33cr ⁶⁰⁰	El maestre
Juan Sánchez de la Riba	La Rochela	1.491	5cr de oro ⁶⁰¹	El maestre
Diego de Achuri	Londres	3.060	11Q ⁶⁰²	El maestre
Rodrigo de Riba	Flandes	2.815	10Q y 2 placas de hierro, moneda de Flandes (280mrs./Q)	Martín de Zamudio, por el maestre
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	2.466	2,33cr ⁶⁰³	El maestre
Íñigo de Cengronis	Londres	2.921	10,5Q (280mrs./Q) ⁶⁰⁴	El maestre

596 Sobran 37 mrs. para S. Lázaro.

597 Sobran 68 mrs. para los frailes de San Mamés.

598 Que acudan con ellas a Juan de Uirondo.

599 Sobran 37 mrs. para S. Lázaro.

600 Sobran 59 mrs. para Santa María de Begoña.

601 Sobran 8 mrs. para S. Lázaro. Se han de pagar otros 27 sueldos de Francia por las averías de lanas y hierros cargados posteriormente.

602 Sobran 8,5 mrs. para los pobres.

603 Sobran 60 mrs. para los pobres de S. Lázaro.

604 Sobran 33 mrs. para S. Lázaro.

605 Sobran 18,5 mrs. para S. Lázaro.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Juan de Villarmunt	Londres	2.817	10Q y 1gr inglés (280mrs./Q) ⁶⁰⁵	El maestre
Íñigo de Zangronis	Londres	2.921	10,5Q (a 280mrs.) ⁶⁰⁶	El maestre
Juan Martínez de Villamonte	Londres	2.817	10Q y 1gr ingl. (280mrs./Q) ⁶⁰⁷	El maestre
Nicolás de Marzana	La Rochela	2.093	7cr ⁶⁰⁸	El maestre
Lope de Barraondo	La Rochela	2.470	8,33cr de oro ⁶⁰⁹	El maestre
Martín de Riba	Nantes	2.267	7,5cr y 1,5sds	Martín de Aranda, mercader estante
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	2.340	8cr menos ¼	Juan Sánchez de Ariz
Pedro de Urrezti	La Rochela	385	1,33cr	
Juan Sánchez de Zalduondo	La Rochela	1.968	6,5cr y 2 sds ⁶¹⁰	Pedro de Agurto
Juan de Montellano	La Rochela	1.678	5,5cr y 3sds ⁶¹¹	El maestre
Juan Martínez de la Pedriza	La Rochela	2.055	7cr ⁶¹²	El maestre
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	2.399	8cr	Pedro Ortiz de Leura, escribano ⁶¹³
Ochoa de Larrinaga	La Rochela	4.158	14cr oro	El maestre

606 Sobran 10 mrs. para S. Lázaro.

607 Sobran 18,5 mrs. para S. Lázaro.

608 Sobran 10 mrs. para S. Lázaro.

609 Sobran 6,5 mrs. para S. Lázaro.

610 Sobran 29 mrs. para los pobres de S. Lázaro.

611 Sobran 15mrs. para S. Lázaro.

612 Más lo prometido por la leña de los aceros, por el azúcar se paga aparte.

613 Sobran 44,5 mrs. para S. Lázaro.

614 Las pagó en Bilbao, más 1/3 de corona por mercaderías que después recibió.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Lope de Larrinaga	La Rochela	3.543	12cr	El maestre
Ochoa Marroquín, de Castro Urdiales	La Rochela	2.300	7,66cr	Martín Sánchez de la Naya
Pedro López de Vitoria	La Rochela	2.930	10cr ⁶¹⁴	Martín Pérez de Escalante
Juan Martínez de Gamis	La Rochela	2.995	10cr y 1sl ⁶¹⁵	Martín Pérez de Escalante
Juan de Zalduondo	Nantes	1.823	6cr y 2sds	Guilloma, criado de Francis Vigot
Antón de Bilbao	Nantes	1.948	6,5cr de Bretaña	El maestre
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	2.123	7crs y 2sds de Bretaña	Alonso de Miranda
Martín de Eguía	La Rochela	3.918	13cr oro y 2sds Fran.	Ochoa de Arexty
Sancho Martínez de Bilbao	La Rochela	3.825	13,25cr ⁶¹⁶	El maestre
Juan Fernández de Arbieto	La Rochela	2.719	9cr y 2sds Fran.	El maestre
Ochoa Martínez de Goronda	La Rochela	3.770	12,66cr del rey ⁶¹⁷	El maestre
Juan Sánchez de Basozabala	La Rochela	3.565	12cr menos 3 sds Fran.	El maestre
Martín de Eguía	La Rochela	3.918	4cr y 4 sds Fran.	Ochoa de Arexty
Fortún Sánchez de Arriaga	La Rochela	2.536	8,5cr	El maestre
Juan de Arechaga	La Rochela	3.115	10,66cr ⁶¹⁸	El maestre
Martín Sánchez de Bériz	La Rochela	2.034	6cr menos 6,5sds Fran.	El maestre

615 Sobran 69 mrs. para S. Lázaro.

616 Sobran 4,5 mrs. para S. Lázaro.

617 Sobran 20 mrs. para S. Lázaro.

618 Sobran 30 mrs. para S. Lázaro.

619 Sobran 9 mrs. para S. Lázaro.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Martín de Leuzarra	La Rochela	2.501	8,33cr	El maestre
Juan de Montellano	Nantes	2.595	8,66cr ⁶¹⁹	El maestre
Ochoa Marroquín	La Rochela	2.115	7cr y 2sds Fran.	Martín de la Naya
Juan Martínez de Zaldondo	Nantes	2.447	8cr y 8 sds Bre.	Fortuno de Bilbao la Vieja
Martín de Bilbao	La Rochela	2.376	8cr menos 1sd Fran.	El maestre
Fernando Sánchez de Larrea	La Rochela	2.065	7cr ⁶²⁰	El maestre
Pedro Sánchez de Solares y Ruy Sánchez Daras	La Rochela	2.740	9cr y 4sds Fran.	Solares, el maestre
Juan Vasco	La Rochela	2.682	9cr	El maestre
Íñigo Vasco	La Rochela	1.760	6,25cr ⁶²¹	El maestre
Íñigo de Sestao	La Rochela	1.948	6,66cr Fran. ⁶²²	El maestre
Íñigo Martínez de la Pedriza	La Rochela	2.690	9cr oro ⁶²³	El maestre
Martín de Igola	Ruan	5.962	22 cr oro y 4sds Fran., 260mrs./cr	Martín de la Naya
Diego Pérez de Laredo	Nantes	3.122	10,5cr oro ⁶²⁴	Fortuno de Bilbao la Vieja
Juan de Montellano	La Rochela	1.745	6cr menos 6sds Fran.	El maestre
Juan de Revaunza	Nantes	2.242	7,5cr	Fortuno de Bilbao la Vieja

620 Sobran 9 mrs. para S. Lázaro.

621 Sobran 30 mrs. para S. Lázaro.

622 Sobran 40 mrs. para S. Lázaro.

623 Sobran 52 mrs. para S. Lázaro.

624 Sobran 10 mrs. para S. Lázaro.

625 Sobran 28 mrs. para S. Lázaro.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Pedro Ibáñez de Gueldo	La Rochela	3.619	12cr y 2sds Fran.	El maestre porque las pagó acá
Martín de Arechaga	Londres	3.865	6,25Q (300mrs./Q) ⁶²⁵	El maestre
Pedro Jiménez de Bertendona	Londres	5.453	18Q y 8drs Ing. (300mrs./Q)	El maestre
Juan de Arana	Londres	5.118	17Q y 1gr Ing. (300mrs./Q)	Pedro Jiménez de Bertendona,
Juan Martínez de Amézaga	Londres	2.853	9,5Q (300mrs./Q)	El maestre
Juan de Valle	La Rochela	2.660	8,5cr oro Fran. ⁶²⁶	Juan Sánchez de Güemes
Lope de Barraondo	Ruan	3.878	13Q (300mrs./Q) ⁶²⁷	El maestre
Ochoa Martínez de la Pedriza	La Rochela	2.354	8cr oro Fran. ⁶²⁸	El maestre
Martín Sánchez Zabudín	Nantes	1.858	9,66cr oro ⁶²⁹	El maestre
Pedro de San Martín	Nantes	2.061	7cr oro ⁶³⁰	Simón de Valdivieso ⁶³¹
Fortuno de Salcedo	La Rochela	1.817	6cr oro y 2sds Fran.	El maestre
1491				
Juan de Montellano	La Rochela	2.601	9cr oro	El maestre
Íñigo Martínez de la Pedriza	Nantes	3.440	11,5cr oro ⁶³²	El maestre

626 Sobran 10 mrs. para S. Lázaro.

627 Más 6 sueldos que le pagaron por otras mercancías embarcadas después.

628 Sobran 32 mrs. para S. Lázaro.

629 Sobran 46 mrs. para S. Lázaro.

630 Sobran 42 mrs. para S. Lázaro.

631 Sobran 39 mrs. para S. Lázaro.

632 O Lesmes de la Cadena en su nombre.

633 Sobran 10 mrs. para S. Lázaro.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Juan Ochoa de Arana	Flandes		18,5Q (310mrs./Q) ⁶³³	Diego Pérez de Zabala, el mozo
Rodrigo de Alborado	La Rochela	2.741	9,25cr ⁶³⁴	El maestre
Pedro de Arechaga	Flandes		18,25Q (310mrs./Q) y 3Q de hierro bilbaíno	El maestre
Martín de Eguía	Londres		15Q y 1/8 (310mrs./Q) ⁶³⁵	El maestre y Pedro de Eguía, el dueño
Íñigo Martínez de Artaeche	Londres		10,5Q (310mrs./Q) ⁶³⁶	Sancho del Barco
Diego de Achurri	Londres	3.160	10Q y 1 sesmo (310mrs./Q) ⁶³⁷	Juan Fernández de Arbioto, maestre
Ochoa de Goronda	Londres		16,5Q ⁶³⁸	El maestre
Jimeno de Bertendona	Flandes		22Q (310mrs./Q) ⁶³⁹	Juan Sánchez de Ariz

634 Los hierros y lanas de Bilbao, de Vizcaya y del doctor de Nájera, han de pagar adicionales 4 dineros por quintal y 4 sueldos por saca. Su hierro, que son 1.428 quintales, monta así 962 sueldos. Las sacas de Bilbao y del doctor son 348 sueldos. Total, 1.300 sueldos, o 4 quintales y 1/3. Además, cada saca de Burgos debía abonar a 2,5 gruesos extra para costas de mercaderes por encima del flete.

635 Más por 44 sacas de Íñigo Martínez de Urteaga, a 4mrs./saca, 176mrs. Tras ser contadas las averías se cargaron 6 sacas de lana más, y otras 27 más y 3 fardelejos de azafrán.

636 Aparte, los de Bilbao pagan adicionales 3,5 quintales por el hierro que cargaron, equivalentes a 1.075 mrs., que entregó el maestre al fiel. Total, 18,5 quintales y un octavo.

637 Aparte, los de Bilbao pagan adicionales 3 quintales, por el hierro que cargaron, equivalentes a 922 mrs., que entregó el maestre al fiel. Total, 13 quintales y 12 libras.

638 Aparte, los de Bilbao pagan adicionales, por costa de mercaderes, 4 cornados/quintal, lo que hace 666mrs., o 2 quintales y ochavo, que entregó el maestre al fiel. Total de 12 quintales y 1/3.

639 Aparte, los de Bilbao pagan adicionales, por costa de mercaderes, por los 250 quintales cargados por los de Bilbao, 4 cornados/quintal, que son 0,5 quintales. Total de 16,5 quintales.

640 Aparte, los de Bilbao y el doctor de Nájera pagan adicionales 4 quintales, o 1.243 mrs., que el maestre entregó al fiel. Total, 22 quintales.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Juan Martínez de Amézaga	Irlanda	463		
Íñigo Martínez de la Pedriza	La Rochela		8cr oro ⁶⁴⁰	El maestre
Martín de Bilbao	La Rochela		8cr oro y 1sd Fran.	El maestre
Martín de Urresty	La Rochela		7cr oro y 1sd Fran.	El maestre
Íñigo Ortiz de Sestao	Nantes		14,33cr y 1,5sds Fran. ⁶⁴¹	Pedro Ortiz de Leura
Rodrigo de Riba	La Rochela		8,5 coronas de oro ⁶⁴²	El maestre
Martín Sánchez Zabudín	Nantes		9,66cr oro y 1sd Fran.	Roleté
Pedro de Solares (o Esclares)	La Rochela	2.970	10cr oro	El maestre
Íñigo Ortiz de Sestao	La Rochela		11,66cr y 1 sd	El maestre
Sancho del Castillo	La Rochela		8cr oro y 7 sds Fran.	Fortún de Bilbao la Vieja
San Pedro	La Rochela		6,33cr Fran.	El maestre
1494				
Juan del Puerto	Nantes		9cr en oro ⁶⁴³	Pedro Ortiz de Leura, escribano
Juan Sánchez de Montellano	Nantes		11,66cr oro, en oro ⁶⁴⁴	El maestre
Pedro de Bilbao	La Rochela		11cr oro y 1,5sds Fran. ⁶⁴⁵	El maestre

641 Sobran 38 mrs. para S. Lázaro.

642 Además, los mercaderes de Bilbao han de pagar de cada quintal de acero 1 maravedí, y de cada quintal de hierro 4 cornados, a entregar al cónsul de Bilbao en Nantes.

643 Más por las sacas de lana de Bilbao 1 sesmo de corona. Total 8 coronas y 2/3.

644 Sobran del fiel 67 mrs. para S. Lázaro. En total se le entregaron 1.075 mrs.

645 Sobran del fiel 13 mrs. para S. Lázaro. En total se le entregaron 1.236 mrs.

646 Además, el fiel ha de haber por las sacas que descargó 91 mrs.; así son del fiel 1.000 mrs.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
1495				
Martín Sánchez de Zabudín	La Rochela		7cr y 5,5 sds Fran.	El maestre
San Juan de Barraondo	Nantes	2.337	7cr y 3 grs y 1sd y 6drs ⁶⁴⁶	El maestre
Colin Otin	Nantes	1.235	4 cr oro y 4sds Bre.	El maestre
Íñigo Vasco	La Rochela	2.226	7,5cr oro ⁶⁴⁷	El maestre
Martín de Bilbao la Vieja	Londres	2.846	10Q (290mrs./Q) ⁶⁴⁸	El maestre
Pedro de Ariz	Londres	5.113	17,75Q (290mrs./Q) ⁶⁴⁹	El maestre
Pedro Sánchez de Eslares (o Solares)	Londres	3.491	12Q y 2 drs Ing. (290mrs./Q)	Sancho Martínez de Ugas
Martín Sánchez de Arriaga	Londres	3.426	12Q (290mrs./Q) ⁶⁵⁰	El maestre
Juan Sánchez de Amézaga	Londres	2.993	10Q (290mrs./Q) ⁶⁵¹	El maestre
Rodrigo de Riba	Flandes	2.623	8,75Q (290mrs./Q) ⁶⁵²	Martín Sánchez de Zamudio
Martín Sánchez de Zabudín	La Rochela	1.848	6cr y 6sds Fran.	El maestre
Sancho Martínez de Leura	Nantes	3.631	12cr oro y 3 sds y 1dr Bre. ⁶⁵³	El maestre
Colin Otin	Nantes	2.037	6cr oro y 1/3, y 4sds Bre.	El maestre que las pagó acá

647 El fiel, por 9 sacas que se cargaron después, debía haber 2.036 mrs. totales, frente a los 2.072 iniciales. En total dio el maestre al fiel 6 ducados.

648 Pagó el maestre al fiel 908 mrs. Sobran para los frailes de San Mamés 22 mrs.

649 Pagó el maestre al fiel 908 mrs. Sobran para los frailes de San Mamés 22 mrs.

650 Sobran 34 mrs. para los frailes de San Mamés.

651 Sobran del fiel para los frailes 52 mrs.

652 Sobran 6 mrs. para los frailes.

653 Como el maestre tomó después 10 costales, ha de pagar más al fiel 12 mrs. Total, 696 mrs.

654 Tomó el maestre mercaderías después, debe por ellas al fiel 93 mrs. Total, 1.774.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Juan Vasco	Nantes	3.243	10,66cr oro, 4sds y 4drs	Diego Fernández de Olarte
Ochoa de Larrinaga	Flandes	5.753	10Q* (290mrs./Q) ⁶⁵⁴	Lope de Arbolancha
Juan Sánchez de Zalduondo	La Rochela	1.913	6,33cr Fran., 1sd y 3drs	Martín de Escalante
Juan Sánchez de Zalduondo	Flandes	3.626	13Q (290mrs./Q)	El maestro
Pedro de Arechaga	Flandes	4.716	16Q (290mrs./Q) ⁶⁵⁵	El maestro
Sancho de Susunaga	Flandes	3.196	11Q (290mrs./Q)	Juan de Bilbao la Vieja
Santiago de Sestao	Flandes	3.700	16,25Q (290mrs./Q)	Juan de Santiago, maestro
Juan de Ceberio	Flandes	3.391	11,5Q (290mrs./Q)	El maestro
Fortuno de Montellano	La Rochela	2.027	6,66cr oro, 2sds y 2drs Fran.	El maestro
Martín Sánchez de Bériz	Londres	2.547	8Q y $\frac{3}{4}$	El maestro
Colin Otin	Nantes	1.885	6,5cr oro y 1,5sds Bre. ⁶⁵⁶	El maestro
Rolin de Uribarri	Nantes	2.710	9cr oro y 1sd ⁶⁵⁷	El maestro
Colin Otin	Nantes	2.566	8,5cr oro y 2sds Bre. ⁶⁵⁸	El maestro
Jaime David	Nantes	1.997	6,5cr oro y 5sds Bre.	El maestro

655 Al dinero del fiel se deben sumar de sobras 43 mrs. En total son 1.696.

656 Más 1/3 de quintal por los mercancías que después cargaron. Por ellas se dieron al fiel 100 mrs. más. Total, 1.816.

657 Sobran del fiel 15 mrs. Debe el maestro al fiel 62 mrs. por hierros que después cargó.

658 Debe el maestro al fiel otros 85 mrs. por mercancías que después se cargaron; total, 880 mrs. Debe Rolin del retorno 363 mrs., más los 880, son 1.243.

659 Debe el maestro al fiel otros 200 mrs. de la avería; total, 1.721 mrs. Respondió por ellos Fortuno de Bilbao la Vieja.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Fortuno de Montellano	Nantes	2.227	7,5cr oro ⁶⁵⁹	El maestre
Íñigo Vasco	Nantes	2.686	9cr oro ⁶⁶⁰	Diego de Basurto
Sancho de Bilbao	Flandes	4.825	14,5Q (280mrs./Q) ⁶⁶¹	El maestre
Juan Martínez de Gamis	Flandes	5.296	18,5Q (285mrs./Q) ⁶⁶²	El maestre
Ochoa de Larrinaga	Flandes	5.735	10,25Q (285mrs./Q) ⁶⁶³	El maestre
Sancho del Castillo	Flandes	3.354	11,75Q (285mrs./Q)	Juan de Bilbao la Vieja
Juan Sánchez de Larrea	Flandes	3.176	11Q y 6 grs Flan.	El maestre
Fortuno de Montellano	Flandes	3.263	11,5Q (285mrs./Q)	El maestre
Rodrigo de Riba	Flandes	2.564	9Q (285mrs./Q)	Juan de Bilbao la Vieja
Juan Sánchez de Basozábal	Flandes	7.347	21Q (285mrs./Q) ⁶⁶⁴	El maestre
Diego de Larrinaga	Flandes	5.884	20,66Q (285mrs./Q)	El maestre
Juan Sánchez de Zalduondo	Flandes	3.526	12,5Q (285mrs./Q) ⁶⁶⁵	El maestre
1496				
Juan Sánchez de Basozábal	Flandes		9/Q y 2/3	El maestre
Martín de Morgaondo	Flandes	4.382	15,66Q (285mrs./Q), sobran 35mrs.	Juan de Ibeyeta, que lo pagó en Bilbao

660 Sobran del fiel para S. Lázaro 23 mrs. Total, 1.096 mrs.

661 Sobran del fiel para S. Lázaro 14 mrs. Total, 1.180 mrs.

662 Sobran 45 mrs. para S. Lázaro.

663 Sobran 24 mrs.

664 Sobran del fiel para S. Lázaro 45 mrs. Total, 1.580 mrs.

665 Sobran del fiel para los frailes 62 mrs. Total, 1.934.

666 Sobran 36 mrs. para los frailes.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Antón de Bilbao	Flandes		10Q* (280mrs./Q), sobran 19	El maestro
1499				
Mateo Imbert, francés	La Rochela	1.182	4cr y 4sds Fran. (290mrs./cr)	El maestro
Lope Sánchez de Acha	Flandes	1.853		
Juan de San Juanes	Nantes	2.141	7cr y 2/3	El maestro
Lope Ibáñez de Leuzarra	Nantes	1.591		
Martín Ibáñez de Leuzarra	Flandes	1.279		
Rodrigo de Riba	Nantes	2.878	10,5cr	Martín de Capiraza
Juan de Simonet	La Rochela	1.299	4,33cr Fran.	El maestro
Juan Sánchez de Zalduondo	La Rochela	2.038	6,5cr y 4 sds	Juan de Ceberio
Juan Sánchez de Zalduondo	Flandes	1.185		
Juan de Montellano	Nantes	2.095	7cr y 22 sds Bre.	El maestro
Antón de Coscojales	Nantes	3.054	10cr oro, 6sds y 4drs	
Diego de Rabanza	Nantes	2.758	9cr oro, 5sds y 9drs Bre.	El maestro
Ochoa de Aguirre	Nantes	2.373	8cr oro, 2sds y 7drs Bre.	El maestro
Fortún Pérez de Salcedo	Flandes	3.888	12,5Q (290mrs./Q)	
Sancho de Valmaseda	La Rochela	1.851	6cr, 5sds y 1dr	El maestro
Juan Ochoa de Bertendona	Londres	4.585	15,5Q	El maestro
Juan Sánchez de Zalduondo	La Rochela	1.902	6,33cr oro Fran.	Pedro de Agurto
Martín Ibáñez de Leuzarra	Flandes	4.060	14,5Q	El maestro
Martín Ibáñez de Leuzarra	Flandes	2.517	9Q	El maestro

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
San Juan de Mauraza	Londres	5.123	18Q y 1/3	El maestro
Ochoa de Arbolancha	Flandes	2.076	7Q y 1/3	
Íñigo Martínez de la Pedriza	Flandes	2.180	7Q y 3/4	Fernando Sánchez de las Ribas ⁶⁶⁶
Sancho de Iruxta	Flandes	1.734	6Q y 1/5	El maestro
Ochoa Sánchez de Larrinaga	Flandes	2.087	7,5Q	El maestro
Diego de Larrinaga	Flandes	2.246	8Q	El maestro
Juan de Bilbao la Vieja	Flandes	1.993	7Q y 1 ochavo	El maestro
Francisco de Zumelzo	Flandes	1.330	5,5Q	El maestro
Martín de Astoquiza	Flandes	1.931	7Q	El maestro
Rodrigo de Riba	Flandes	2.226	8Q	Martín Sánchez de Zamudio
Íñigo de Mendoza	Londres	4.236	14Q	El maestro
Martín de Ugarte	Nantes	2.147	7cr oro, 4sds y 2drs Bre.	Juan de Pilla
Ochoa de Basozabala	Londres	2.216	8Q	El maestro
Juan Sánchez de Zalduondo	Nantes	2.102	7cr oro y 2drs Bre.	Juan Pertibi, bretón
Juan de San Juanes	La Rochela	2.206	7,33cr y 6drs Fran.	El maestro
Juan López de Amézaga	La Rochela	1.548	5,25cr y 9 drs Fran.	Pedro de Agurto
Juan Sánchez de Zalduondo	Nantes	3.353	11cr y 5sds y 4drs Bre. y Fran.	Diego de Navoa, mercader
Íñigo de Sestao	Nantes	3.043	10cr oro, 4sds y 3drs Fran.	El maestro

667 Se ha de acudir con estas averías a Juan de Sertucha.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Antón de Bilbao	Nantes	2.921	10cr oro menos 8sds	El maestre
Antón de Coscojales	Nantes	2.743	9cr oro, 5sds y 4drs Fran.	Fernando de Vergara
Juan López de Amézaga	La Rochela	1.057	3cr, 15sds y 8drs	El maestre
Juan de San Juanes	La Rochela	1.408	4,66cr y 9 drs Fran.	El maestre
Fortuno Pérez de Salcedo	Flandes	5.626	19,5Q	El maestre
Lope de Ojancas	La Rochela	1.797	6cr oro Fran.	El maestre
Pedro de Larrea	La Rochela	1.470	5cr oro menos 3sds Fran.	El maestre
Sancho de Ugarte, hermano de Martín	La Rochela	1.549	5cr y 5 sds Fran.	El maestre que los pagó en Bilbao
Juan Sánchez de Zalduondo	Nantes	1.950	6cr y 24sds Fran.	Juan Mixaot, mercader
Juan de Otoño	Flandes	4.493	15Q y $\frac{3}{4}$	El maestre
Juan de Santaelices	Nantes	2.194	7,33 cr y 6 drs	Diego Fernández de Olarte, mercader
Juan de Rabanza	La Rochela	2.073	7cr oro menos 26,5sds	El maestre
Hernando de Alcedo	Nantes	2.924	9,66cr, 2 sds y 5drs Fran.	Diego de Zabala
Pedro de Larrauri	La Rochela	2.049	7cr oro menos 5sds Fran.	El maestre
Juan Sánchez de Larrea	Flandes	3.430	12Q	Juan de Landazábal, mercader
Lope Ibáñez de Leuzarra	Nantes	2.508	8cr oro y $\frac{1}{4}$	El maestre
Martín Ibáñez de Leuzarra	Nantes	3.274	10,5cr oro y 2sds Fran.	El maestre

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
1500				
Martín Sánchez de Arriaga	Flandes	3.712	12,5Q	El maestre
Martín Díaz de Andieta	La Rochela	1.554	5cr oro y 5sds Fran.	Lope de Agurto
1501				
Juan de Pando	Nantes	1.965	6,5cr oro ⁶⁶⁷	El maestre
Pedro de Ibarra	Nantes	2.749	9cr oro y 5sds Bre. ⁶⁶⁸	El maestre
Sancho de Riba	Nantes	1.958	6,5cr oro y 1sd Bre. ⁶⁶⁹	El maestre
Antón Sánchez de Coscojales	La Rochela	2.508	8,33cr oro y 1sd Fran.	El maestre
Sancho de Alza de Gobela	Nantes	2.474	8,25cr oro	El maestre
Ochoa Pérez de Perteguis	Londres	3.512	12Q y 7 drs Ing. (290mrs./Q)	Pedro de Regoitia
Martín Sánchez de Arriaga	Londres	3.495	12Q y 3 drs Ing. (290mrs./Q)	Juan de Alza
Juan de Larrazábal	Londres	2.419	8,33Q (290mrs./Q)	Lope Ibáñez, el armador
García de Boliño	Nantes	2.024	6,66cr oro y 2sds Fran.	El maestre
Juan de Ceberio	Nantes	2.317	8cr oro ⁶⁷⁰	El maestre
Pedro López de Vitoria	Flandes	3.250	11,5Q y 6grs Flan. (280mrs./Q) ⁶⁷¹	El maestre
Fortuno de Güemes	Flandes	2.238	8Q y 3grs Flan. (280mrs./Q)	El maestre
Juan de Ibarra, piloto	Flandes	4.041		

668 Sobran 5 mrs. del fiel y 5 mrs. del resto de las averías para S. Lázaro.

669 Sobran 13,5 mrs. para Santiago y S. Antón.

670 Sobran 4 mrs. para S. Lázaro.

671 Sobran 83 mrs. para S. Lázaro.

672 Más 5 gruesos por mercancías recibidas después de contadas las averías.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Juan Ochoa de Bertendona	Flandes	4.105	14,5Q (280mrs./Q) ⁶⁷²	El maestre
Pedro Ochoa de Iturriaga	Flandes	2.980	10,5Q y 8grs Flan. (280mrs./Q)	Flores González
Santiago, piloto	Flandes	4.012	14,33Q (280mrs./Q) ⁶⁷³	
Antón de Bilbao	Flandes	2.778	10Q (280mrs./Q) ⁶⁷⁴	El maestre
Juan Udón de Alday	Flandes	3.746	13Q (280mrs./Q) ⁶⁷⁵	
Martín de Marquina	Flandes	5.030	18Q y 6grs Flan. (280mrs./Q) ⁶⁷⁶	Lope de Larrinaga ⁶⁷⁷
Juan de Basave	Flandes	5.053	18,25Q (280mrs./Q) ⁶⁷⁸	Pedro de Lezama ⁶⁷⁹
Sancho de Riba	Nantes	1.611	5,33cr oro y 1sd Bre.	El maestre
Juan de Veris	Londres	3.074	11Q (280mrs./Q) ⁶⁸⁰	Martín de Marquina, mercader
Ochoa de Larrea	Londres	2.776	3Q ⁶⁸¹	El maestre
García de Boliño	Nantes	1.801	6cr oro	El maestre
Pedro de Ibarra	Poole	2.094		
Pedro Sánchez de la Dueñas	Nantes	2.958	6,5cr oro y 1sd	El maestre
Juan de Ceberio	Nantes	2.716	9cr oro y 2sds	El maestre
Ochoa Sánchez de Larrinaga	Nantes		6cr oro y 1dr Bre.	

673 Sobran 14 mrs. para S. Lázaro.

674 15,5 Q totales con lo que se le añadió después por nuevas mercaderías recibidas.

675 Sobran 22 mrs. para S. Lázaro.

676 Sobran 36 mrs. para S. Lázaro.

677 Sobran 10 mrs. para S. Lázaro.

678 Para que acudan con ellas a Pedro de Lezama, su criado.

679 Sobran 12 mrs. para S. Lázaro.

680 Criado de Pedro Sánchez de Larrinaga.

681 Sobran 6 mrs. para S. Lázaro.

682 Sobran 44 mrs. para S. Lázaro.

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Sancho Balza de Gobela	Nantes		8cr oro	El maestre
García de Colino	Nantes	1.455	5cr ⁶⁸²	
Martín de Ugarte	Nantes	1.625	5,5cr oro ⁶⁸³	Ampuero ⁶⁸⁴
Martín de Cavieses	Nantes	1.791	6cr oro ⁶⁸⁵	El maestre
Juan de San Juanes	La Rochela	2.100	6,33cr oro y 1dr Fran.	Juan Sánchez de Castro ⁶⁸⁶
Martín de Tebería	La Rochela	879	3,33cr oro y 4sds ⁶⁸⁷	El maestre
Diego de Rabanunza	Flandes	2.580	10Q* y 6grs Flan. (280mrs./Q) ⁶⁸⁸	El maestre
Fernando Delgado	Flandes	2.878	10,33Q y 2grs Flan. (280mrs./Q)	
Martín de Leuzarra	Flandes	2.776	10Q	Pedro de Embito ⁶⁸⁹
Diego de Basurto	Flandes	4.563	16,5Q (280mrs./Q)	El maestre
Íñigo Vasco	Flandes	4.451	16Q (280mrs./Q)	Juan de Ibeyeta
Juan de Ceberio	Londres	1.596	5,5Q* y 2grs Ing. (280mrs./Q)	Juan Martínez de Uribarri ⁶⁹⁰

683 Sobran 45 mrs. para los pobres de S. Lázaro.

684 Sobran 25 mrs. para S. Lázaro.

685 Criado de Francisco de Villegas.

686 Sobran 9 mrs. para S. Lázaro.

687 Para que los reciba Pedro de Tordómar.

688 Sobran 21 mrs. para S. Lázaro.

689 Sobran 10 mrs. para S. Lázaro.

690 Diputado de Burgos, ha de acudir con ellas a los cónsules de la nación de España.

691 Se ha dicho de él que fue un mercader que nada tenía que ver con el transporte marítimo, pero vemos que no fue así (García de Cortázar, 1985, II, p. 252). Le fueron prendados ciertos fardeles de lienzos por orden del vasallo real Sancho de Velasco, en 1479; que también mandó embargar a otros vecinos, a petición del bachiller Pedro Alonso de Miranda, que reclamaba al concejo de Bilbao cierto salario de cuando había sido su corregidor. Acción revocada por los Reyes Católicos, pues estaba prohibido realizar este tipo de prendas en personas inocentes a cuenta de deudas o delitos de terceros, aunque fuese el concejo donde residían los represaliados (FDMPV, 114, pp. 109-112).

Maestre	Destino	Mrs	En destino	Pagador
Juan de Ceberio	Flandes	4.110	15Q (280mrs./Q)	
Pedro de Ibarra	Flandes	2.789	10Q y 1sd Flan. (280mrs./Q) ⁶⁹¹	El maestre más 9 gruesos de Flandes
Ochoa de Larrea	Flandes	3.070	11Q (280mrs./Q)	El maestre
Juan González de Gobela	La Rochela	2.093	7cr oro ⁶⁹²	El maestre
Sancho de Riba	La Rochela	1.687	5,66cr ⁶⁹³	El maestre
Diego de Rabanza	La Rochela	1.686	5,66cr oro	El maestre
Pedro de Ibarra	La Rochela	1.800	6cr oro	El maestre

Fuente: ARCV, SV, 1.933(2)-1.936(1)

Es mucha la información que se puede extraer de la tabla anterior.

En primer lugar, que, efectivamente, la mayor parte de las averías flete las pagaron los propios maestros de las naves antes de la partida; que luego fueron reembolsados en destino por los mercaderes fletadores, a la arribada de la embarcación⁶⁹⁵. A veces, se dice de forma expresa que este dinero había sido entregado al fiel de la Universidad de Bilbao, para cubrir los gastos de la salida del barco. Cuando no fue así, como también he apuntado más arriba, fueron otras personas las que corrieron con este adelanto. Generalmente, se indica que fueron mercaderes, de los que alguno se da cuenta de que era extranjero, como el bretón Juan Pertibi; pero, igualmente otros maestros de otras embarcaciones, o los criados y empleados de éstos, en su nombre. Asimismo, se dice en ocasiones que se les debía hacer entrega de estas sumas en destino, tanto a ellos como a terceras

⁶⁹² Sobran 11 mrs. para S. Lázaro.

⁶⁹³ Sobran 7 mrs. para S. Lázaro.

⁶⁹⁴ Sobran 13 mrs. para S., Lázaro.

⁶⁹⁵ Así, por ejemplo, de la carabela La Trinidad de Juan Vasco, hermano de Íñigo Vasco, que llegó a La Rochela en 1490, se indica que las averías se contarían o pagarían una vez desestibada la carga.

personas. Hay un caso, además, en el que el anticipo de las averías corrió por cuenta de una institución, el Consulado de Burgos, que en 1501 mandó a su representante o diputado, Pedro de Embito, para que se hiciese cargo de las averías de una nave, dinero que luego se había de dar a los cónsules de la nación de España en Brujas, una vez que el navío llegase a Flandes. En muchos de los ejemplos se aclara que estas averías eran del maestre fulano, o del mercader mengano, porque las había pagado acá, en Bilbao, o en la villa.

Del mismo modo, he avanzado la motivación de estas personas o instituciones para tomarse la molestia de adelantar un dinero que luego les sería reintegrado tras un viaje a veces peligroso, y siempre incierto, a destinos lejanos. Merecía la pena correr ese riesgo pues eran dos los posibles beneficios a extraer de la operación, y no menores:

Uno, poder sacar fuera de Castilla moneda, actividad, que como sabemos, estaba prohibida. Ya ha sido dicho, al correr con las averías de una nave ajena en origen y abonarlas en piezas castellanas, los mercaderes, y entre ellos los maestros de otras embarcaciones que también actuarían como tales, pues era frecuente que los patrones de los navíos practicasen el comercio al margen de la navegación, podían conseguir que esa cantidad se les reintegrase en dinero del país de arribada, con lo que dispondrían de numerario de oro y plata de la moneda de la tierra con las que adquirir productos para el tráfico mercantil, para satisfacer deudas, para invertir en negocios locales, ingresar en bancos del lugar, compensar o amortizar letras de cambio o deudas en las casas de cambio de la zona...

En segundo caso, esta simple operación, absolutamente legal, les ahorra a sus protagonistas, aparte de las sanciones que implicaba la exportación ilegal de numerario y metales preciosos desde Castilla, las comisiones del cambio de la moneda castellana a la moneda de la región a la que se viajaba, algo tampoco desdeñable. Otra ventaja era que, al no viajar con esas sumas en metálico, estos arbitristas, que en cierta forma traficaban internacionalmente con capitales, no corrían riesgos personales, y así no podrían ser robados o sufrir pérdidas. De esta manera, puede que alguno actuase para terceros, no ya para sus propios empleadores, como los

criados antedichos, sino para gentes ajenas al mundo mercantil que precisasen colocar caudales en el exterior por alguna circunstancia; de forma que quienes lo hiciesen en su lugar, caso de estos mercaderes intermediarios con experiencia y contactos, lo harían a comisión y obtendrían alguna ganancia por su trabajo. De cualquier modo, a no ser que se indique alguna cosa en contrario, y se diga que la cantidad anticipada había de darse a alguien en destino, todo parece indicar que cuando el que adelantaba el dinero no era el propio maestro del navío, el que lo hacía viajaba en el mismo, por lo que, a su llegada, tras ser contadas las averías finales en destino, se le abonaría la suma que le correspondiese.

Ésta solía estar expresada en moneda de cuenta castellana, por lo que respecta a las averías dadas al fiel antes de la partida, no así las totales, pues no se sabía qué necesidades tendría el barco en su travesía, sobre todo en lemanes o atoajes en los puertos de escala o llegada. Cantidad que al cambio le era repuesta al que hacía el desembolso, en dinero del país de destino, como ya he dicho. Montante que también se recoge en estos registros de averías, lo que nos permite algo absolutamente excepcional en el contexto europeo de finales de la Edad Media, conocer los tipos monetarios de Castilla con respecto a las naciones con las que comerció Bilbao, esto es, Inglaterra, Flandes, Francia y Bretaña, puesto que éste fue un ducado francés con acuñaciones propias. No se podrán encontrar muchas ocasiones como ésta de estudiar los cambios de divisas para la época, a tenor de las fuentes disponibles, de forma que al efecto habrá que dedicar un estudio específico con esta información y otras que se pueden extraer del conjunto de los registros de averías manejados.

Debido a las fluctuaciones monetarias, que en caso de guerras u otros conflictos, podían alterar la ley, el valor y la cotización de las piezas de los países de destino con respecto a las que corrían en Castilla, las operaciones del arbitraje y cambio de divisas emprendidas por estos maestros y mercaderes a través del adelanto de las averías podían resultar inciertas, y hasta ruinosas, a causa de asimetrías y fallos de información. Pues, a la partida de la nave, de la moneda del país de llegada se esperaba que tuviese un determinado valor, en función de su contenido en oro o plata; pero a la

arribada, sobre todo cuando los viajes se dilataban en el tiempo, en el supuesto de que las naves hiciesen varias escalas, o se retrasasen más de la cuenta por el mal tiempo, apresamientos, embargos u otros motivos, puede que dicha ley se hubiese alterado a la baja, a veces de forma notable cuando se desataban graves conflictos, lo que hacía que se acuñasen piezas de menor ley, se atesorase la buena moneda y sólo corriese la devaluada o con menor cantidad metal noble⁶⁹⁶. Aunque, hasta para esto había soluciones, de forma que, en muchos de los registros, en lugar de manifestar la equivalencia de la moneda de llegada en términos de los maravedís de la partida, estas averías contadas en dinero de Castilla se expresaban en hierro. Esto es, se calculaban las averías en maravedís y su equivalencia en quintales de hierro, de forma que cuando atracase la nave los mercaderes debían entregar esa cantidad de hierro a quien había adelantado el pago de las averías en Bilbao; el cual ya se encargaría, por su cuenta, de venderlo en destino, si quería numerario en efectivo, o de intercambiarlo al trueque por otras mercancías locales. Con lo que no tendría pérdidas en caso de depreciación —en la cotización del mercado de cambios internacional de la moneda local—, o devaluación —en caso de que las autoridades del lugar hubiesen procedido a rebajar la ley o contenido de metales nobles de sus monedas— monetaria. Esto coloca al hierro bilbaíno como un valor seguro, casi en forma de bien refugio frente a la moneda metálica, con una gran aceptación y cotización internacionales, a veces casi con más garantías que las propias divisas sujetas a los caprichos o decisiones arbitrarias de las autoridades políticas que las acuñaban. Esta gran aceptación sólo podía ser fruto de su calidad y alta demanda en los distintos mercados. Pues, como hemos podido comprobar, los pagos con hierro en destino se realizaron solamente en los lugares más lejanos, como Inglaterra, Flandes o Ruan, pero no en los más cercanos, como La Rochela y Nantes, adonde los viajes eran más cortos y el riesgo menor; de forma que no había mucha ocasión para que las fluctuaciones monetarias afectasen a estos cambios de divisas en los que se habían convertido las operaciones del adelanto de las averías.

696 Spufford, 1991, p. 379.

Cuando el cálculo de las susodichas tasas se hacía en hierro, que no era fraccionable, pues viajaba como sabemos en barras o lingotes, los picos por encima de una determinada cantidad de barras o quintales se redondeaban en moneda fraccionaria local —aunque en algún caso se expresa esta cantidad marginal compensatoria en moneda corriente castellana, como los 1,5 reales de la nave de Pedro Jiménez de Bertendona de 1482—, de manera que hemos visto numerosos registros con el pago de dichas averías en destino en una determinada cantidad de quintales, fracciones de quintal, o quintales y libras de peso; pero, cuando no se ajustaba a su expresión en los maravedís de la partida, esta remuneración en especie se completaba con *dineros*, *sueldos* o simples *gruesos* de la moneda local. Esto es, se devolvía lo adelantado en especie y en pequeñas cantidades de numerario del país de destino. Asimismo, cuando se contaban las averías en origen, también resultaban picos o fracciones, pues se dividía la suma de los gastos a hacer en el despacho de la nave por el número de sacas de lana y quintales de hierro embarcados —el resto de las mercancías estibadas se contaban al respecto de estas otras dos principales, como sabemos—, de forma que solían quedar unos restos de dinero, pues es muy raro que el cálculo fuese exacto, de modo que éste se hacía por encima, no a la baja, y casi siempre solía sobrar algo de numerario. Estos picos o cantidades marginales sobrantes, generalmente de poca entidad, como se ha podido ver, eran entregados a distintas instituciones religiosas y benéficas, como S. Lázaro y S. Mamés, sobre las que luego volveré.

Esta utilización del hierro como mercancía-moneda —a la inversa que el oro, que era una moneda-mercancía—, nos permite conocer su cotización internacional. Ya que los precios que se detallan para el mismo —o los que podemos calcular en función del valor de las averías de salida expresado en moneda de cuenta castellana (maravedís) y su pago en especie a la llegada—, serían en destino, no en origen. Esto es, podemos saber cuál era el precio de venta en los mercados locales donde era transportado. El cual osciló entre los 270 y los 310 mrs. quintal. Para los años que no se indica el precio en los destinos, se ha calculado la media del mismo a partir de los datos disponibles. Así, en 1488, el hierro en Flandes fue vendido

a 280mrs./Q, para bajar al siguiente a los 270, y volver a subir de nuevo en 1490 a los 280, y en 1491 a los 310. En la primera parte de 1495 cotizó a 290 mrs., y en la segunda a 280-285. Cifras estas últimas en las que se mantuvo en 1496. Para subir a los 290 en 1499, y a los casi 300 en 1501. Y terminar la serie en los 280mrs./Q iniciales. En el caso de Londres, la serie se principia en los 280 mrs. de comienzos de 1490, año en el que en su segunda parte subió a los 300; y a 310, en 1491. Mientras que en 1495 bajó de los 290 iniciales de la anualidad, a los 285 del final. En 1499, según lo que se puede calcular, el precio varió entre los 277 mrs. (280 en números redondos) y los 300. Para acabar en 1501 en los 290 del comienzo y los 280 del final.

A este respecto, como se desprende de los cálculos, no siempre se hizo la operación de compensar con moneda local las faltas de concordancia entre las averías de salida y su pago en especie a la llegada. Así, si se pensaba a la partida que a la arribada el hierro tendría una cotización, pongamos por caso, de 280 mrs./Q, y hallamos su valor en función de los montantes de las averías expresadas en términos de maravedís, en ocasiones se observa que el quintal podía salir algo más caro o barato que dicha cantidad, y que la diferencia no era compensada o, al menos, no consta que lo fuese.

Un dato curioso. En algunos apuntes, como el de la nave de Pedro Jiménez de Bertendona, de 1482, o la de Antón de Bilbao, de 1496, éstas no llevaban hierro, cuando el pago de las averías en destino se debía hacer en esta materia prima. La única explicación posible es que estas embarcaciones viajasen a Flandes u otros destinos junto con otras, en convoyes, como era habitual, según hemos visto más arriba, y que éstas sí cargasen dicho metal con el que satisfacer las averías de las antedichas. De modo que, en caso de que los mercaderes, o alguno de ellos, de los buques de Bertendona o de Bilbao no transportasen hierro en otros de la expedición, deberían adquirirlo de los restantes comerciantes participantes en la misma que sí lo tuviesen, para abonar con él las averías que habían adelantado en origen dichos maestros.

El pago en especie no solamente se hizo a la llegada de las naves, sino que en algún momento pudo recurrirse a él en su partida. En 1495, en la nao Santa María, de Sancho de Bilbao, se dice:

dexó Sancho de Biluao, por M CCV mrs. que debe al fiel, e por CLV de la carabela, vna taza de plata. De nuevo en 1496 encontramos casos parecidos. Así, en la nao Santa María, de Antón Martínez de Uribarri, el fiel recibió en pago otra taza ¿de plata? Sí que era de este metal la cinta que le dio Pedro de Zabala por su nao Santa María. Mientras que ese año la encargada de correr con las averías a dar al fiel fue la mujer de Martín Sánchez de Leuzarra, por su nao San Silvestre.

2.3.1.2.2. Dinero de Dios

He desagregado de las averías comunes anteriores este dinero Dios, que estuvo comprendido en ellas, pues tuvo una finalidad propia bien diferenciada de las restantes partidas, más acordes con la gestión y navegación de los embarques y de las embarcaciones. Si bien, no obstante, este capítulo con fines religiosos y benéficos no se apartó mucho del objetivo final de tales tasas, que era garantizar el buen resultado de las travesías. En este caso mediante ceremonias religiosas, óbolos y limosnas que granjeasen la intervención e intercesión divinas que facilitasen, propiciasen o coadyuvasen a tal objetivo.

Entre el paquete de ordenanzas con fines corporativos que el concejo bilbaíno dictara en 1489-90, que favorecían a la Universidad de mercaderes y que veremos más abajo, como la que afectaba al flete de naves por los huéspedes que debían dejar embarcar en las mismas los bienes de dichos mercaderes locales, una de ellas hacía referencia al dinero de Dios. Una especie de diezmo eclesiástico o limosna propiciatoria que también se exigía en otros lugares, como Murcia⁶⁹⁷.

En Bilbao, consistió en 10 maravedís por barco que su patrón debía entregar como adelanto al fiel de la Universidad, para que éste emitiera la autorización de partida de la nave. Estas dádivas se repartían por tercios a las fábricas de los templos locales, mientras que un décimo y 6 mrs. se dedicaban a los *santos* (cofradías), mercaderes caídos en la pobreza, sus viudas e hijos, o a socorrer a comerciantes asaltados, robados o víctimas de desgracias. Además, entre las averías, como ahora veremos, se contenían otras gracias y

697 Ladero Quesada, 1993, p. 176.

limosnas específicas, que dentro de este dinero de Dios tenían destinos diferentes, caso de instalaciones religiosas, como las iglesias de Santiago y San Antón, prácticamente las únicas existentes en la villa por esas fechas, si bien había otras instituciones piadosas, como comprobaremos⁶⁹⁸.

Según una ordenanza concejil de 1489, los maestros de naves no podían zapar, a Oriente ni Poniente, sin antes haber tomado del citado fiel el dinero de Dios según estaba contenido en los privilegios y ordenanzas. Como luego expondré, se trató de la entrega de una moneda de poco valor que dicho rector daba al patrón de la nave, con la que se quería simbolizar la autorización para su partida; antes de la cual este último había hecho a su vez el traspaso al fiel del antedicho dinero de Dios, detraído de las averías recolectadas entre los mercaderes fletadores de su navío. Patrones que, asimismo, quedaban obligados a contar sus averías ante dicho fiel. Por el incumplimiento de ambas obligaciones se estatuyó una pena de 5.000 mrs. Por su parte, el fiel debía cobrar dicho gravamen en cualquier momento a los maestros locales que alquilaban sus naves a mercaderes igualmente bilbaínos, sin perdonar su exigencia a algunos. En 1490 se amplió esta accisa para que fuese demandada a todos los patrones y tratantes, igual que la obligación de contar las averías, que vimos más arriba⁶⁹⁹.

En el concordato signado en 1499 entre Burgos y Bilbao para poner paz entre la partes, del que he hablado en el apartado anterior, quedaron fijadas, entre otras cuestiones, la cantidad que dentro de las averías se debía exigir a cada mercader por artículo embarcado, para sufragar los gastos comunes de carácter pío. Para el buen desarrollo y culminación del viaje por mar eran necesarios, entre otros equipamientos y prestaciones, el empleo de atojas, lemanes, gentes de armas, artillería... y servicios religiosos. Estas rogativas, misas y limosnas hechas por, o para, la iglesia y los necesitados y miserables fueron una forma de atraer los favores de la divinidad para sus costeadores y, por tanto, se consideraron precisas, imprescindibles y

698 Labayru, 1895, III, p. 445; Guiard, 1931, p. 22; García de Cortázar, 1985, II, pp. 228-229.

699 FDMPV, 95, p. 602; Zabala, 1907, p. 106.

hasta ineluctables para garantizar el éxito de empresas de alto riesgo para la época, como eran las singladuras y trayectos largos por vía marítima. De este modo, *por ser obra pía que se dé para la iglesia de Santiago de la villa de Bilbao, nuestro patrón, porque sea el intercesor de rogar a nuestro Señor que guíe nuestras cosas a su servicio*. Por cada saca de lana, cada fletador debía entregar 1 maravedí; por cada quintal de hierro, 1 blanca; y, por las otras mercancías a este respecto. Su destino sería la antedicha iglesia de Santiago, sita en Bilbao; pues el apóstol, aparte de patrón de la cofradía de mercaderes de dicho lugar, era el intercesor de todos ante Dios. Para la de San Antón, la tasa era de media blanca por saca, y del resto de artículos a dicho respecto. Mientras que, de las ermitas, misas y dinero de Dios, cada nao pagaría 135 mrs. como limosna. Más adelante, en las modificaciones de 1500, el óbolo de las naos se subió a 156 mrs.

Posteriormente, este dinero de Dios con destino a los santos y pobres consistió en 1/16 del total de las averías, y su finalidad eran limosnas, misas y socorros en favor de náufragos, marineros robados y mercaderes que hubiesen caído en necesidad, también serían enterrados con él los extranjeros sin patrimonio, en la iglesia de San Antón⁷⁰⁰. Debió de tratarse de una práctica habitual entre las gentes de mar de la costa cantábrica, tanto navieros como mercaderes, que la costumbre había convertido en obligación. Así, en 1488 el concejo de Lequeitio emprendió un pleito contra los maestros de navío y las compañías de marineros que se negaban a pagar la centésima parte de sus ganancias por fletes de mercancías con destino a la fábrica y ornamentos de la iglesia mayor de la villa, lo que se venía haciendo desde tiempo inmemorial⁷⁰¹.

Como vemos, son varias, y a veces no coincidentes, las noticias que nos hablan del montante, cobro y fin de las porciones de las averías consideradas como *dinero de Dios*, que, por tanto no se mantuvieron invariables en el tiempo, como lo demuestran los registros conservados de estas tasas⁷⁰².

700 Guiard, 1913, p. LXXXIII; Guiard, 1931, p. 22.

701 Otros gremios de pescadores y navieros cantábricos también instituyeron cuotas o contribuciones entre sus socios con fines píos (González Arce, 2011, pp. 157-159, 196-197).

702 ARCV, SV, 1933(2)-1936(1).

Si comenzamos por las averías de la salida de mercancías, las relativas a 1482 son las más completas e interesantes a este respecto. Cuentan con varios supuestos que podemos incluir dentro de este dinero de Dios⁷⁰³:

Tabla 28: Dinero de Dios de los registros de averías de 1482 (cuando entre las tasas hay más de una cantidad se han puesto primero las abonadas más frecuentemente)

Institución / Concepto	Mrs.
Dinero de Dios	3/0,5
Santos y pobres	3/0,5
Misa en San Nicolás de Bilbao	16/32
Misa en Santiago	32/30/3/22/16
Iglesia de Santiago	Variable
Iglesia de San Antón	Variable
Santa María de Begoña	10
San Nicolás de Bilbao	3/10/13
Hospital (¿de San Juan, o Santos Juanes?)	3/0,5
San Lázaro	3/0,5
Santa María de Portugalete	10/3/5
San Julián	3/0,5
San Nicolás de Somorrostro	3/0,5
San Jorge	3
San Vicente de Abando	3
San Pedro de Deusto	3/0,5
San Bartolomé	3/0,5
Santo Domingo	3/0,5
San Miguel	3
Santa María de la Piedad	3/0,5
San Silvestre	3/0,5

Fuente: ARCV, 1934(11)

703 Aparte de los montantes destinados a misas, limosnas y dinero para las fábricas de las iglesias, monasterios, ermitas, hospitales y otras instituciones religiosas, pueden aparecer otros supuestos de forma más eventual, como los 200 mrs. empleados en cera, según las averías de la nao de Ochoa de Zoronda, que en 1495 llegó de Flandes; que bien pudieron ser destinados a alguna misa u ofrenda piadosa.

Empecemos por las aportaciones fijas, según rúbricas. Aparte de unas averías de 60 mrs. que se dieron al fiel de la Universidad por el cuerpo de cada nave, y que no entrarían en este capítulo, sino que serían de carácter gremial, como vimos más arriba, cada embarcación entregó en concepto de dinero de Dios 3 mrs. —que, por tanto, no serían los arriba visto 10 mrs., sino esta otra cantidad inferior—; si bien la primera que aparece recogida en la relación, la carabela de Pedro de Zabala con rumbo a Flandes, de la que no sabemos la fecha en que zarpó, pues para esta anualidad no hay datos en los que conste el mes y el día de partida, sólo abonó medio maravedí; puede que porque fuese un navío más pequeño que el resto —de hecho salió solamente con 400 quintales de hierro y sin ninguna lana—. Además de esos 3 mrs. genéricos, otros muchos se entregaron de forma finalista: como los también 3 (o 0,5, igualmente como en el caso anterior), que iban destinados a santos y pobres —o, como sabemos, a limosnas y sufragios de mercaderes y navieros caídos en la pobreza, ellos y/o sus familias, tras su fallecimiento—. 16, para una misa en San Nicolás de Bilbao, que al parecer era costeada por el maestre de cada navío; si bien las carabelas de Juan de Martiartu y la de Juan López de Acha, llamada Santiago que Dios la salve y guarde de mal, pagaron 32 mrs. cada una. La segunda llevaba más carga que muchos de los restantes barcos, pero la primera no, de forma que podría ser que el volumen del cargamento no fuese la causa del abono doble de esta imposición; puede que se tratase, entonces, del pago por dos naves en una sola vez, y que los patrones de las mismas debiesen algún dinero por otros viajes anteriores. Y, para la misa de San Antón, también de Bilbao, las cantidades son mucho más variables, si bien la gran mayoría de naves entregó 32 mrs., algunas 30, y unas pocas las otras cifras. Ambas celebraciones religiosas, para la intercesión ante la divinidad por los marinos embarcados, las naves y su cargamento, se oficiaban en templos que se encontraban vinculados a los mercaderes o al mar: la primera era una ermita del barrio de pescadores, donde hemos visto que había muelles que servían de embarcadero asimismo a las naves comerciales, e incluso un astillero cercano con una grúa; y, la segunda, la sede y cementerio de la cofradía de mercaderes, como ahora veremos. Otra misa fue costeada en 1501 por la nao Santa

María, de Pedro López de Vitoria, capitaneada por Ochoa Pérez de Perteguis; en este caso por 70 mrs., en Santa María de Begoña⁷⁰⁴.

Luego vienen los óbolos a distintas instituciones religiosas del entorno bilbaíno, sitas alrededor de la ría. Empezando por las de la propia villa de Bilbao, Santiago⁷⁰⁵ y San Antón⁷⁰⁶, así como

704 En el registro de salidas de 1490, en la carabela de Martín Sánchez Zabudín, se consignaron 33 mrs. para una misa en Santa Ana. Puede que se tratase de la ermita bajo esa advocación de Castro Urdiales, cuyo castillo también lo estuvo.

705 Fue comenzada a edificar a finales del siglo XIV, y toma su nombre del patrón de Bilbao, Santiago el Mayor. Como vimos, esta institución religiosa era la propietaria de la *reñtería* de la villa, que llevaba su nombre. En el registro de la carabela de Martín Sánchez de Barraondo, puede leerse que el 1 de junio de 1482, Ochoa de Arana, manobrero de Santiago, manifestó haber recibido de Ochoa Martínez de Iruixa, fiel de los mercaderes, todo lo contenido que había de haber Santiago de averías, así de Flandes como de Nantes, hasta hoy día, que son 9.885 mrs.; aparecen las firmas. Se añade que en fecha 31-VII-1482 pagó el fiel lo que debía. Se trataría de un dinero de Dios extra no recaudado en el puerto de Bilbao, sino de las averías pagadas por los barcos de la Universidad de dicha villa que llegasen o partiesen de otros surgideros, y que les remitirían sus consulados en esas plazas, con destino a dicha iglesia bilbaína. En el registro de la carabela de Salas de Leguizamón, se dice: hasta aquí pagó al manobrero de Santiago, Ochoa de Uriondo, de las averías de Flandes, 185 mrs., a 19-XI-1482 (firma). Luego se añade que en 23 de noviembre de 1482 recibí yo, Fortuno Martínez de Abando, manobrero de Santiago, de vos, Ochoa Martínez de Iruixa, fiel, de las averías de Flandes, 8.900 mrs. *porque esto es verdad puse aquí mi nombre* (firma). Vimos más arriba, y veremos de nuevo abajo, que los dineros que sobraban de contar las averías se entregaban, habitualmente, a S. Lázaro o a los pobres, pero algunos también llegaron a Santiago; caso de la carabela Santa María, de Pedro de Ibarra, que dio en 1501 13,5 mrs. para Santiago y S. Antón. En un registro de averías de salida de 1482, el de la carabela de Martín Sánchez de Barraondo, se destinaron 397 mrs. para el manobrero Juan Ochoa de Uriondo, que puede fuese el antes citado, y que luego veremos llegó a ocupar algún puesto rector en la Universidad de Bilbao. Ochoa Martínez de Iruixa aparece como alcalde del concejo en un pleito entre mercaderes desatado en 1504 (FDMPV 126, pp. 272-273).

706 La iglesia de San Antonio Abad sirvió de sede gremial para las reuniones de la Universidad de mercaderes local. Luego, junto a ella, como sabemos, se edificó la Casa de las Averías de dicho gremio, que a partir de 1516 fue la nueva sede del Consulado. Recibía las rentas del peso de la villa y estaba situada frente a los muelles de su puerto, y junto al puente que cruzaba la ría. Como en el caso anterior, en el registro de la carabela de Salas de Leguicemón se contiene: que en 22 de noviembre de 1482 Ochoa de Uriondo, manobrero de la iglesia de S. Antón, recibió de Ochoa Martínez de Iruixa, fiel de los mercaderes, 4.030 mrs., *porque es verdad puse aquí min nombre* (firma). Como lo dicho en la nota precedente, sería un dinero remitido por el consulado vizcaíno de Brujas, recolectado entre los barcos de su nación con destino a S. Antón.

santa María de Begoña⁷⁰⁷, San Nicolás⁷⁰⁸ y los hospitales de San Juan⁷⁰⁹ y de San Lázaro⁷¹⁰.

Si la cantidad de dinero recibida marca el interés de cada una de estas instalaciones para el gremio, vemos que la más importante

707 El monasterio bajo esta advocación existía ya antes de la fundación de Bilbao. En el antedicho registro de la carabela de Salas de Leguizamón, se atestigua: Santa María de Begoña, hasta lo de Flandes...

708 Como he dicho, era una ermita del barrio marineru extramuros de la localidad, donde, como sabemos, había un embarcadero para los navíos que no podían llegar por su gran tonelaje hasta el principal, sito en S. Antón, y que en 1490 se transformó en iglesia. En el registro de la carabela de Salas de Leguizamón, se dice, como para los otros templos: hasta aquí pagué a Lope Sánchez de Amurru, por S. Nicolás... (no se indica la cantidad).

709 Que era el que atendía las necesidades de la villa, según hemos visto a lo largo de estas páginas. En el registro de la carabela de Salas de Leguizamón, visto arriba, se incluye: hasta el hospital, por los libros...

710 De nueva construcción por esas fechas, cerca de S. Nicolás, en los arrabales, como leprosería local, pero también asilo de ancianos y pobres. Cuando se sumaban los maravedís necesarios para sufragar las averías de cada barco, en función del gasto que se pensaba hacer en el mismo, tanto en este capítulo del dinero de Dios, como en registros, sebo y otros que vimos en el apartado anterior, se dividía el total entre las mercancías embarcadas, y se calculaba cuánto le correspondía abonar a cada saca de lana, quintal de hierro o acero, y a las restantes respecto a éstas, como sabemos. El pico sobrante de la suma de estos totales con respecto a la cantidad global, normalmente unos pocos maravedís, generalmente era donado a S. Lázaro, como vimos también en el anterior apartado, en la tabla 27. Caso, verbigracia, de los 5.076 mrs. de las averías de la nao Santa María, de Juan de Basozabala, del año 1488, que en destino se pagarían en forma de 18,25 quintales de hierro, y cuyos 34 mrs. sobrantes serían para S. Lázaro; los 22,66 quintales de hierro de las averías de la nao S. Vicente, de Sancho Martínez de Bilbao, de 1490, de los que sobraron 37 mrs., también para S. Lázaro; y, de las 5,33 coronas de oro de la carabela de Fortuno Sánchez de Arriaga, de ese año, de las que el pico de 8 mrs. fue asimismo para dicho hospital; por poner algunos ejemplos. En las averías de salida de 1496 sobraron dineros para S. Lázaro en las naves de Pedro Sánchez de Iruixa (44 mrs.), Lope de Acha (33) y de Juan Sánchez de Amézaga, patroneada por San Juan de Solórzano (7). En las averías de entrada, tabla 20, estos restos o fracciones destinados a S. Lázaro, a veces aparecen denominados también como del "hospital", el "hospital y S. Lázaro", "los pobres" o "los pobres de S. Lázaro". Otra institución que se hizo igualmente acreedora de estos picos de averías, o apuntes marginales, fueron los frailes de San Mamés, o simplemente "los frailes", como también hemos tenido oportunidad de comprobar anteriormente. En 1482 el cabildo eclesiástico que reunía a los clérigos de las tres iglesias locales, Santiago, S. Antón y Santa María de Begoña, junto con los rectores del hospital de los Santos Juanes, acordaron donar de por vida la mitad de las oblações, limosnas y ofrendas de pan del pie de altar de Begoña al hospital de S. Lázaro, algo que se venía haciendo por costumbre de forma inmemorial (FDMPV 95, pp. 497-499).

para el mismo habría sido Santiago, como la principal iglesia del lugar, y hoy día sede de la diócesis de Vizcaya, que, de las 18 embarcaciones que se recogen en las averías de 1482, obtuvo un total de 12.991 mrs., nada menos; las cuales los abonaron en función de su carga, a razón de un maravedí por saca de lana y una blanca por quintal de hierro, como sabemos. De este modo, la carabela llamada, precisamente, Santiago, de la que era maestro Juan López de Acha, fue la que más desembolsó a este respecto, un total de 1.310 mrs., pues cargó 705 sacas de lana y 1.281 quintales de hierro, lo que hacen 705 mrs. por la lana y 640,5 del hierro (a 2 blancas por maravedí), que sumandos dan 1.345,5, aproximadamente los antedichos 1.310. La segunda mayor contribuyente fue la carabela de Martín de Leuzarra, patroneada por Martín Sánchez de Bériz, que entregó 1.082 mrs. para Santiago, por sus 634 sacas y 876 quintales ($634+438 = 1.072$). Y, la tercera, la Santa María, de Fortuno (Fortunato) Sánchez de Arriaga, 1.000 mrs., por 461 y 910 ($461+455 = 916$). Como vemos, hay algunos desajustes entre las cifras teóricas y las reales, seguramente debidas a que no toda la carga fueron sacas de lana y quintales de hierro, sino que se embarcaban otras mercancías que pagaban al respecto de las tasas fijadas para ambos géneros. En cualquier caso, se trata de montantes muy considerables, que sólo en el año 1490 alcanzaron, nada menos que, los 38.036 mrs., o los 37.306 de 1499, y un total, entre todos los registros conservados, de ¡183.440!⁷¹¹.

Por lo que respecta a San Antón, también muy importante para la Universidad, por haber sido elegida como sede gremial, al estar ubicada frente a los muelles del puerto, percibió en 1482 un total de 3.124 mrs. Mucho menos que Santiago, pues a ella se destinaban, como he dicho, solamente $\frac{1}{2}$ blanca (o $\frac{1}{4}$ de maravedí) por saca, y el resto de mercancías al respecto; es decir, $\frac{1}{4}$ de blanca

711 A estas cifras hay que añadir los dineros pagados tras ser contadas las averías, pues ocurría que en algunas naves se añadía nueva carga tras dicho acto, de forma que las nuevas mercancías estibadas tenían que contribuir en la misma proporción que las restantes, con lo que las iglesias veían aumentar sus donativos, más bien imposiciones, pues estas aportaciones no eran voluntarias, como he dicho más arriba. Caso de lo ocurrido en 1501, cuando la nao Santa María, de Martín Sánchez de la Naja, pilotada por un tal Santiago, hubo de entregar a la iglesia de Santiago 35 mrs. más de un cargamento posterior, y a S. Antón, 9; mismo caso que la nao Santa María, de Martín de Marquina, con 130 y 34, respectivamente.

(o $1/8$ de mr.) por quintal de hierro. Comprobémoslo: la carabela Santiago de Acha arriba referida contribuyó a S. Antón con 337 mrs. por las antedichas sacas ($705/4 = 176,25$) y quintales ($1.281/8 = 160,12$), lo que da un total de 336,3 mrs., casi los susodichos, 337. La de Bérriz entregó reales 271 mrs., por los teóricos 268 ($[634/4 = 158,5] + [876/8 = 109,5]$) que tendría que haber dado. Y, la Santa María de Arriaga, 252 por 229 ($[461/4 = 115,25] + [910/8 = 113,75]$). Como vemos, S. Antón no consiguió tanto como Santiago, pero sus donativos también fueron considerables, como los 9.739 mrs. de 1490, los 9.376 de 1449, o los 45.839 totales.

A Begoña se allegaron en 1482, único año para el que se conservan apuntes para éstas y las restantes instituciones que veremos a continuación, 180 mrs., porque cada nave entregó 10 mrs. de manera invariable. A S. Nicolás, 78, pues las cantidades oscilaron entre los más habituales 3 mrs., y los 10 de dos barcos, o los 13 de otro, sin que de las cuentas se deduzca a qué atendieron estos montantes extra. S. Juan recibió 51,5 mrs., porque todas las embarcaciones, menos la primera que, de forma excepcional, como ya vimos, sólo dio 0,5, aportaron 3 mrs. Mismo caso que para S. Lázaro.

Si quitamos Santa María de Portugalete⁷¹², el resto de las instituciones religiosas del entorno bilbaíno recibieron, en términos generales, las mismas dádivas que los antedichos dos hospitales, unos 3 mrs. por navío. El caso de la única iglesia portugaluja fue diferente, pues lo era del otro atracadero de la ría, aparte del propio bilbaíno, desde el que se podían realizar operaciones de estiba y desestiba de los flujos comerciales con el exterior, y por ello debía ser atendida de forma similar a las sedes de la propia

712 Edificada según lo dispuesto en la carta puebla de la localidad, de 1322, y luego agrandada en 1480. Hacia 1495 continuaban estas obras de ampliación y mejora con *pylares e capyllas e hedefycyos más honrrado que de antes estauan*. Para lo cual los mareantes, marineros y naos habían derramado entre ellos cierta cantidad de maravedís, que debían recolectar los maestros de dichas naos para entregarlos al mayordomo de la iglesia con destino a la citada obra. Sin embargo, los antedichos maestros no habían cumplido con su deber y no habían puesto el dinero a disposición del susodicho mayordomo. Lo que motivó la intervención del preboste portugalujo, que puso el caso en conocimiento de los Reyes Católicos (AGS, RGS, 1495-07, 458).

Bilbao. Obtuvo un total de 168 mrs., pues casi todas las naves corrieron con 10 mrs., menos una que satisfizo sólo 3, y otra 5. De este modo, la práctica totalidad de las instalaciones de fuera de Bilbao —S. Julián⁷¹³, S. Nicolás de Somorrostro⁷¹⁴, San Jorge⁷¹⁵, S. Vicente de Abando⁷¹⁶, S. Pedro de Deusto⁷¹⁷, San Bartolomé⁷¹⁸, Santo Domingo⁷¹⁹, S. Miguel⁷²⁰, Santa María de la Piedad⁷²¹ y San Silvestre⁷²²— fueron acreedoras de 3 mrs. por barco, excepto el primero de ellos, que, sin que se diga por qué, casi siempre les entregó solamente 0,5., como vimos con el Dinero de Dios y santos y pobres.

713 En Somorrostro, actualmente también conocido como San Julián de Musques, pues el concejo precedente a este municipio formó parte del valle de Somorrostro, una de las diez comunidades que componían Las Encartaciones. La localidad se encuentra en el interior, pero cercana a la desembocadura de la ría y, como vimos, también tuvo acceso al mar, desde cuyas costas se realizaron algunas operaciones de salida de vena de hierro. Tras la erección de la parroquia de S. Julián en la Edad Media, se formó el concejo que tomó su nombre.

714 Como hemos visto para Bilbao, en Somorrostro, o Musques, también había una parroquia bajo la advocación de San Nicolás de Bari. Parece ser que en el siglo XVI existió allí una cofradía de San Nicolás, que agrupaba al gremio de mareantes. De nuevo, en el registro de la carabela de Salas de Leguizamón, se contiene: hasta aquí pagué a S. Nicolás de Somorrostro... (no se indica la cantidad).

715 En Santurce, nombre que deriva del patrón del lugar, San Jorge. Está ubicada en la desembocadura de la ría de Bilbao, en su margen izquierda, por tanto entre Somorrostro y Portugalete.

716 Templo erigido en 1190 en la ribera del Nervión a costa del Señorío de Ayala y Salcedo, que dio lugar a una anteiglesia situada en la margen derecha del Nervión, muy cercana a Bilbao.

717 Este edificio del siglo XIV, igualmente próximo a la ría, dio, como en el caso anterior, lugar a la formación de una anteiglesia.

718 Probablemente se trate de San Bartolomé de Lejona, otra de las poblaciones de la margen derecha de la ría del Nervión.

719 Seguramente se trate de la iglesia de Santo Domingo de Berango, localidad situada en la margen derecha de la desembocadura de la ría, cercana a la Punta de la Galea y limítrofe con las poblaciones ribereñas de Guecho y Algorta.

720 Quizás se trate San Miguel de Basauri, situada aguas arriba del Nervión.

721 En Dima, sita cerca de Durango, asimismo aguas arriba de los ríos que desembocan en la ría de Bilbao, había una ermita de Nuestra Señora de la Piedad.

722 En Güeñes, en Las Encartaciones, por donde pasa el río Cadagua, que, como sabemos, desemboca en la margen izquierda del Nervión, había una ermita dedicada a San Silvestre. Como se aprecia en el estudio, muchos barcos de los aquí contenidos llevaron el nombre de este santo.

¿Por qué fueron esas las instituciones agraciadas con los óbolos de los buques que operaban desde la ría de Bilbao? No hará falta un mapa para ubicarlas y comprobar que se trata de casi todos los establecimientos religiosos situados en el propio canal, en sus márgenes, desembocadura, cercanías o en los ríos que allí vertían sus aguas. Queda claro que con ello los marineros, y la corporación que los agrupaba, querían atraerse los favores divinos para que los protegiesen de las adversidades del mar.

La siguiente judicatura para la que contamos con registros de averías de las exportaciones es del año 1488, en el que solamente constan cuatro navíos. Para entonces parecen haberse simplificado mucho las cosas en materia de dinero de Dios, relativas al mes de noviembre. Así, cada patrón entregó por su nave por el antedicho concepto 5 mrs., excepto en el último caso, el de Juan de Basozabala, maestre de la nao Santa María de Begoña, que dio 6. La simplificación vino por haberse agrupado en un único capítulo, llamado *santos y pobres*, las entregas para misas, limosnas e instituciones religiosas de carácter fijo, que se situaron en un monto total de 150 mrs. Esto es, si sumamos los parciales que en la anualidad anterior se emplearon en misas, santos y pobres, y en las iglesias y hospitales del entorno de la ría, nos daría una cifra de unos 140 mrs. por embarcación, que, como vemos, fueron redondeados en los antedichos 150. De los cuales se destinaría la parte correspondiente a cada uno de los fines recogidos en la tabla 28. Por lo que respecta a las cantidades variables, las cosas no cambiaron. La nao San Vicente, de Sancho de Bilbao, que consignó para la iglesia de Santiago 1.408 mrs., por 825 quintales de hierro ($825/2 = 412,5$ mrs.) y 1.063 sacas de lana (a 1 mr. / saca, como sabemos), debía haber dado en realidad 1.475 ($1.063 + 412,5$); y, a San Antón, 352 mrs., cuando debieron ser 368 ($[825/8 = 103,12] + [1.063/4 = 265,75]$). La nao S. Silvestre, de Martín Sánchez de Leuzarra, por 275 quintales y 839 sacas, 1.104 mrs. a Santiago ($[275/2 = 137,5] + 839 = 976$) y 270 a S. Antón ($[275/8 = 34,3] + [839/4 = 209,7] = 244$). La nao Santa María, de Juan de Lojo, 92 y 578, respectivamente, lo que se tradujo en 572 mrs. para Santiago ($[92/2 = 46] + 578 = 624$) y 270 para S. Antón ($[92/8 = 11,5] + [578/4 = 144,5] = 156$).

Y, la nao Santa María de Begoña, con 100 quintales y 540 sacas, 880 para Santiago ($[100/2 = 50] + 540 = 590$) y 220 para S. Antón ($[100/8 = 12,5] + [540/4 = 135] = 147$). Como los casos arriba vistos de la legislatura de 1482, hay un desajuste entre lo que se tendría que haber abonado para cada templo y lo que se hizo efectivo, en parte porque en las averías no sólo contaban la lana y el hierro, sino también el resto de las mercancías que aquí no he tenido en cuenta, por su menor relevancia y mayor variedad⁷²³. Pero a veces, más que por exceso, estas entregas pecaron por defecto, y a las iglesias se les aportó menos de lo que se debería en función de las cargas de lana y hierro, sin tener en cuenta otros posibles géneros embarcados, sin que sepamos los motivos.

El siguiente ejercicio del que se conservan registros de salida es el del año posterior, 1489, asimismo con sólo 5 navíos; en este caso todo carabelas. En esta ocasión, menos la primera, de Fortuno (Fortunato) Sánchez de Arriaga, que aportó 8 mrs. como dinero de Dios, las restantes satisficieron 5,5. Los santos y pobres se mantuvieron en la cantidad fija antedicha de los 150 mrs. Mientras que para las iglesias de Santiago y S. Antón podemos calcular sus óbolos: la antedicha nao llevó 230 quintales y 556 sacas, y pagó a la primera 666 mrs. ($[230/2 = 115] + 556 = 671$) y a la segunda 166 ($[230/8 = 28,7] + [556/4 = 139] = 167,7$); la S. Vicente, de Martín Íñiguez de Bermeo, con 260 y 932, a Santiago, 1.130 ($[260/2 = 130] + 932 = 1.099$), y a S. Antón 282 ($[260/8 = 35] + [932/4 = 233] = 268$); la Santa María, de Ochoa de Larrinaga, 1.220 y 836, a Santiago, 1.660 ($[1.220/2 = 610] + 836 = 1.446$), y a S. Antón, 415 ($[1.220/8 = 152,8] + [836/4 = 209] = 361,8$); la Santo Crucifijo, de Juan de Montellano, 400 y 483, a Santiago, 683 ($[400/2 = 200] + 483 = 683$, número exacto, por tanto), y a S. Antón, 171 ($[400/8 = 100] + [483/4 = 120,7] = 220,7$); y, la S. Antón, de Juan Fernández de Arbieta, patroneada por Diego de Echávarri, 650 y 593, a Santiago, 774 ($[650/2 = 325] + 593 = 713,7$), y a S. Antón, 160 ($[650/8 = 81,2] + [593/4 = 148,2] = 229,4$).

723 Así, por ejemplo, la nao de Juan de Lojo llevaba 60 costales de regaliz, que cargó Íñigo López, y que de avería debían pagar como 8 sacas de lana; los cuales, como los otros artículos que no fuesen lana y hierro, no los he tenido en cuenta para hacer el cómputo de dichas averías de cada barco, porque no siempre aparecen estas equivalencias o porque fueron bienes muy minoritarios en el cargamento de las naves.

Por lo que respecta a la anualidad de 1490 y las siguientes, algunas de ellas con casi 70 barcos, no voy a realizar un análisis de detalle, solamente señalaré las novedades con respecto a las judicaturas anteriores. Una mitad de las naves aportaron en 1490 5 mrs. como dinero de Dios, la otra, 5,5, y, sólo una, 8; los *santos y pobres* subieron a 155 mrs., pero algunas embarcaciones únicamente dieron 140, y otras, sin embargo, 160.

En 1491, los 22 barcos registrados entregaron 5 mrs. de dinero de Dios, y todos, menos uno, que dio 155, 156 en concepto santos y pobres. En 1494, 1495, 1496, 1499, 1500 y 1501 se mantiene el dinero de Dios en 5 mrs., y santos y pobres en los antedichos 156 mrs. En 1501, la carabela Santa María de Diego de Rabanunza pagó a Santiago, aparte de los óbolos acostumbrados, 20 mrs. extra, y a S. Antón, 5, y sobraron para S. Lázaro 10; la Santa María, de Fernando Delgado, 18 mrs., para la primera, y 5 para la segunda; la Santa Trinidad, de Martín de Leuzarra, 75 y 38; la Santa María, de Pedro de Ibarra, 33 y 1, y sobraron para S. Lázaro 11; la Santa María, de Pedro de Ibarra, 10 y 13; la nao S. Martín, de Diego de Basurto, 31 y 8, con las sobras para S. Lázaro, por 18 mrs.; y, la Santa María, de Pedro de Eguía, comandada por Juan de Ceberio, 76 y 19. Unas con rumbo a Flandes y otras a La Rochela.

Vistos los registros de averías de salida de mercancías, pasemos ahora a los de entrada, que contienen mucha menos información. El único apartado de las mismas que se puede encuadrar dentro de este capítulo del dinero de Dios, son las misas celebradas a la partida de las naves⁷²⁴. Únicamente constan las oficiadas en Santa Clara, tanto de Nantes⁷²⁵ como de La Rochela⁷²⁶. En la primera localidad el óbolo ofrecido para tal fin era generalmente de una corona, alguna vez media; cantidades que a veces aparecen registradas al cambio local pues, como sabemos, las averías eran satisfechas en

724 No obstante, en 1490, en la carabela de Martín Ibáñez de Bilbao, se destinaron a *santos y santas* 274 mrs. Mientras que en 1494 en la nao de Domingo Colonzas, se pagaron 50 mrs. "por la casa del clérigo".

725 Monasterio fundado en 1457 cerca de la catedral de la ciudad.

726 Al parecer, las clarisas se instalaron en La Rochela antes de 1307.

destino⁷²⁷; mientras que en otros muchos casos consta la moneda corriente castellana con la que se pagó la ceremonia religiosa, y su equivalente en moneda de cuenta. Esto es, en los registros se anota 1 corona, 385 mrs., o ambas sumas al mismo tiempo —la carabela de Juan de Montellano, que partió en 1482 de Nantes, sólo entregó media corona, o 192 mrs.—; a veces, como en 1489-1490, al cambio figuran solamente 340-350 mrs., lo que nos habla de la depreciación monetaria de la corona francesa —en 1490 la carabela de Sabugal pagó 660 mrs., lo que vendrían a ser dos misas—, si bien a partir de julio de ese año 1490 volvieron a cotizarse a 350, mientras que a comienzos de 1491 tornaron a los 340, para subir meses más tarde a los 350, e incluso en julio aumentar a los 360, y bajar de nuevo en 1493, 1494 y 1495 a los 340, aunque el último retornó a incrementarse hasta los 350, de nuevo en julio; lo que muestra una fuerte fluctuación monetaria en el corto plazo. Mientras que en el caso de los florines, la moneda castellana con la que se pagaron algunas de estas misas, uno por cada ceremonia, aparece ésta y/o su equivalente en maravedís, 265. El citado año 1490, la carabela de Martín Sánchez Zabudín abonó por una misa en Saint-Nazaire 40 mrs. Por su parte, en 1491 encontramos la única misa celebrada en Flandes, por la que se ofrecieron 2 gruesos de moneda local, equivalentes a 148 mrs.

También fueron frecuentes algunas misas de acción de gracias a la llegada a Bilbao. Como las de 1481, por las que se abonaron: 104 mrs. por la de la carabela de Ortega Sebastián; el real o los 32 mrs. por la cantada en Santo Domingo (¿de Berango?), de la de Martín Sánchez de Barraondo; y, los 16 de la de Pedro de Iturriaga y de la de Íñigo de Jáuregui. El año siguiente, 1482, cuando atracó la carabela de Lope Ibáñez de Leuzarra, procedente de Flandes, se pagaron de averías por una pinaza y una misa 47 reales o 1.503 mrs. Otra carabela que arribó desde dicha procedencia, ese mismo año, en el mes de enero, la de Martín Sánchez de Barraondo, dio de albricias —seguramente en forma de limosna por el éxito del viaje—, 150 mrs., y por una misa en Santa Águeda⁷²⁸ 2 reales, o 66

727 Aunque no siempre, pues en 1491 se indica en el registro de la carabela de Martín Sánchez de Zabudín que la misa de Santa Clara fue abonada en Nantes.

728 Festividad que se celebra el 5 de febrero, muy arraigada en el País Vasco, sobre todo en Bilbao.

mrs. Una tercera, con la misma procedencia, la de Pedro Jiménez de Bertendona, satisfizo otros 33 mrs. para otra misa. En 1489, el sobrante de las averías de la carabela de Juan de Tranes, 102 mrs., se dedicó a otra de esas ceremonias.

2.3.1.2.3. Gruesas

Como dije más arriba, las averías gruesas fueron contribuciones o derramas que se efectuaban entre los fletadores del barco, y a veces el fletante, cuando éste o su carga sufrían percances imprevistos de gran consideración y precio. De manera que se hacían efectivas una vez finalizado el viaje, por lo que únicamente las encontramos en los registros de averías de llegada al puerto de Bilbao, no en los de salida. Las principales causas que dieron lugar a este tipo de expedientes extraordinarios fueron naufragios parciales o totales de las naves, en los que se perdiesen éstas y todo, o parte de, su cargamento; abordajes de piratas, corsarios o armadas enemigas, que causasen daños similares a los anteriores, así como secuestros y aprehensiones de las embarcaciones, de su contenido, de sus tripulantes o de sus pasajeros; pagos en metálico para evitar las consecuencias de las acciones antedichas; pérdida de la carga, o de parte de ella, por accidente durante la navegación o tras ser arrojada por la borda para aligerar peso en caso necesario; daños a los géneros estibados durante su transporte por motivos fortuitos no achacables a la negligencia de los tripulantes; estragos en los navíos causados por el mal tiempo y los avatares de la travesía, así como pérdidas de sus aparejos, velamen, maderamen, masteleros y barcas auxiliares, como lanchas o esquifes; y otras semejantes⁷²⁹.

729 No obstante, por un registro de salida de marzo de 1490, de la nave San Vicente que Dios la salve, perteneciente a Sancho de Bilbao, de 2 costales de hilaza embarcados por Álgar García de Segovia, remitidos a su hermano en Flandes, se dice que, en caso de avería gruesa, esto es, que fuesen arrojados por la borda o se perdiesen por robo o naufragio, no tenían que contribuir las restantes mercancías para compensar su pérdida. Por el siguiente registro, sabemos que las 10 sacas de lana que embarcó Pedro de Castro las remitió al citado destino acompañadas por su hermano, Gonzalo de Castro. Algo similar ocurrió con otros 2 costales de hilaza mandados a Londres en la nao de Martín de Luzarra, que no contarían tampoco en caso de avería gruesa (ARCV, SV, 1934, 1(3), fol. 6v, 15v).

Sin embargo, no siempre que había una pérdida de cierta importancia durante la travesía se contaba una avería gruesa en forma de derrama sobre las mercancías de los fletadores, y el cuerpo de la nave del fletante, sino que, en ocasiones resultaba más cómodo y fácil incluir su coste entre las averías comunes, como una más de ellas. Caso de lo ocurrido en 1481, en la carabela de Juan de Zalduondo, llegada de Nantes, que perdió un batel, estimado en un valor de 1.050 mrs., lo que hizo subir las averías totales a 2.108, y que cada fardel saliese a 85 mrs. En 1482 la carabela de Juan de Arbolancha perdió una anguila (cabo), que se cortó, estimada en 7.800 mrs., que fueron incluidos entre las averías comunes. Mismo caso que en 1495, con la nave de Íñigo de Sestao, que gastó 6 reales o 186 mrs. en otra anguila, que dejó el maestre en la barra porque la marea era tardía, y en seis hombres que fueron a tierra con el batel. Como los 2.000 mrs. por un barril que perdió el patrón Íñigo de Sestao en su carabela, venida en 1494 de Flandes. Año en el que a Juan de San Juan de la Peña, también proveniente de Flandes, se le dieron 1.500 mrs. por un mastelero. Ese año 1495, llegaron juntas varias naves procedentes de Flandes, que debieron toparse con una buena tormenta que les causó varios estragos: a Juan Martínez de Gamis le fueron dados por un mascarón que perdió, 200 mrs., y por una anguila (cabo) y un *cabil*, que juraron que había largado y que no lo pudieron recuperar, para ayuda del daño que recibió, 6.000 mrs. La carabela de Pedro de Arechaga perdió unos cables por 6.000 mrs. La nao de Fortuno de Arana: un esquife que echó a la mar, que lo apreciaron por 3.100 mrs.; por el *osarero* 200 ¿gruesos?, que son 3.500 mrs.; por 2 masteleros que perdió con las olas, que los apreciaron a 2 ducados, o 750 mrs.; y por un hacha que quemaron en la mar, 1 ducado o 375 mrs. La de Ochoa de Larrinaga, perdió otro batel con su palanzón⁷³⁰, por 4.000 mrs.; junto con un cable que fue cortado, que fue contabilizado junto con un hombre que se envió por la costa. La de Lope de Larrinaga, unas garitas y *palazaderas* que echó a la mar, por 50 reales, o 1.750 mrs. Y, la carabela de Ochoa García de Salazar, una *salía*, 1 ducado, o 375 mrs., y el sobrecastillo, 2.000 mrs.

730 Conjunto de palos de que se compone una fábrica; como una casa, una barraca o una embarcación.

Aparte de los casos anteriores, la primera avería gruesa propiamente dicha de la que tenemos noticia es de 1489, sufrida por la carabela de Juan de Larrea, que arribó el día 27 de junio desde La Rochela. En la cual, aparte de que se perdieron 2 fardeles de lien-zos, hubo que entregar 20 ducados a un barco bretón armado, que le quiso tomar la ropa, para que la dejase proseguir. De modo que se debió contar una avería gruesa por 7.500mrs.; que, repartidos a 129,5 fardeles, salió a pagar a cada uno 59; sobraron 300 para el que los recaudó; y, por paquete, 19 mrs. y 4 cornados⁷³¹. Mientras que la avería gruesa de la carabela de Juan de Tranes, proveniente de Irlanda y llegada el 20 de noviembre de ese año, se echó por un tonel de miel que se hubo de dar a un barco armado que se encontraron en el camino para que los dejase pasar, por un valor de 9.000mrs.; más 45 cientos de cabos de hierro, que también se le entregaron, que se contaron por 2 toneladas y montaron 48 coronas, o 13.500mrs. (sale la corona a 281,25 mrs.); más 12 onzas y 1 libra de azafrán, que fueron otros 1.300mrs.; más una espada, por 275; más 3 paveses, 1,5 docenas de dardos y 3 cedazos, por 15 reales o 400 mrs.; más 300 mrs. de sidra. Además, Juan Martínez hubo de gastar 400 mrs. en convidar a los capitanes que los abordaron, para granjearse su benevolencia, sin duda. En total fueron 25.315 mrs., a los que añadir el papel y tinta (70 mrs.) y el andador (100). Para hacer frente a los cuales, se contiene la mercancía y sus propietarios sobre los que fue derramada la avería, casi todo pescado⁷³². Es decir, tuvieron que contribuir

731 En esta nave, junto a las mercancías que llegaron a puerto, aparece una relación de otras que no lo hicieron, sino que se perdieron en el asalto. Se trata de un listado similar a los que llevarían a bordo las naves, o libros de cargazón, también conocidos como de *saborne*. En el documento se detalla el género perdido en apartados, según el huésped receptor a quien iba dirigido, también consta el propietario y se hace referencia a su marca o señal con que iban identificados los fardeles (ARCV, SV, 1934, 1(2), fols. 8r-12v).

732 La mujer del difunto Pedro de Arbolancha y sus consortes llevaban 1.100 docenas de pescada vieja y 600 docenas de fresca, se les contaron por 1.350 docenas totales; Juan Martínez de Isasi (maestre de 41 años, vecino de Bilbao que prestó testimonio en el pleito del preboste de Bilbao contra el de Porugalete de 1498; ARCV, SV, 4296-1), 2.540 docenas; más, 14,5 barriles y 5 pipas de arenque, contados como 197 docenas; el maestre y su compañía, 250 docenas; más dicho maestre, 0,5 pipas de arenque, 6 docenas. En total, 4.343 docenas. Las cuales, tasadas a unos 100 mrs./docena, sumaron 434.300 mrs.; más 6 libras de azafrán que trajo Juan Martínez, 2.400 mrs.; más una carga de regaliz y cierto anís, 600 mrs.; por el flete de la nao, 47.500 mrs. Total, 484.800 mrs., entre

en ella los mercaderes cuyos bienes no se vieron afectados por el pillaje, para compensar a los que sí lo estuvieron.

No siempre los registros de averías nos aportan tanta información como los anteriores sobre el pago de averías gruesas. De este modo, en 1490 se contaron tres consecutivas de las que no tenemos apenas datos. Las de las naos de Juan de Santander, Pedro de Bilbao, Ochoa de Zoronda y Domingo de Alvístur, que llegaron el 4-5 de junio desde Londres, o al menos esos días fueron contadas sus averías. De las que solamente se nos dice que en todas ellas sobre cada paño fueron echados 33,5 mrs. de avería gruesa. Por lo que los totales por pieza en cada nave fueron 109, 134, 130 y 115 mrs., respectivamente, incluidos, además de estas averías gruesas, las comunes y los fletes. Más noticias se nos aportan en la carabela de Antón de Bilbao, que en agosto de ese año 1490 llegó de Nantes. En la que se hubieron de pagar, de 46 fardeles y $1/3$ que se cargaron en una barca para llevarlos seguros, 7 ducados de oro (a 390 mrs.), según lo mandaron por escrito y firmaron los cónsules. Sumaron los susodichos ducados 2.730 mrs., que repartidos a los dichos 46,3 fardeles salió a pagar cada uno a 59 mrs. Todo ello constaba en el padrón (¿libro de cargazón, donde firmaron esta nota los cónsules de Nantes?) y así lo juró el antedicho maestre de la nave. Quien manifestó que 6 de dichos fardeles pertenecían a Juan de la Mota, embarcados en su nombre por Juan de Santiago; y 2 a Simón de Valdivieso, cargados por Lesmes de Mazuelo. Ese mismo mes llegó al puerto de Bilbao la

los que repartir los dichos 25.485 de la avería gruesa; de manera que tocaba a pagar por cada millar de maravedís a 53 mrs., y sobraron 93. Más por el flete, 5 coronas de Inglaterra por tonelada, o 1.500 mrs./tonelada (ahora vale la coroa a 300 mrs.; como en otros casos que hemos visto más arriba); y, por el guindaje, 600 mrs. De manera que salió cada tonelada por flete y guindaje, 1.506 mrs. Como se aprecia, el maestre y su tripulación debieron contribuir en esta avería gruesa, para compensar las pérdidas sufridas por algunos fletadores, de dos formas. De un lado, como cargadores, como el resto, por el valor de la mercancía que llevaban a bordo; del otro, como transportistas, por el valor del flete (47.500 mrs.) por el que habían arrendado la nave. Esto quiere decir, que si cada tonelada pagó 1.500 mrs., como también se dice, el navío transportó 31,6 toneladas. Lo que no cuadra son los 600 mrs. totales de guindaje, pues luego se añade que el flete y el guindaje fueron 1.506 mrs., lo que hace un total de 100 toneladas estibadas, y no las antedichas 31,6.

carabela de Íñigo Martínez de la Pedriza, en este caso procedente de La Rochela, en la que su avería gruesa se debió a que se tenía que abonar por el vaso lo que se había prometió a Fernando Sánchez de Larrea, y a su maestre en su nombre, por parte de los cónsules de la nación, lo cual trajo por escrito y firmado por ellos; por lo que salió a 25 mrs. cada fardel, al tiempo que se contaron en esta avería gruesa 3 paquetes por fardel. En total se contó cada fardel por 187 mrs., incluidos, aparte de esta avería gruesa, la común, el flete, el guindaje y el prebostazgo.

En 1491 disponemos del primer ejemplo claro de cómo contribuyó la embarcación afectada en una de estas averías gruesas, si no tenemos en cuenta el antes visto de Irlanda, donde este aspecto no queda del todo de manifiesto. Así, en la nao de Pedro López de Vitoria, que arribó el 27 de enero desde Londres, se dice que se echó una avería gruesa en la que se contó la nao como 60 paños. La cual fue de 11.500 mrs., por lo que salió por paño, de los 208, incluida la nave, a 55 mrs.; sobraron 44 para los pobres. Total, 190,5 mrs. por paño, junto con el flete y otras tasas. De nuevo, como en los casos arriba vistos, y como el precedente, de las naos de Juan de Arechaga y Martín Sánchez de Leuzarra, asimismo procedentes de Londres, pero llegadas la primera en marzo y la otra en mayo, no se nos dice la causa de la avería gruesa. Sólo se indica que la de marzo empleó en este concepto 6.000 mrs.; por lo que tocó cada paño a 60 mrs., y la embarcación fue contada como 40 de esos productos; cuyo flete fue de 2,5 reales, o 72 mrs, más 4 cornados de prebostazgo. En la de mayo se había de pagar por paño 179 mrs., o 7.500 totales; y sobraron 18 para los pobres. Sin dejar 1491, encontramos un uso curioso de este expediente de las averías gruesas en las naos de Juan de Bedia y Juan de la Borda, entradas en mayo desde La Rochela, en las que se echó una de ellas conjuntamente entre ambas. Así, se dice que se mandó entregar al maestre 4.000 mrs., allende del flete, además de los 100 mrs. por fardel del mismo, por tanto; los cuales fueron repartidos a toda la ropa de los dos navíos, por lo que salió a pagar por fardel a 10 mrs. Aparte, se derramaron otras 6 doblas, que también se echaron a toda la ropa, según órdenes de los cónsules locales, para cubrir la cantidad de dinero

que prometieron a Ochoa de Goronda, para que allí descargase las sacas y mercaderías que llevaba a Nantes; de modo que salió cada fardel a 5,5 mrs. y 5 cornados. La avería gruesa total fue de 16,5 mrs., y 1 cornado cada fardel; que sumada a las otras tasas, hizo 134 mrs. y 1 cornado/fardel.

En 1493 parece que hubo errores al contar la avería gruesa de la carabela de Pedro de Eslares (o Solares), llegada de Londres. Se echó una primera de 12.053 mrs. a 96 paños y 1/4, y por los 14 paños en que se contó la nao, que fueron totales 110 paños; salió por unidad a 110 mrs.; y, por todo, 172 mrs., incluido el flete y avería común. Luego se añaden las costas del papel y tinta, y la costa de mercaderes, otros 96 mrs; por lo que finalmente quedó cada paño en 173 mrs. Sin embargo, posteriormente hubo una nueva cuenta, y se repartieron otros 13.653 mrs. entre los 110 paños, por lo que salió cada uno a 124 mrs., pues había habido un error de 1.600 mrs., y de flete, a 2 reales por unidad; de modo que supuso cada uno 186 mrs. En otra carabela de ese año, la de Pedro Ortiz de Leura, contando la avería gruesa, montó cada fardel de los de Burgos a 139 mrs., y por paquete, a 52; a los de Bilbao, a 125; y, a los bretones, a 127,5. Estas diferentes tarifas, como sabemos, se debieron a los derechos o averías gremiales que se cargaban a los mercaderes por las universidades, a las que debían hacer frente los respectivos agremiados o los traficantes por ellas concernidos. Mientras que en la de Martín de Leuzarra, llegada el mismo día que la anterior, asimismo desde dicho origen, se pagó de avería gruesa 12 mrs. por fardel. Total, 140 mrs. por fardel, y 53 por paquete.

En 1494 el primer barco del que tenemos noticias de averías gruesas fue la nao de Ochoa de Larrinaga, procedente de Flandes. De la que se dice que se había concertado con dicho patrón que sus averías y flete saldrían como las de la nao de Juan de Zabala, que llegó con ella desde dicho lugar. Por lo que se hubieron de pagar 301 mrs., incluidos guindaje y prebostazgo; más 90 de avería gruesa: total, 391 mrs. Con ellas también atracaría la siguiente del registro —entre el 23 de enero y el 21 de marzo se contaron las averías de 9 embarcaciones procedentes de Flandes que, posiblemente, habrían viajado juntas en armada desde allí, como era habitual—, la cara-

bela de Antón de Coscojales. En la que se echó avería gruesa por 4 olonas, que costaron 4.500 mrs.; por un mástil de mesana con su verga, 1.000 mrs.; y los obenques⁷³³ del mesana, 500 mrs. Total: 6.500 mrs. Repartidos entre 54 fardelos, y 4 de la nao, salió cada uno a 112 mrs.; junto con la avería común, flete y demás, 419 mrs. Otra nave de origen flamenco con una avería gruesa fue la siguiente, la carabela de Juan de San Juan de la Peña. En ella se echó sobre 124 fardelos y $\frac{1}{4}$, más 49 falcones, por los que se contaron 8 fardelos, y, por la nao, 4. En total 136 fardelos y $\frac{1}{4}$, sobre los que se derramaron los gastos por amarrar la embarcación en Castro Urdiales, con los cables que ello precisó, 4.656 mrs; por 8 olonas, a 1.070 mrs., 4.280 mrs. Total: 8.986, que entre los 136 fardelos salen a 66 mrs. por fardel. Más por las lombardas que se echaron a la mar, 1.000 mrs., 7 mrs./fardel; total, cada fardel, 73 mrs. Por todo, 472 mrs. En la carabela de Diego de Arbolancha llegada de Londres, se derramó una avería gruesa de 5.650 mrs. Más por los troteros que fueron de Londres por la costa, y se contienen en el albalá, en los que se gastaron 12.000 mrs., a repartir a 1.430 paños; por lo que salió cada uno a 8,5 mrs. Total, con todo, 102,5 mrs. por paño. En el siguiente, barco, la nao de Martín de Ysola, en este caso proveniente de Flandes, también se contó una avería gruesa por desembolsos en un recadero, un hombre que fue por la costa cuando se perdió la nao de Juan de Arana: 1.070 mrs.; sobre 81 fardelos y $\frac{1}{4}$, salió cada uno a 12,5 mrs. Mismo caso que el de dos carabelas llegadas de Nantes, la de Juan de Barreza y Sancho Martínez de Leura. Entre ambas se financiaron los estipendios de un hombre que marchó a Bayona por la costa, cuando se perdió la nao de Diego de Arbolancha, que gastó junto con otro hombre que allá tomó por servir, 31 reales. Además, la ida de Juan Íñiguez de Bermeo cuando lo enviaron a Burgos los huéspedes y el maestro sobre la *flamatica* (pragmática, a buen seguro la de constitución del Consulado burgalés) que remitieron los burgaleses, supuso otros 1.000 mrs. Debió de tratarse de una avería gruesa, pues estos apuntes no constan entre las comunes de dichos buques. De este modo, en la primera de estas dos naves se dice que, en total, flete y averías sumaron 119 mrs. para los de fuera, y para los de la villa a 117 (sin prebostazgo), más

733 Sujetan los palos lateralmente; es decir que trincan el palo macho desde la cabeza hasta la borda por sus dos lados.

una avería gruesa de 7,5 mrs./fardel. Mientras que en el segundo, el total fue de 121 los de fuera, 119 los de la villa y 7 de avería gruesa⁷³⁴.

Pasemos ahora a 1495. Ese año, en tres carabelas provenientes de La Rochela, las de Juan de Arazama, Íñigo Vasco y Martín Sánchez de Zabudín se pagaron 27,5 mrs. por fardel de avería gruesa en cada una, sin que se nos diga por qué concepto. Mucha más información encontramos en la nao de Martín Zuri, arribada desde Flandes, en la que, tras ser contadas las averías (48 mrs./fardel), el flete (265 mrs./fardel), prebostazgo (2 mrs./pieza), guindaje (2 mrs./pieza) y sumado todo (317 mrs.), se añade lo siguiente: que en Flandes se dio al maestre una capa por 80 florines, que los huéspedes bilbaínos de los mercaderes burgaleses debían repartir sobre la ropa que llevaban las tres naos —ésta y las dos siguientes, la de Juan de Sazauri y Juan Migueles—, por un total de 638 fardeles; por lo que salió cada uno a 33 mrs. De modo que pagó cada fardel de los de Burgos, con avería gruesa, 352,5 mrs. Sin embargo, hubo un error en el contar las averías, porque dice en la carta que enviaban a los huéspedes que sobre la ropa que Juan Migueles llevase hubiese 80 florines de oro u 80 fardeles, y porque se halló que trajo el dicho Martín Martínez (¿patrón de la carabela de Juan de Sazauri?) 260 fardeles y $\frac{3}{4}$, y el dicho Juan Migueles 249 fardeles y $\frac{1}{4}$, se ha de contar sobre la ropa para el maestre 68,5 fardeles y no más; de manera que sale de avería de los mismos a 28,5 mrs. por fardel, y no más; y así lo pone en cada padrón. Montó cada fardel, por todo, a 347,5 mrs. Mientras que los vizcaínos y vitorianos pagaron solamente 319. Esto es, los 317 antedichos más 2 mrs. por fardel para retribuir a un hombre que fue a Bermeo, la barca y el batel que marcharon a por la ropa y la pinaza que le pasaron de vacío. De modo que la avería gruesa por la capa sólo afectó a los de Burgos. Esta práctica de echar averías extraordinarias diferenciadas para cada colectivo mercantil se mantuvo en las otras dos naos. Tanto

734 Probablemente, estas numerosas averías gruesas de comienzos de 1494 harían sido el resultado del naufragio de unos 25 navíos cantábricos frente a las costas flamencas, ocurrido en el invierno del año anterior, que cubrió con restos de las naves las playas del condado. Estos incidentes dieron lugar a una serie de litigios, con arreglo a los cuales los navegantes vizcaínos lamentaron no haber obtenido justicia (García de Cortázar, 1985, II, p. 296).

la gruesa en 28,5 mrs. por la capa para los burgaleses, como la de los 2 mrs. para los vascos. De modo que en la de Juan de Sazauri la avería final salió para los de Burgos a 357 mrs., a los de Vitoria, 329, y a los de Bilbao, 327,5. Y, en la de Juan Migueles, 350, 320 y 325, respectivamente.

En la carabela de Diego de Briviesca y San Juan de Solórzano, llegada de La Rochela, tenemos un caso de avería gruesa y pagos por las faltas en su contrato al través. Así, fueron repartidos 29 mrs. por fardel y 13,5 por paquete, porque trajo en el padrón de *saborne* que le dieran 1.000 mrs. por lo vacío —sin duda, por las mercancías que no llegó a embarcar—. De forma que salió el fardel, con la avería gruesa, a 173 mrs. (de los 144 iniciales) y el paquete a 63,5. Por último, en la nao de Martín Sánchez de la Naja, arribada de Flandes, tras contar las averías se añade que, en las costas que se hicieron en el pleito de Juan Gascón, aludido más arriba, se emplearon 1.500 mrs., que se derramaron sobre los fardelos, a 6,5 mrs. cada uno. Junto a ello, por el mozo que fue a Burgos, 1 blanca más; por lo que salió a 7 mrs. Por todo, 305 mrs.

Si nos vamos a 1499, se repartió una avería gruesa en tres naos procedentes de Flandes, cuyas averías se contaron entre el 14 de marzo y el 4 de abril. En la de Juan de Arbolancha el motivo fue por un batel que dicen que se perdió en Antoná —Southampton, por lo que habría hecho escala en este puerto del sur de Inglaterra— y por el trabajo de los hombres de la carraca que le ayudaron a sacar dicho batel a tierra, el cual, sin embargo, acabó por perderse, junto a un esquife, lo que sumó 6 ducados de oro o 1.250 mrs.; que, repartidos a los 248 fardelos, salió por fardel a 9 mrs. y 1 cornado, y los 12 que sobraron se entregaron a S. Lázaro. En la de Juan Sánchez de Castro, a los 63 fardelos que se contaron en la barra de Portugalete se les echó una avería gruesa por el batel que se perdió y para el cable que cortaron, por 7 ducados de oro; salió cada fardel a 42 mrs., y sobraron 23 para S. Lázaro; total, con todo, 344 mrs. por fardel. Finalmente, en la de Juan Ochoa de Bertendona, hubo que derramar sobre los 80 fardelos que transportó —es una forma de hablar, porque el cargamento consistió, entre otras mercancías, en roldanas de cobre, que, como sabemos, a efectos de averías y flete

fueron traducidas en fardelos—, entre ellos 16 por los que se estimó la nave y 5 que eran propiedad del maestre, otra avería gruesa. En este caso, porque en la barra de Portugalete se perdieron un cable y un ancla nuevos, tras ser soltados para salvamento de la embarcación y sus mercancías, con fortuna, y después no los pudieron hallar⁷³⁵. De manera que se contaron, cable y ancla, por información y juramento que se tomó del lemán y del maestre, por un valor de 10.000 mrs.; por lo que tocó cada fardel de avería gruesa y común a 127,5 mrs., en el caso de los de la villa, más guindaje y prebostazgo para los de fuera, a 131,5 mrs. —no contribuyeron en los 160 mrs. del papel y tinta, registro y andador de la avería común los 16 fardelos de la nao—.

En la nao de Martín Sánchez de la Naya, asimismo llegada desde Flandes, pero en el mes de octubre, pone en el encabezamiento de su registro de averías: *averías gruesas... con las ropas e mercaderías de los mercaderos desta dicha villa e su confradía*. Salió la misma a 32 mrs. fardel; de flete y avería común, a 310; en total, con todo, a los de fuera a 346 mrs., y a los de la villa a 344. Para calcular esta avería gruesa se hizo una pesquisa en la que se encontró que había que pagar de una pinaza, hombres y cable que tomaron para amarrar bien la nao, por miedo a que chocase con la nao grande de Arbolancha, 5 ducados o 1.875 mrs. Mucho más gravosa fue la avería gruesa del siguiente barco, la nao de Martín Sánchez de Astoquiza, que vino con la anterior desde Flandes. En cuyo encabezamiento, como en la otra, también se habla de tal *avería gruesa*: salió cada fardel de la misma a 1.147 mrs., y de avería común y flete a 310 mrs. Total, los de fuera a 1.461 mrs., los de la villa a 1.459. La avería gruesa fue: por el mástil mayor, 50.000 mrs.; la verga⁷³⁶ mayor, 6.500 mrs.; mástil del

735 Nuevos incidentes se vivieron en la barra de Portugalete con la nao de Lope Ibáñez de Leuzarra, que vino poco después de Nantes, lo cual demuestra que el portugués era un fondeadero poco seguro, expuesto a las frecuentes y peligrosas tormentas y galernas del Cantábrico, y, por ello, menos conveniente que el puerto de Bilbao, a resguardo de las mismas en el interior de la ría. En dicho barco, parte de la ropa que traía se perdió al entrar en dicha barra, por lo que las averías se contaron sobre el resto.

736 Es un palo horizontal que cruza los masteleros o mastelerillos. El centro de la verga se llama cruz y los extremos penoles.

mesana, 4.000 mrs.; por la verga de la mesana⁷³⁷, por el broquel⁷³⁸ y por el mástil de las gavias⁷³⁹, con las gavias y las vergas de broquel de las gavias, 4.500 mrs.; por el papahígo⁷⁴⁰ de la vela mayor, 11.500 mrs.; más la vela de la gavia, *hezliga*, vaivenes⁷⁴¹, y vela de broquel, la lombarda de las gavias y la armazón de ella, 7.000 mrs.; el estay⁷⁴² del mástel mayor, las ostagas⁷⁴³, la terciá, los *palatos*, la jarcia⁷⁴⁴ con los obenques⁷⁴⁵ sordos, con los *alamandiles* principales y los *alamandiles* de las gavias y la jarcia de ella, la jarcia de la mesana y del broquel, las bolinas⁷⁴⁶, los *ayanques*, 2 *trozavergas*, las escotas⁷⁴⁷ y las contraescotas, y 2 guindalezas⁷⁴⁸ para horrar los unames, se cuenta todo por 52.000 mrs.; por un cable que cortó y por el ancla horma, el regatón⁷⁴⁹ y su orinque⁷⁵⁰, 20.000 mrs.; el batel con su palazón con una guindaleza que se cortó con su cubierta, 11.000 mrs.; por una lombarda gruesa que perdió al tiempo que el mástil se cortó, 1.000 mrs.; por el *poleaje* (poleame) de los mástiles de la dicha nao, 1.500 mrs.; por la chimenea, obras muertas y pavesadura⁷⁵¹ en que rozaron la nao,

737 Mástil que está más a popa en el buque de tres palos.

738 Posición en que quedan las velas y vergas cuando se abroquelan.

739 Vela que se coloca en uno de los masteleros de una nave, especialmente en el mastelero mayor.

740 Cada una de las velas mayores, excepto la mesana, cuando se navega con ellas solas.

741 Cabo delgado, blanco o alquitranado y de dos o tres cordones, que sirve para entrañar y forrar otros más gruesos, dar ligadas y hacer ciertos tejidos.

742 Cabo que sujeta la cabeza de un mástil al pie del más inmediato, para impedir que caiga hacia la popa.

743 Cabo que pasa por el motón situado en la cruz de las vergas de gavia y por el de la cabeza del mastelero, y sirve para izar dichas velas.

744 Conjunto de cabos y cables que forman parte del aparejo de un buque de vela.

745 Cada uno de los cabos gruesos que sujetan la cabeza de un palo o de un mastelero a la mesa de guarnición o a la cofa correspondiente.

746 Cabo con que se hala hacia proa la relinga de barlovento de una vela para que reciba mejor el viento.

747 Cabo que sirve para cazar las velas.

748 Los cabos de tres cordones colchados hacia la derecha, y a su vez éstos de derecha a izquierda.

749 Hierro en forma de ancla o de gancho y punta, que tienen los bicheros en uno de sus extremos.

750 Cabo que une y sujeta una boya a un ancla fondeada.

751 Empavesado, conjunto de banderas y gallardetes con que se empavesan los buques.

se contaron 34.000 mrs.; por 4 pipas de cerveza que desfogó, que tenían sobre tillado, 2.000 mrs.; 2 guindalezas (*¿guindarizas? ¿grúas?*) que tenía sobre tillado y se echaron a la mar, 5.500 mrs.; más de un romero para Guadalupe y otro para Santiago, y un cáliz que mandaron —¿peregrinos y ofrenda enviados a esos santuarios en acción de gracias por el salvamento?—, que se paguen 3.000 mrs., y que el resto sea a cargo del maestro; por una ancla que tomaron prestada en Laredo y se le rompió el *ajerto*, y una barca de cay, se ponen por 1.500 mrs.; 8 pinazas y 1 batel que fueron con 150 hombres a socorrer la nao y tenerla en la concha a otro día de la tormenta, 21.600 mrs.; por 3 cables que tomaron en Laredo para atoar la nao y amarrarla dentro, 3.500 mrs.; más una procesión que hicieron en Laredo el día de la *fortuna* (salvamento) y se dieron a nuestra Señora 400 mrs.; más 1.000 mrs. que se gastaron en vino y carne, otro día después de la *fortuna* para los marineros de la nao que estaban tan fatigados que casi no tenían ánimo. Total, ¡241.500! mrs. Rebátese (réstase) de esta suma por la parte que le cabe al maestro por su nao, 12.000. Total: 229.500 mrs. Gracias a este cuasi naufragio, contamos con una descripción bastante detallada de los aparejos y equipamiento de una carabela de la época, así como de su precio de mercado. Una suerte para nosotros, pero una auténtica desgracia para los fletadores y el fletante, que tuvieron que correr con unos costes exorbitantes.

2.3.1.3. Disputas por el pago de averías

Hemos visto a Portugalete disputar la jurisdicción, prácticas y actividades económicas sobre la ría a Bilbao, en asuntos como el prebostazgo, la conservación del canal, el paso de embarcaciones, la estiba y desestiba de mercancías o su manifestación por mercaderes extranjeros, y los procesos judiciales a que dieron lugar. No iba ser distinto el caso de la averías, que los maestros portugalujos se resistieron a satisfacer a la Universidad de Bilbao, cuando ésta sostenía que su potestad jurisdiccional, como la de su concejo sobre la ría, se extendía a todas las operaciones realizadas en la misma, incluidas las desarrolladas en el puerto de Portugalete; esto es, su autoridad iba desde el puente de San Antón, en la propia Bilbao, hasta Punta de la Galea, en Portugalete, y por ello, los portugalu-

jos debían entregar a la Universidad de mercaderes de Bilbao las mismas tasas y averías que sus componentes bilbaínos. De este modo, como luego veremos, hacia 1547 cuando se produjo un duro enfrentamiento entre los consulados de Burgos y Bilbao sobre el control del comercio con la Europa atlántica, los primeros intentaron un boicot sobre el puerto de la segunda villa, para lo que se concertaron con Portugalete para convertirlo en su nuevo amarra-
dadero preferente de embarque y dejar de acudir así al embarcadero bilbaíno de la ría del Nervión. A este respecto, ese año se suscribió un acuerdo entre Portugalete y Burgos, según el cual el delegado del Consulado de la segunda sería el encargado de contar en la primera las averías comunes y gruesas, ante un escribano de la villa. Se abonaría 1 maravedí por saca de lana, y a ese mismo respecto para otras mercancías, con destino a la iglesia de Santa María, así como un ducado para la obra de los muelles. La mitad de los fletes con destino a Flandes se harían desde dicho fondeadero⁷⁵².

En 1498 se dio un primer pleito visto por el corregidor del condado de Vizcaya, el doctor Antonio Cornejo, entre la Universidad de Bilbao y ciertos maestros de naos de la propia Bilbao y su ría, sobre el contar las averías de dichos barcos fletados en el mencionado canal con destino a cualesquier lugares. Su sentencia, y la documentación que generó el proceso, pasaron a ser custodiados por el escribano del número bilbaíno Pedro Fernández de Salazar, cuya notaría y registros fueron traspasados tras el final de su actividad al nuevo escribano que ocupó su lugar, Sebastián de Ceballos; los cuales fueron trasladados y copiados en limpio en 1535, para engrosar la documentación del archivo de la citada Universidad⁷⁵³.

Ante dicho corregidor y el concejo bilbaíno fueron llamadas el día 28 de febrero de 1498 las siguientes personas: Sancho Martínez de Ondís, Martín Ibáñez de Bilbao, Martín Sáez (o Sánchez) de Zamudio, Lope Sáez de Acha, Juan Sáez (o Sánchez) de Zumelzo, Juan Ochoa de Arana, Juan de Bilbao la Vieja, Martín Sánchez (o

752 García de Cortázar, 1966, pp. 202-203; González y Hernández, 2011, p. 53.

753 ARCV, SV, 1933-2, fols. 8v-25v.

Sáez) de la Naja, Sancho Ortiz de Susunaga⁷⁵⁴, Pedro López de Vitoria, Martín Ibáñez de Luxarra (o Leuzarra), Juan de Ariz, Lope de Larrinaga, Juan de Zabala, Juan de Bermeo, Martín de Arbolancha y Ochoa de Arbolancha, sobre las diferencias surgidas en torno al dinero de Dios, el contar las averías y la licencia de carga a los maestros de naos que sostenían con el fiel y diputados de los mercaderes de la villa, pues estos últimos se habían querellado de que dichos maestros no querían observar las ordenanzas de la localidad y sus costumbres antiguas sobre tales asuntos. De modo que el corregidor, oídas las partes en el cabildo concejil, se dispondría a impartir justicia en este proceso. Para lo cual hizo llevar a dicha reunión el libro de las ordenanzas de la villa, confirmadas por la reina, para que fuesen allí leídas ante todos los asistentes.

Tras ello, preguntó qué partes de las mismas eran las que los patronos no querían cumplir, a lo que Martín Ibáñez de Bilbao, diputado de los mercaderes, respondió que cuando se debía hacer alguna estiba, antes de proceder a cualquier embarque, se pedía licencia al fiel de los mercaderes —nótese que todo el tiempo se hace referencia a mercaderes, no maestros, de modo que la Universidad en ese momento puede que estuviese dominada por los comerciantes, y la usasen para sus intereses contra los navegantes—, tomaban de él el dinero de Dios y se obligaban a contar las averías de sus naos, para todas las mercancías que en la villa, Portugaleta y la barra de la ría se cargasen, para pagar las mismas y dar fiadores de baratería de patrón. Si tales actos no eran efectuados no se podía embarcar cosa alguna. Procedimiento que se había seguido por uso y costumbre, pero que los maestros demandados no querían observar, de modo que habían procedido a cargar sus barcos sin respetarlo. Por lo que habían incurrido en

754 Curiosamente, este maestro contraventor de la normativa fue uno de sus redactores en 1489, cuando actuó como teniente de corregidor, como vimos más arriba (ARCV, SV, 1433-2, fol. 11r). Hacia 1477 este Susunaga, que era escribano de Bilbao, gracias a una carta de reperealia de Enrique IV, confirmada por la reina Isabel, obtuvo el embargo de telas y mercería a los mercaderes zaragozanos Simón de Cornellana y Sancho Marca, que tenían en su poder junto con Martín Sánchez de Zumelzo. Las cuales en parte habían sido subastadas, cuando los Reyes Católicos le mandaron restituirlas, tras que los aragoneses depositasen una fianza de 500 florines de oro (FDMPV 113, pp. 184-188).

las penas previstas en las ordenanzas, que solicitaron al corregidor que les fuesen aplicadas.

Por su parte, los maestros alegaron que no habían quebrantado la normativa, sino que habían pedido licencia, pero el fiel y diputados habían introducido novedades. Mientras que eran los mercaderes los que incumplían los ordenamientos. De modo que no estaban obligados a realizar más de aquello que habían respondido por escrito ante el escribano, tras los requerimientos hechos por los rectores de la Universidad. Aunque, no obstante, se encontraban dispuestos a respetar lo estatuido en la normativa y lo que dispusiese y fallase el corregidor.

Éste inquirió a los maestros sobre cómo solían pagar y contar las averías hasta ese momento. A lo que respondieron que era verdad que anteriormente las abonaban, pero que entonces llegaban más sacas de lana a Bilbao para ser estibadas, cuyos dueños, los mercaderes burgaleses, se mostraban dispuestos a correr con estas contribuciones y derramas. Sin embargo, en ese momento tales tratables se negaban a satisfacer las susodichas averías, que los maestros no podían dar de su peculio. Esta circunstancia de la resistencia de los mercaderes burgaleses a utilizar el puerto de Bilbao para la exportación de sus lanas y a abonar las correspondientes averías, formó parte del enfrentamiento gremial entre las universidades burgalesa y bilbaína por el control de los flujos comerciales con la Europa atlántica, que veremos más abajo.

A lo que el fiel de la Universidad de Bilbao respondió que por parte de la misma se ofrecía que, del hierro cargado en las naos, se entregasen 2 gruesos de Flandes por quintal, según lo acostumbrado y se contenía en las ordenanzas. Las cuales se reprodujeron en el acta notarial que fue levantada para dar fe del proceso. En concreto varias de 1489, que veremos con más detenimiento posteriormente: una que obligaba a los huéspedes de los mercaderes burgaleses que contrataban naves en Bilbao para el transporte de los bienes de sus clientes hacia La Rochela y Bretaña, a que permitiesen que los mercaderes bilbaínos también embarcasen en ellas sus géneros. Otra sobre que no se podía comprar hierro al por menor hasta que hubiese partido la flota; tiempo más tarde nueva-

mente emitida. Seguida de la que ese mismo año hacía obligatorio antes de zarpar del puerto, hacia cualquier destino, Levante o Poniente, tomar el dinero de Dios, obtener licencia del fiel y contar las averías; asimismo repetida posteriormente, en varias ocasiones. O la que impedía comprar hierro a través de criados o intermediarios.

Tras ello, compareció el diputado de la Universidad, que solicitó del corregidor que obligase a los maestros a solicitar licencia de partida y a correr con las averías, puesto que los mismos se habían comprometido a la observancia de las ordenanzas que así lo estipulaban. Hecho lo cual, el juez dio plazo de un día para que las partes le entregasen información verdadera sobre cómo hasta ese momento se solía actuar en los fletes y cargamentos entre el fiel y diputados y los maestros, para contrastarla con las ordenanzas y dictaminar al respecto.

De manera que por parte de la Universidad se presentaron testigos que expusieron su versión de lo que era el uso y costumbre a este respecto. Caso de los bilbaínos Fortún Ibáñez de Novia, Diego Fernández de Salcedo, Fernando Martínez de Bilbao la Vieja, el joven, Juan Sánchez de Ariz, Juan Sánchez de Urteaga, Fortún Martínez de Bilbao la Vieja, Juan Martínez de Gueldo y Sancho Martínez de Agurto, los tres últimos escribanos, que prestaron juramento y fueron interrogados.

El último de ellos, el escribano Agurto, declaró haber visto multitud de veces cómo en la villa era uso y costumbre, desde hacía más de 30 años, que cuando una nao, carabela o fusta había de zapar desde Bilbao, Portugaleta o el resto de la ría para Flandes, Inglaterra, Francia o Bretaña el maestro debía comparecer ante el fiel de los mercaderes junto con un mercader para, en presencia de un escribano de la villa, antes de recibir carga alguna, tomar de dicho fiel medio cuarto como dinero de Dios. Dicho dinero de Dios tenía como destino final los pobres de S. Lázaro. Tras ello, el maestro se obligaba a recibir la carga y entregarla en destino, para lo que debía presentar un fiador que lo avalase contra hurtos, daños, engaños o baratería de patrón. Para, posteriormente, comprometerse el citado maestro ante el fiel a contar sus averías de las mercancías subidas a su buque. De manera que, tras ser esti-

bado el mismo, el maestre y los mercaderes fletadores cargadores, sus factores o sus huéspedes se reunían con el fiel, en su casa, en presencia del escribano y sus libros, tanto los bilbaínos como los portugalujos, para que dicho patrón reconociese las mercancías (sacas de lana, peleterías, rollos, acero, hierro u otras) que había recibido de cada mercader o sus huéspedes. Géneros y propietarios que eran asentados por escrito, así como a quién se debía acudir con ellos en destino, y qué avería y flete debían satisfacer; también se anotaban los días previstos para el viaje, la gente que tenía que llevar la nao, cómo se debían repartir entre los componentes de la expedición las incidencias que sobreviniesen (*trovadura* que Dios diere) y otras condiciones acordadas entre ellos, tales como si el patrón podía tomar otra carga al margen de la acordada con los fletadores. Además, añadió que el difunto fiel Sancho Martínez de Ugas (que sabemos actuó en 1489-90 y 1494), ejecutó las penas correspondientes en ciertos maestros que, sin haber recibido el dinero de Dios, habían comenzado a estibar sus naves. El propio testigo había sido el escribano escogido en multitud de ocasiones para estos actos de contar las averías. E incluso, por petición de los mercaderes y maestros, había ido a Portugalete a entregar estas actas de los registros de averías. Si tras el embarque principal y sus respectivas averías se producían nuevas cargas, el patrón pagaba el dinero de Santiago y San Antón (dinero de Dios) y se le anotaba en la espalda de tales registros de averías en qué consistía lo nuevamente estibado, para que se le abonasen las averías correspondientes. Además, el testigo dijo haber cotemplado llegar muchas sacas de lana procedentes de Laredo para ser introducidas en las embarcaciones fondeadas en la barra de la ría de Bilbao, las cuales pagaban asimismo sus correspondientes averías, como si se hubiesen subido en la propia villa bilbaína.

Por su parte, Fernando Ibáñez de Novia, asimismo escribano, testificó haber visto desde 25 años atrás fletar gran cantidad de barcos de Bilbao, Portugalete, Deusto y resto del canal hacia los destinos arriba expuestos, así como hacia Levante y Andalucía, tanto por parte de los mercaderes locales como de fuera, con licencia y dinero de Dios del fiel, y la obligación de contar las averías.

Cuyo destino era sebo, mangas, dinero de Dios y registro. Registros de los que los maestros obtenían una copia de los escribanos que levantaban el acta, para llevarla en el viaje consigo. Además, igualmente, en los navíos que venían fletados (con los fletes acordados) desde Burgos, bien por mercaderes particulares o por el cónsul de su Universidad, tanto para Flandes como para Nantes, La Rochela u otras partes, también sus maestros tomaban el dinero de Dios y contaban sus averías como el resto. Lo cual había siempre así ocurrido hasta recientemente, cuando surgieron diferencias entre Bilbao y Burgos. Del mismo modo, cuando las naves eran cargadas en Portugalete, al igual los maestros que los mercaderes iban a casa del fiel bilbaíno a contar sus averías. Lo mismo que en tiempos de Sancho Martínez de Ugas, cuando actuaron como escribanos el citado testigo, Juan Sánchez de Balparada y Sancho Martínez de Agurto, como en años posteriores.

Otro escribano, Fortuno Martínez de Bilbao la Vieja, expuso asimismo sus conocimientos sobre la causa que se remontaban, igualmente, unos 25 años atrás. Que, en esencia, coinciden con los anteriores, con alguna novedad. Como que entre los maestros fletantes obligados a contar averías estaban además de los antedichos y los de Baracaldo, los de Bermeo, Laredo y otras partes que efectuasen operaciones en la ría. O que los huéspedes de los mercaderes foráneos residentes en Portugalete, donde embarcaban el género de sus clientes, así como los maestros de ese lugar, también iban a Bilbao a contar las pertinentes averías ante el fiel de su Universidad; tal y como se contenía en los registros del anterior notario que le había precedido en su escribanía, Pedro Ortiz de Leura, ya fallecido, así como en los suyos propios. Añadió, además, que si fuese preciso podía presentar las letras que dichos huéspedes tenían a modo de recibo, que eran usadas para asentar en las cartas de averías las mercancías de sus clientes. Incluso el citado escribano Pedro Ortiz de Leura había acudido al fiel a solicitarle licencia para mandar sus propias sacas de lana a Laredo, donde iban a ser cargadas rumbo a Pisa (de Florencia), Flandes y otras partes.

Juan Martínez de Gueldo⁷⁵⁵, que más arriba vimos había fallecido ya al año siguiente, 1499, añadió a lo ya dicho que su testimonio se refería a 50 años atrás, desde cuando era mozo escribiente, cuando solía redactar para los escribanos las cartas de averías, contadas en las casas de los fieles de los mercaderes —si ello fue de esta manera, la Universidad de Bilbao se remontaba a mediados del siglo XV; o, al menos, la existencia de fieles—; así como también a 30 años atrás, desde cuando era escribano del número. Aclaró que el dinero de Dios que daban dichos fieles a los maestros a modo de licencia para iniciar la estiba de sus embarcaciones consistía en un cuarto, medio cuarto o cualquier otra moneda menuda, que luego era entregada por éstos a los pobres de S. Lázaro. Además, cuando los maestros hacían el viaje de vuelta cargados de mercancías de retorno se contaban estas otras averías de forma semejante a las de partida, asimismo en casa del fiel, aunque fuesen dichos patrones vecinos de Portugalete.

Diego Fernández de Salcedo, del mismo modo notario, como algunos de los otros, prestó un testimonio que trataba de los últimos 25 años. Sobre lo ya dicho, habló de ciertas diferencias que recientemente habían surgido entre Bilbao y Burgos. Aunque, en cualquier caso, vio cómo siempre los maestros contaban las averías, a pesar de que sus naves hubiesen sido fletadas en esta última ciudad; en especial en tiempos de los fieles Martín Ibáñez de Bilbao (activo en 1480), Juan Sánchez de Ariz (1490-91 y 1496) y Juan Martínez de Recalde (1496).

El escribano Fortuno Martínez de Bilbao la Vieja, el mayor, lo único reseñable que añadió a lo ya expuesto fue que, una vez cargados los barcos y contadas las averías, sus maestros no sólo obtenían traslado de los escribanos de las cartas de averías donde constaba lo estibado, sino también de los contratos de fletamento y de las escrituras de cargazón.

Finalizados estos testimonios, el corregidor trasladó copia de lo expuesto a las partes, que del lado de la Universidad eran el fiel,

755 El cual entabló en 1477 un pleito contra Ochoa de Salinas por la titularidad de su escribanía (FDMPV 113, pp. 144-145).

Sancho Martínez de Ondís, y los diputados Martín Ibáñez de Bilbao y Juan Ochoa de Arana. Tras lo cual, y ante la incomparecencia de la otra parte, los maestros de naos, el corregidor dio el pleito por concluso, y condenó a estos últimos a cumplir las ordenanzas, usos y costumbres relativos al contar las averías y el dinero de Dios; mientras que para el caso del hierro el flete quedó fijado en los dos gruesos de Flandes por quintal. También los condenó a pagar las costas.

Posteriormente, ya en 1500 los patrones portugueses Juan Sánchez (o Sáez) de Zaldundo, Juan de San Juanes y Juan de Pando, junto con el concejo de su villa, demandaron en la Chancillería de Valladolid al concejo bilbaíno, que había condenado a los antedichos mareantes con 3.000 mrs. por fletar con mercancías sus navíos en la ría para zarpar hacia Levante sin abonar el correspondiente dinero de Dios, contar las averías y dar fiador de patrón ante el fiel de la Universidad de mercaderes, según estaban obligados por los privilegios, usos y costumbres de la localidad, que se ejercían de forma inmemorial⁷⁵⁶.

Poco después, el concejo de Portugalete recurrió los convenios de ese año 1500 entre la Universidad de Burgos y el concejo de Bilbao en varias materias en las que se sentía agraviado, como el nombramiento de los cónsules que luego veremos, así como, de nuevo, en el contar las averías. Pues, según dicho tratado, todas las de la costa de la mar, es de suponer que de Vizcaya, se habían de contar en Bilbao, y no en otra parte alguna, mientras que hasta entonces también se habían contado en Portugalete. De forma que los mercaderes burgaleses que en adelante traficasen desde este último amarradero deberían ir a Bilbao para hacerlo. Además, habrían acordado que ninguna nave portuguesa o de otras partes del reino fuese fletada hasta que se hiciese previamente con todas las bilbaínas. La respuesta real a estas quejas fue mandar que dicho acuerdo fuese remitido al Consejo Real, que debía entender en el asunto. En su réplica, el concejo de Bilbao alegó ante los monarcas que no había realizado monopodio alguno con la Universidad de Burgos. Que, en todo caso, los conciertos suscritos por ambas partes eran lícitos y convenientes, así como provechosos, tanto para ellas como

756 FDMPV, 12, doc. 29; Ciriquiain-Gaiztarro, 1942, p. 67.

para todo el reino y los soberanos; sobre todo en lo tocante en fletar flotas conjuntas que partiesen en convoyes hacia sus destinos comerciales, para defenderse de ataques piráticos, corsarios y de naciones enemigas, como había demostrado la experiencia. Todo ello en atención a las peticiones reales, que habían señalado la necesidad de llegar a este tipo de concordatos entre dichas partes⁷⁵⁷.

Mientras que el concejo de Portugalete había consentido a los socios de la Universidad de Burgos cargar en su puerto unas 2.000 sacas de lana y otros artículos sin antes abonar allí las averías, que debían hacer estibar en su nombre los huéspedes locales por ellos contratados. De modo que tenía embargada la flota que debía partir; por lo que dicho gremio mercantil había recurrido ante los Reyes Católicos. Ante los que alegó que nunca se habían allí satisfecho tales tasas; que sí se abonaban en Laredo, adonde pretendían acudir a formar la flota, cargar más lana y correr con las pertinentes averías. Los monarcas, a los que los burgaleses reclamaron el desembargo, el castigo de los que lo forzaron y la reparación de los daños y costas, accedieron a ello y encomendaron una investigación al respecto; en la que dicho consistorio alegó que estaba en posesión inmemorial de exigir dichos derechos, sobre lo cual se hallaban litigando contra Bilbao ante el juez mayor de Vizcaya. No obstante, también dispusieron que los burgaleses entregasen fianzas con las que responder en caso de que hubiesen sido requisados por orden judicial, y no por presiones de una turbamulta popular, y de que sí hubiesen de hacer frente a las averías⁷⁵⁸.

Este pleito entre Portugalete y Bilbao sobre la autoridad para contar las averías continuaba abierto en 1511-1512⁷⁵⁹.

Sin embargo, todo parece indicar que lo habitual había sido que los navieros portugalujos se aviniesen a correr con las averías contadas por las autoridades de la Universidad de Bilbao, también para los barcos que zapaban desde su surgidero. En cuyo caso, parece que este trámite no se hacía con el detallismo y minuciosidad que hemos visto para las averías contadas en la propia Bilbao, pues

757 AGS, RGS, 1500-06, 366; FDMPV, 12, docs. 30-31.

758 AGS, RGS 1500-07, 171, 243 y 366.

759 FDMPV, 12, docs. 50, 53.

en los registros se suele indicar únicamente el volumen total de lo estibado, sin especificar como en estas últimas, quiénes eran sus propietarios, los huéspedes o los consignatarios finales de las mercancías. Caso de lo ocurrido en 1499 con la carabela de Juan de San Juanes, donde se cierra el cuerpo del apartado de las estibas hechas en la propia Bilbao con una noticia que dice: *cargaron los huéspedes de Portugalete CX sacas*. Algo más explícito es el registro de la carabela S. Bartolomé, de Juan de Montellano, en la que se anotó que dicho maestre de Portugalete había embarcado, muy probablemente en su villa, 56 sacas, por lo que aparte de navegante puede que fuese a la vez huésped; Juan Ortiz de Zabala, el de Portugalete, 23 sacas y 4 rollos; Juan de Larrea, el de Portugalete, 5 sacas; y, Martín de Bilbao, el de Portugalete, 51 sacas. Mismo caso que la carabela siguiente, la Santa María, de Antón de Coscojales, en la que el antedicho Martín de Bilbao subió 38 sacas, Zabala, 26, y Montellano, 42.

2.3.2. *Averías abonadas en Flandes a los consulados locales*

Más adelante me ocuparé de estudiar el consulado de los españoles (castellanos) en Flandes, radicado a comienzos del siglo XV en la ciudad de Brujas, y luego escindido entre los mercaderes de Castilla (Burgos) y los mercaderes y navieros de la costa vasca (Vizcaya), cómo funcionó y qué cometidos tuvo. Sin embargo, será conveniente tratar aquí, por cuestiones de mejor comprensión, cómo se financió este gremio, que lo hizo con los mismos tipos de averías arriba analizados.

Si comenzamos por las averías flete, en 1501 era remitida a Brujas una encuesta encargada por el rey Fernando el Católico, sobre la jurisdicción y derechos de los cónsules de las naciones de Vizcaya y Aragón en dicha ciudad. El informe se encuentra inserto en una serie de confirmaciones posteriores del reinado de Juana I, realizadas por iniciativa de Francisco de Arbieto, fiel de los mercaderes de la Universidad de Bilbao, al que vimos como diputado en 1509. En él se da cuenta de la fundación y competencias del Consulado de Burgos, en 1494. En especial en lo relativo al despacho de flotas desde el Cantábrico. Y cómo este aspecto fue modificado en 1495, tras las protestas de Bilbao, como analizaré más abajo.

Se añade, además, que una segunda revisión tuvo lugar el 27 de mayo de ese año 1501, a petición de Juan Martínez de Arducha, en nombre de Vitoria, y de las provincias de Álava y Guipúzcoa; que no consentían que exigiesen averías los unos sobre las mercancías de los otros, salvo cada parte sobre las suyas propias, según se contenía en las disposiciones regias que veremos posteriormente. De forma que, por su parte, los cónsules de Burgos y Bilbao en Brujas no observaban este extremo, pues cobraban las averías que querían en perjuicio de los mercaderes alaveses. Cuando éstos les reclamaban su cumplimiento, los hacían arrestar en dicha ciudad hasta que les pagaban 4 gruesos por cada bala/saca de lana como averías gremiales —más arriba, en al hablar de las averías gremiales, hemos visto que en los registros de averías del puerto de Bilbao se cita esta tasa gremial flamenca, denominada *costas de mercaderes*, pero en ese caso con tarifas de 2,5 gruesos por saca—. Mientras que, como averías flete, dichos cónsules, les obligaban a entregar 4,5 gruesos por bala, que eran 23 mrs. Por su parte, los cónsules burgaleses alegaron que habían reclamado ante la justicia de Brujas contra esta última tasa y fueron condenados por ello, de manera que en adelante no se opusieron a abonar este canon de 4,5 gruesos. Dinero que era empleado en la temporada de los fletes, para enviar a las ciudades vecinas a mensajeros que comunicaban que iba a partir la flota hacia Burgos.

En otro memorándum, presentado por Fernando de las Ribas, en nombre de los cónsules de la costa de España (Vizcaya) en Flandes y de los mercaderes de Bilbao, se decía que estaban en posesión y costumbre de hacer contar y repartir todas las averías comunes necesarias sobre las mercancías de la ciudad de Vitoria, que solamente pertenecían a dichos cónsules de la costa de España y a los de la Universidad de Burgos.

Tras ello, el rey decidió que se siguiesen repartiendo averías para los gastos comunes.

Previamente, en 1500 los maestros de naves de España habían interpuesto una querella ante los escabinos de Brujas contra Baltasar Fave, mercader aragonés. El motivo fue que las mercancías que llevaban consignadas para el mismo habían de pagar un flete

de 5 sueldos de gruesos por saca de lana, según se contenía en la carta partida (contrato de fletamento). Por su parte, el demandado alegó que en dicha suma estaban comprendidos 4,5 gruesos de averías, que no se debían recibir por flete, por lo que le debían ser descontados. La sentencia provisional dispuso que el demandado debía abonar a los demandantes los antedichos 5 sueldos, pues así estaba contemplado en la carta partida; de los que se tomarían los 4,5 gruesos, que quedarían embargados mientras se determinaba si se podían exigir estas averías dentro de las tasas de flete, o se deberían haber cobrado aparte.

En 1502 fueron los propios mercaderes vizcaínos los que se negaron a pagar las tasas de averías más allá de los derechos contemplados en los fletes reflejados en las cartas partidas, por lo que fueron llevados a juicio ante la justicia de Brujas por los maestros de los barcos. Por lo tanto, como en el pleito antedicho, estos tratantes pretendían que tales cánones para los gastos de las singladuras de las naves ya se hallaban contenidos en los fletes, y no se abonaban al margen de ellos, como vimos en el apartado anterior. Sin duda se aprovecharon del caso precedente para intentar eludir el pago de las averías según la costumbre de España arriba analizada, que las estipulaba aparte de los portes o fletes.

Por todo ello, en 1503 el Gran Consejo Ducal y el propio archiduque Felipe el Hermoso debieron emitir una disposición sobre el pago de averías, tras la suplicación de los cónsules de las naciones de España y Vizcaya de Brujas. Los cuales expusieron que muchos mercaderes que fletaban lana y hierro se negaban a satisfacer las averías pertinentes a su llegada a Flandes, que se debían abonar a causa de la guerra, a partir de las ordenanzas de los Reyes Católicos, dadas para la seguridad de los navíos, y según se hacía por costumbre. De manera que Felipe determinó que se entregasen dichos gravámenes, bajo la amenaza de multas.

En 1504 Cristóbal de Salinas, cónsul de Vizcaya, exigió al capitán Martín de Arbolancha, Diego de Basurto y otros maestros de naves que habían llegado al puerto de La Esclusa con lanas, 4 gruesos por saca con destino a su nación, en forma de averías gremiales, por tanto. Privilegio que los demandados negaban que tuviese

dicho consulado. Lo que no sirvió para evitar ser condenados por los escabinos. Al año siguiente, 1505, eran los cónsules de la nación de España los que reclamaron al genovés Laurent de Garibaldi las averías menudas de ciertas mercancías que había llevado a Brujas desde España, en una nave de ese país. En 1513 los escabinos vieron un pleito entre Juan de Sedano, Martín de Engrete, Martín de Vista y Ochoa de la Rande, maestros vizcaínos arribados a Brujas, contra Fernando de Miranda y sus consortes, mercaderes de la costa marina. Los primeros reclamaron a los segundos 1,5 gruesos por saca de lana comprendidos en los fletes de 4,5 gruesos que habían ajustado con los cónsules de Burgos, según se contenía en la carta partida de fletamento. Los demandados adujeron que no estaban obligados a entregar tal dinero ordenado por los cónsules de Burgos en forma de averías; con el que solamente debían correr los afectos al consulado burgalés, o los beneficiados por la redención de una carta de marca y represalia que se iba a comprar con esta contribución derramada en forma de avería. Los jueces, en virtud de lo contenido en el contrato de flete, condenaron a los demandados a pagar los citados 1,5 gruesos por saca. Y, ya en 1514, ocurrió algo similar con los maestros Juan Espores Darguille, Tuerlys de Marquina, Diego de Trauco, Juan Martín de Luchana, Juan Zurbán, García Garcebato, Martín Ochoa de Luchana y Martín de Urbieto, que actuaron contra Juan de Estella, Cristóbal de Salmos, Pedro Dalago, Juan de Soucha, Juan de Mendieta y sus consortes, mercaderes de la nación de Vizcaya, por el precio de los fletes de diversos cargamentos de lanas, fijado en 4 sueldos y 6 dineros de gruesos por saca, según la correspondiente carta parida. Los demandados no rechazaban abonar tal suma, pero lo harían a condición de que se contasen estos fletes individualmente y ante los cónsules y sus diputados, como se hacía tradicionalmente⁷⁶⁰.

En cuanto a las averías gremiales, en un primer momento, hacia 1441, para sufragar los gastos del Consulado castellano en Flandes, se habían acordado derechos a satisfacer por las mercancías que llegasen por el puerto de La Esclusa, según las que constasen en los contratos y fuese el maestro que recibiese el flete, tanto de

760 Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 124-130, 197-198, 205-206, 214, 227-229.

los mercaderes castellanos como de los extranjeros, transportadas en barcos de Castilla. Se trató de tasas fijas por cada bien, tal y como se aprecia en la tabla 29 y como hemos visto más arriba para la lana, pero que pronto, como se comprobará a continuación, se exigieron igualmente *ad valorem*, en función del precio de los artículos.

Tabla 29: Averías recibidas por el consulado de Flandes en Brujas en 1441

Mercancía	Tasa	Mercancía	Tasa
Quintal de hierro de España	1 mita	Saca de lana	6 mitas
Tonel de vino de La Rochela	8 mitas	Boca de vino de Rumanía	4 mitas
Tonel de vino bastardo	12 mitas	Tonel de aceite	16 mitas
Costal de conejo de Castilla	6 mitas	Bala de conejo de Sevilla	16 mitas
Costal de montería	12 mitas	Rollo	2 mitas
Costal de grana	1 grueso	Saco de fruta	2 mitas
Quintal de cera	6 mitas	Lote de cueros	2 mitas
Quintal de sebo	1 mita	Tonel de miel	12 mitas
100 libras de Flandes de sal	1 grueso		

Fuente: Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 97-102; González Arce, 2010b, pp. 174

Aparte de estos derechos por producto, estas averías gremiales, parecidas a las analizadas para Bilbao, que no hay que confundir con las igualmente vistas más arriba para los fletes, se completaban con pagos por barco. Cualquier navío castellano de 100 toneles abajo abonaba 3 sueldos; entre 100 y 200, 4 sueldos; y de más de 200, 5; los balleneros, 2 sueldos⁷⁶¹.

Asimismo, como he dicho, cuando los mercaderes extranjeros utilizaban los servicios de los barcos vizcaínos o de otras partes de Castilla, tanto para ir a Flandes como para partir de allí con sus géneros, debían pagar estas averías gremiales a la nación de España. Caso de los genoveses, contra los cuales, y su consulado en la ciudad de Brujas, interpusieron Miguel de Sancho, maestre español de nao, y los cónsules de su nación, una querella que en 1472 fue vista por los

761 Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 97-102; González Arce, 2010b, pp. 174-175.

escabinos. En ella reclamaban a los cónsules de Génova el pago de averías. Mientras que éstos alegaron que su abono debía ser objeto de un acuerdo especial entre el patrón de la nave y los mercaderes fletadores, pues, según la normativa genovesa, dichos maestros debían antes de su partida entregarlas a los cónsules de su nación para asegurar los gastos de los viajes de las naves, pero no se podían exigir sin dicho acuerdo con destino a la nación de España, como lo pretendían los españoles. El colegio de escabinos, habida información al respecto de los comerciantes de la bolsa local pertenecientes a otras naciones, dio la razón a los hispanos. En 1482 los cónsules de España reclamaron de nuevo el pago de averías a los mercaderes genoveses Juan Bautista Spinola y Asualdo Lomelin, junto a los cónsules de su nación. El caso quedó pospuesto hasta una decisión ulterior. Meses más tarde se emitía sentencia en el juicio habido ante los escabinos por la demanda de los cónsules de España (Martín de Soria, Juan Enrique y Fernando de Covarrubias) contra los de Génova (Cristóbal de Nigrono), Venecia (Albert Contarin), Florencia (Tomas de Portunari) y Luca (Real de Reali), que confirmaba las componendas suscritas entre las partes. Los demandantes alegaron que tales averías se venían pagando por los demandados de manera tradicional. De modo que habían llegado al acuerdo de que, los mercaderes de estas cuatro naciones, satisfarían las averías de la nación de España por las mercancías embarcadas en barcos de tal nacionalidad, hasta en la cuantía máxima de un grueso de Flandes por libra de gruesos del valor de dichas mercancías.

Finalmente, el colegio de los escabinos de Brujas emitió una disposición al respecto, nada menos que en 1515. Para ello hicieron mención a cómo en 1493 había llegado ante ellos un litigio entre Juan Pérez de Samodio, cónsul de la nación de Vizcaya, Guipúzcoa y la costa de España, contra Juan Bautista Spinola, Luca Pineli, Simón Carga, Nicolás Spingle, mercaderes genoveses, y Antonio Rouselin, de Florencia. La causa fueron las sumas de dinero que los primeros demandaban a los segundos por ciertas averías, o dinero de su nación, por cuantía de 1 grueso por libra, como hemos visto más arriba, de las mercancías cargadas en sus naves y llevadas a Flandes. La sentencia fue condenatoria para los demandados, quie-

nes reclamaron ante el Gran Consejo, tanto ellos como los cónsules de las cuatro naciones de Italia, Génova, Venecia, Florencia y Luca. Ante el cual las partes presentaron sus pruebas.

Por el lado de los demandantes vizcaínos, a los que se unieron los cónsules de España, se alegó que había tres formas de averías: la primera llamada *grosse et commune avarie*, y la segunda, *petite*; ambas debidas según derecho escrito (¿Leyes de Olerón?), no cuestionado por las partes. Y, la tercera denominada *denier de nation*, y por los italianos, *massaria*; la cual se cobraba para subvenir las cargas y negocios de su consulado o nación. Todas estas averías se podían percibir por dos causas: ya fuese por la necesidad particular de cada nación —como, por ejemplo, para mantener los privilegios, la estapla, los clérigos, la casa, la capilla, las fiestas de la nación y otras semejantes—, y en las que contribuía cada mercader en su propia nación/consulado. Y, por la otra causa, se pagaban para calafatear y reparar la nave, para su pilotaje y por gastos en primera instancia, con el fin de encontrar y recobrar los barcos perdidos por naufragios o robos, para lo que había que tener y remunerar a gentes en La Esclusa, Zelanda y otras partes de la ribera; cuyo cometido era, además, informar de que los navíos de la costa de España estaban llegando, tanto para remediar los daños que pudiesen sufrir como para advertir a los mercaderes de su pronta arribada a puerto. También servían las averías para proveer dichas naves en tiempos de guerra, o contra los piratas, de pólvora, cañones y otras pequeñas ayudas. Así como para hacer rogativas y misas para la prosperidad y fortuna de los navíos en ruta, que luego debían regresar con los retornos, y otros gastos. Como se aprecia, los cónsules españoles pusieron especial interés en mezclar las averías flete con las gremiales, comunes y gruesas, para que parecieran todas una, o igualmente necesarias.

De este modo, los demandantes arguyeron que tenían potestad para percibir las averías de su nación, tanto de los mercaderes italianos como de sus propios mercaderes de la costa. Para lo que citaron la base jurídica y fundamentos de derecho que para ello los amparaban:

1. El privilegio obtenido del duque de Borgoña Luis de Mâle, en 1368, y sus confirmaciones.

2. Los viejos usos y costumbres, según los cuales si un uso se mantenía durante diez años quedaba con la misma fuerza legal que si estuviese por escrito. De manera que, por razón natural y en derecho, cuando los mercaderes italianos cargaban sus mercancías en naves de la costa, tácitamente aceptaban y se sometían a sus costumbres y usos.

3. Cierta sentencia arbitral que en 1454 admitía el principio de reciprocidad.

4. Diversas sentencias *populares* que se dieron en forma de *cosa juzgada*, en 1458, 1471 y 1481. Así como el tratado suscrito ese último año entre los cónsules de la nación de la costa y los de las cuatro naciones de Italia, y otras sentencias de 1481, 1482 y 1490.

5. El privilegio dado por la ciudad de Brujas en 1493.

Por su parte, los demandados alegaron contar con mercedes que los declaraban exentos y quitos de tallas, gabelas, colectas e imposiciones, y, por tanto, de averías litigiosas. Las cuales las había de dos suertes, las antedichas comunes y gruesas, para compensar las mercancías arrojadas por la borda en caso de riesgo de naufragio; mientras que las averías pequeñas eran para el pago de cables rotos, anclas perdidas y otros daños menudos habidos por la pérdida de aparejos, con los que los mercaderes fletadores debían correr en función del género embarcado. Mientras que el grueso por libra del dinero de la nación —más adelante se aclara que era el 0,5% de entrada y otro tanto de salida; lo que equivalía a 1 grueso y 4 mitas de Flandes de cada libra de gruesos de entrada, y lo mismo de salida; y, en total, un *partat* y 8 mitas por cada libra de gruesos— lo exigían los de Vizcaya sin tener autoridad ni licencia para ello del príncipe del lugar. De forma que el privilegio de Luis de Mâle no habla de averías ni, mucho menos, de dinero de la nación, pues solamente dice que se pagaría a los maestros de las naves el transporte según lo contemplado en las cartas de fletamento y en la costumbre de la mar. Mientras que el privilegio de Brujas carecía de valor, pues uno de tal naturaleza solamente podía otorgarlo el príncipe; y, en caso de ser válido, el dinero de la nación solamente podían exigirlo los maestros de las naves y no los cónsules de la misma. En cuanto a la costum-

bre, si unos particulares habían pagado una determinada tasa, esto no implicaba a los restantes de su comunidad. Caso parecido al de las sentencias, que afectaron solamente a unos cuantos genoveses, y no a las naciones de Italia. Mientras que el acuerdo entre cónsules de vizcaínos e italianos quedaba sin efecto, porque estos últimos no podían obligar a los mercaderes sin su consentimiento ni la sanción de sus soberanos.

Razonamientos que no convencieron al Consejo, tras una nueva réplica de los vizcaínos en la que se demostró su endeblez argumental, que condenó a los italianos a pagar las antedichas averías de nación, o gremiales, a la nación, o consulado, de los Vizcaínos. Dicha réplica estuvo muy bien fundamentaba jurídicamente. Sin profundizar en sus argumentos, allí se dice, por ejemplo, que tres fallos judiciales en el mismo sentido sentaban jurisprudencia; que el privilegio de Brujas, al haber sido ratificado por el archiduque, tenía el mismo valor que si lo hubiese emitido él mismo; o que pretender que los pactos suscritos por los cónsules no obligaban a sus connacionales, si todos ellos no eran conocedores y estaban de acuerdo, era absurdo, pues si así se procediese nunca se podrían firmar este tipo de convenios, cuando los cónsules habían sido precisamente elegidos por los mercaderes para, entre otras ocupaciones, llegar a este tipo de concordatos en representación de sus electores.

En 1487 la querella de los cónsules españoles ante los escabinos de Brujas fue interpuesta contra los de Cataluña, a los que, como al resto de extranjeros, reclamaban averías cuando usasen los barcos de su nación, como se hacía por costumbre. Los cónsules demandantes apelaron en este caso a la jurisprudencia de las anteriores de 1472 y 1482, contra las naciones italianas, según expusieron. Mientras que los demandados alegaron que su nación catalana era separada y diferente a la restantes existentes en Brujas, con sus privilegios y libertades, y con su capilla en la iglesia del Carmen; en cuyo claustro tenían una sala perteneciente a su nación, donde se reunían para tratar sus asuntos, como las demás. En cuanto a sus gastos, podían cobrar un grueso por libra de gruesos de mercancías, averías que nunca habían pagado a otras naciones. Ni los demandantes tenían privilegios para poder exigirselas. Por su parte, los

vizcaínos replicaron que habían llegado al acuerdo con la ciudad de Brujas para percibir averías de todas las mercancías que cargasen en sus naves, perteneciesen a la nación que fuese, siempre que pasasen con ellas del estrecho de Gyerbrartal (Gibraltar) en adelante. Además, los catalanes sí habían corrido con anterioridad con dichas tasas, que en lugar de a los de Vizcaya habían abonado a los de la nación de España, pues a esos efectos tanto la de Castilla como la Vizcaya eran la misma nación. Frente a lo que los catalanes alegaron que eran poco numerosos en Brujas, pero que allí llevaban muchos y valiosos géneros; y que los vizcaínos nunca habían exigido averías a los de otras naciones, como portugueses, alemanes y otros. Finalmente, el colegio de escabinos, tras consultar a prestigiosos mercaderes, decidió que los catalanes no debían satisfacer las averías para el sostenimiento de la nación de España, como el derecho de su capilla ni otros; pero sí las tasas de su propia nación de Cataluña. Al año siguiente, 1488, el rey Fernando mandó una carta para poner orden entre las partes, e instó a los cónsules de las dos naciones que se entendiesen pacíficamente, como siempre había ocurrido y como debía suceder entre todos sus súbditos. Por su parte, este fallo fue utilizado en 1515 por los italianos en su alegato contra el pago de averías gremiales vistas en el proceso judicial arriba analizado. En el que los de la nación de Vizcaya argumentaron que se trataba de un asunto interno entre españoles y súbditos del rey Fernando⁷⁶².

2.4. Gestión portuaria y mercantil

La gestión y organización del puerto de Bilbao se infiere que descansaba en el fiel de la Universidad de la villa que, por ello, se asemejaría a la autoridad portuaria actual, y que de este modo ejercería el poder supremo sobre el surgidero, cuyo control habría delegado en él el concejo. Así parece desprenderse de una serie de ordenanzas municipales:

En 1477 el consistorio dispuso que sólo se pudiesen estibar mercancías, en el amarradero bilbaíno y en todo el canal de la ría, por parte de los mercaderes locales y de los forasteros, en los bar-

762 Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 111, 122-124, 137-140, 230-240.

cos fletados por dicho fiel, esto es, a los que este diese autorización para tal fin; probablemente para vencer la oposición de los mercaderes burgaleses a contar las averías de las embarcaciones en casa de dicho fiel⁷⁶³.

Otra normativa de ese mismo año, que ya vimos, disponía que los comerciantes y maestros de naves extranjeros debían manifestar los bienes que llevaban a la villa a su fiel y diputados de los mercaderes, antes de descargarlos; lo mismo tenían que hacer con la mercancía de retorno, antes de cargarla; para evitar con ello la salida de oro y plata del lugar. Al año siguiente, se mandó guardar una ordenanza antigua que impedía la venta minorista a dichos extranjeros. En 1480 se prohibió estibar naves foráneas mientras no lo fuesen todas las de la villa. Según dicha norma, para prevenir los enfrentamientos y agravios, así como las posibles sanciones contra dicho fiel, éste no debía autorizar el flete de un navío sin que previamente se hubiese llenado por completo el primero, o los primeros, que hubiesen sido fletados con anterioridad. Ha de entenderse que se trataría de regular el fletamento de las flotas conjuntas que debían partir del amarradero, generalmente rumbo a Flandes, contratadas por la Universidad de Burgos; o de otras flotillas con otros destinos, que asimismo partiesen de consuno, y cuyas naves hubiesen sido alquiladas en conjunto o por mercaderes que contratasen varias de ellas al mismo tiempo. Queda así evidenciado que el director del embarcadero era el citado fiel con potestad sobre los embarques. El cometido de este estatuto no era otro que el de evitar que cuando partiesen estos convoyes en ellos fuesen barcos a medio cargar, con el perjuicio que ello suponía para sus patrones en particular, y para los navegantes de la villa, y para la propia villa, en general, al no aprovechar con eficiencia los recursos disponibles. En el encabezado del cuerpo de esta ordenanza puede leerse: *Capítulo de cómo*

763 En 1540 la Universidad de Bilbao pidió una copia y traslado de las ordenanzas concejiles sobre el contar las averías, consistentes en cinco capítulos. El quinto de los cuales hacía referencia a este extremo. Así, hacia 1477, nuevamente algunos cónsules o delegados de la Universidad de Burgos pretendían que no se contasen averías en la casa del fiel de la villa de Bilbao, como de largo tiempo venía ocurriendo y se acostumbraba, para no tener que entregar con ellas el dinero de Santiago, S. Antón y otros santos (dinero de Dios) (ARCV, SV, 1933-2, fol. 27v).

los sennores conçejo acordaron que non dé el fiel de los mercaderos dinero de Dios a ningund maestre fasta quel primero nabío se cargue. Como hemos visto más arriba, este dinero de Dios que el fiel confiaba a los maestros, era la entrega simbólica de una moneda de poco valor que significaba la concesión de licencia para comenzar las labores de estiba de su barco. Mientras que la última acción antes de zarpar del amarradero consistía en hacer dación del mencionado dinero de Dios y del resto de las averías al fiel, lo que conllevaba la permisión de dicha autoridad portuaria para llevar anclas o soltar amarras⁷⁶⁴.

En este mismo sentido, en 1491 el ayuntamiento ratificó sus ordenanzas sobre el flete de naves en su amarradero (naos, carabelas y fustas de la villa), por lo que prohibió al fiel de los mercaderes dar dinero de Dios (autorización de salida) a embarcaciones foráneas y extranjeras cargadas de hierro o lanas, si las hubiese locales disponibles para el embarque y flete; legislación que se remontaba a algunos años atrás, según veremos más abajo⁷⁶⁵.

Como ha sido dicho antes al hablar del citado dinero de Dios, en septiembre de 1489 el concejo de Bilbao dispuso que todos los maestros de naves locales estaban obligados, antes de zarpar con sus barcos cargados, a acudir a contar sus averías ante el fiel de la Universidad. Meses más tarde, en diciembre, mandó además que no podían estibar las naves sin el permiso previo de dicho fiel, para luego contar las correspondientes averías. La pena vista de los 5.000 mrs., que antes era por mitad para la justicia y obras de reparación en la villa, ahora se repartiría también a partes iguales entre dicha justicia y las costas de los mercaderes, esto es, iría a las arcas de la Universidad. Ambas disposiciones, la del dinero de Dios y la de las licencias y averías, fueron de nuevo repetidas en febrero de 1490, cuando estas últimas fueron ampliadas y, a partir de entonces, se aplicaron, como ya dije, también a los mercaderes y maestros forasteros, tanto nacionales como extranjeros. Por lo que debían afectar a todos aquéllos que operasen en el canal de la ría

764 FDMPV, 70, fol. 13v; Guiard, 1913, pp. LXXXIII-LXXXV; 1931, p. 17; González Arce, 2009, p. 81.

765 FDMPV, 70, fols. 42v-43r.

del Nervión⁷⁶⁶. Ahora la pena por no satisfacer ese dinero de Dios, que iba a parar a las iglesias de Santiago y San Antón, sería un tercio para la justicia, otro para el gremio y el restante para las obras. Mientras que en 1497, en pleno enfrentamiento con Burgos, sobre el que luego volveré, la Universidad bilbaína renovó esta obligación, con unas ordenanzas mediante las cuales disponía que todos los que cargasen mercancías en los puertos y rías desde Bayona (Galicia) hasta Fuenterrabía, no lo pudiesen hacer sin licencia de su fiel y dando sus averías, so pena de 50 doblas⁷⁶⁷.

766 Según el primero de los capítulos de las ordenanzas copiadas en 1540, aludidas en una nota anterior, si bien era costumbre que tanto los bilbaínos como los naturales de Castilla pagasen tasas por cargar en los barcos de su puerto sacas de lana, hierro, acero y otras mercancías, ahora el concejo extendía esta obligación en adelante también a los extranjeros. Dinero que iría destinado a las fábricas de las iglesias de Santiago y S. Antón, como las restantes averías. El tercer capítulo preveía nuevas penas contra quienes innovasen contra esta normativa o la incumpliesen (ARCV, SV, 1933-2, fols. 26r-27v).

767 Se trató del segundo capítulo de las ordenanzas mandadas trasladar en 1540, mencionadas en la nota anterior. Mientras que el cuarto disponía que todas las mercancías que se sacasen de las lonjas para cargar en los barcos debían pagar averías, aunque viajasen a lugares donde no debían ser contadas dichas averías (ARCV, SV, 1933-2, fols. 26v-27v; FDMPV, 95, pp. 602-603; González Arce, 2009, p. 86; Guiard, 1913, p. LXXXVI). Probablemente, a causa de dicha lucha, en febrero de 1499, la nao de Lope Sánchez de Acha, con rumbo a Flandes, partió sin que fuesen contadas las averías de 485 sacas de lana pertenecientes a los mercaderes burgaleses, que estos estibarón, de forma clandestina, en la Punta de la Galea. De manera que, para burlar a las autoridades portuarias bilbaínas y el pago de las antedichas tasas, los susodichos comerciantes, en connivencia con el maestro, cargaron su género más allá de los embarcaderos habituales y hasta el final de la ría, una vez que dicha nave había pasado los controles. Sin embargo, habrían sido sorprendidos, por lo que, requerido el patrón por la justicia, tuvo que dar su poder cumplido para que respondiese en su lugar ante el fiel Pedro Ibáñez de Eguía, vecino de Bilbao. El cual manifestó ante el mismo que habían estibado los burgaleses, y sus huéspedes en su nombre, las mencionadas sacas declaradas por Acha, mediante juramento que había prestado en su nao en la Punta de la Galea, y como se contenía en el padrón de *saborne*, pero que no se sabía de quién eran. Eguía habría intervenido en lugar de Acha ante las autoridades portuarias para que éste pudiese seguir viaje sin esperar a la finalización de los trámites burocráticos y judiciales de la partida. Un caso similar se dio días después con la nao S. Pedro, de Lope Ibáñez de Leuzarra, rumbo a Nantes, en la que el patrón apremiado por la justicia dijo que los huéspedes de Portugalete habían embarcado 360 sacas, de las que podía dar razón de sus propietarios porque tenía el padrón de *saborne*. Mismo caso que la nao S. Silvestre, de Martín Ibáñez de Leuzarra, probablemente hermano de Lope, que salió el mismo día que la anterior (se dice en ambos documentos que fue el ¡31! de febrero), en esta ocasión para Flandes; que manifestó haber recibido tanto en Bilbao como en Portugalete de los huéspedes de

Poco después, ese mismo año 1497, los Reyes Católicos encomendaban al corregidor de Vizcaya que estudiase dicha normativa, tras una denuncia del preboste de Bilbao, Tristán de Leguizamón. Quien expuso que los mercaderes de la villa, *so color del nombre del qoncejo*, redactaron la susodicha disposición *muy esorbitante, contra derecho, e syn tener liçençia especial y por su propia avtoridad, e syn les pertenesçer juridiçión alguna*. La cual resultaba dañosa y contraria a los intereses de la república. De modo que por ella, los mercaderes de Burgos no acudían a la villa de Bilbao, lo que perjudicaba a su oficio de prebostazgo, en el que, como sabemos, percibía tasas sobre las mercancías exportadas e importadas por su surgidero. Junto a la anterior, según dicho funcionario, la Universidad bilbaína había redactado otra cláusula, asimismo exorbitante y contraria a derecho, que establecía que cualquier persona que se quejase contra estos estatutos, o se manifestase contra ellos, cayese en la sanción de las antedichas 50 doblas. La denuncia del aludido preboste se extendió igualmente sobre otra norma que mandaba que no se pudiese vender hierro por debajo de 50 quintales a ningunas personas foráneas —que veremos más abajo se remontaba a 1487—, salvo a los propios mercaderes bilbaínos, con lo que se hacía bajar artificialmente el precio del género en favor de estos tratantes locales. Por todo ello, Leguizamón solicitó de los monarcas que revocasen estas ordenanzas⁷⁶⁸.

Como vemos, una de las principales atribuciones de los fieles y diputados de la Universidad era la autorización de la partida de los barcos desde el puerto. Pero, antes de conceder estas licencias, debían proceder, como también ha sido dicho, a contar las averías y a recibir la parte de ellas que le correspondía al gremio y las que se destinaban a los gastos de gestión de dicha salida⁷⁶⁹.

los burgaleses hasta 500 sacas de lana, de las que no podía dar razón por no tener dicho padrón, ni saber el nombre de sus dueños. Situación que se repitió con la carabela Santa María, de Juan Sánchez de Zalduondo, igualmente hacia Flandes, en la que en la Punta de la Galea los huéspedes cargaron 400, asimismo anónimas.

768 AGS, RGS 1497-06, 292.

769 En el pleito que hacia 1547 sostenían la Universidad de Bilbao y el concejo de Portugalete sobre el pago de averías, Pedro de Ugarte, como procurador síndico del consistorio de Bilbao, y Fernando Sánchez de Ugarte, como síndico de la Universidad de capitanes, maestros y mercaderes de esa villa expusieron que era público y notorio

A veces, junto a estas cartas de averías se firmaba el contrato de fletamento de la nave. Ambos documentos eran redactados por el escribano que esa judicatura atendía los asuntos de dicha Universidad, y solían signarse en la casa del fiel de la misma. El cual se comprometía ante el maestre a responder, o a obligarse, por el flete y averías de las mercancías embarcadas en su nave.

Como ocurrió en 1490, con la carabela Santiago, de Íñigo de Artaeche, con rumbo a Flandes y las otras con las que formó una flota hacia dicho destino. Según una fórmula más o menos estereotipada que vimos más arriba.

El contrato de fletamento se suscribió en las casas del fiel Sancho Martínez de Ugas, del que en algún documento se dice que era mercader, sita en la Caltendería de la villa, a 4 de marzo, y en presencia del escribano Pedro Ortiz de Leura. El maestre se comprometió a guardar las condiciones de flete previamente concertadas en Burgos, si bien algunos otros detalles se acordaron con los mercaderes. El patrón presentó como su fiador de baratería⁷⁷⁰ a Antón Sáez de Uri-

que tanto dicha población como la corporación de navieros y mercaderes poseían privilegios, ordenanzas y costumbres de tiempo inmemorial, confirmadas por los reyes, para favorecer la navegación. De forma que en las naos y mercancías que se fletasen en el canal de la ría, hasta la punta de La Galea, fuera de la barra de Portugalete, sus maestres, una vez que las hubiesen fletado, y antes de proceder a su carga, debían acudir con sus contratos de fletamento ante el fiel y diputados —se añade que ante el *fiel e cónsules*, según la disputa nominalista con la Universidad de Burgos que veremos más abajo— de la Universidad de Bilbao, para recabar su licencia de partida y el dinero de Dios, así como para hacer su obligación de baratería de patrón y entregar fianzas. Una vez que fuese estibado el cargamento ante dichos rectores de la Universidad, se contarían las pertinentes averías, tanto a la ida como a la venida, cuando habían de ser descargadas la ropa (paños) y otras mercaderías; así las comunes como las averías gruesas (ARCV, SV 1933-2, fol. 33r-v).

770 Negligencia de quienes mandan o tripulan un buque. El maestre Juan de Valle y su carabela Santa María dieron en 1490 por fiador de baratería a Juan Sánchez de Güemes; éste dijo tener 55 años cuando declaró como testigo en el pleito de 1498 que enfrentó a los prebostes de Bilbao y Portugalete por el cobro de perbostazgo (ARCV, SV, 4296-1). A veces no se emplea esta fórmula de aval, sino que junto al maestre firmante de las cartas de fletamento se obligaron, se comprometieron por las responsabilidades del mismo, por tanto, algunas otras personas, generalmente parientes suyos. Como ese año 1490, cuando en septiembre, en la carabela Santa María, de Íñigo de Sestao, se concernieron sus hermanos. En 1495, Martín Sánchez de Zabudín, maestre de la carabela S. Salvador, se obligó por las mercancías que cargó para La Rochela bajo pena de 100 ducados, al

barri, mercader, vecino de Bilbao. Una de esas otras naves que formó dicho convoy, de las que ya he hablado más arriba, fue la nao Santa María, de Sancho Pérez de Zabala; que estuvo representado en este acto de suscripción de las averías por su hijo, Juan de Zabala. Quien fue el encargado de presentar allí el contrato firmado en Burgos entre los maestros y la Universidad local, que también ha sido expuesto anteriormente; el cual venía recogido en una carta de Sancho de Bilbao. Éste habría sido otro de los patrones participantes en dicha expedición, Sancho Martínez de Bilbao, con su nao S. Vicente, que habría viajado a la ciudad castellana para convenir la contratación de las embarcaciones bilbaínas que salieron para Flandes, en su nombre y en el de los restantes. Esta práctica de representación debió de ser habitual, pues días después, el 19 del mismo mes de marzo de las operaciones anteriores, Martín de Zamudio⁷⁷¹, en nombre de Antón de Coscojales, de Portugalete, dueño de la carabela Santa María, patronada por Rodrigo de Riba, asimismo con rumbo a Flandes, firmó la pertinente carta de averías; también en la casa del fiel y ante el escribano antedicho. Ese mismo año, el contrato de fletamento y las averías de la Santa María, de Martín Sánchez de Bériz, los suscribió Pedro de Laudio, morador en la anteiglesia de S. Pedro de Deusto, en nombre del maestro, que igualmente era el dueño de la carabela; el de Martín de Leuzarra, del mismo modo propietario de la carabela S. Silvestre, Juan de Vedia; el de Juan de Montellano, y su carabela Señor Santo Crucifijo, Fernando Sánchez de Larrea; y, el de Martín Sánchez

tiempo que dio como fiador de baratería a Pedro de Ribamartín. Ese año se presentó como fiador de Colín Otín Fernando Sánchez de Larrea. En 1496, se concernió en nombre del maestro Martín de Morgaondo, Juan Sánchez de Ibeyeta, tanto por las mercancías y su flete como por las averías. En 1499, en nombre de Mateo Imbert, francés, Juan Rey y Juan Chiquito, vecinos de Bilbao; de Juan de San Juanes, Ochoa de Aguirre, también bilbaíno; y, de Juan de Montellano, Fernando Sánchez de Larrea.

771 En 1505 Peter Soys, mandatario de Martín de Zamudio, procurador de Martín Sánchez de Zamudio, su padre, mercader de Bilbao, hizo tomar dos obligaciones que dicho Martín tenía en su mano, suscritas en provecho de Juan Pérez de Zamudio, que se elevaban una a 156 libras, 18 sueldos y 2,5 dineros, de gruesos de Flandes, contraída con los cónsules de la Nación de España, y la otra a 100 libras de gruesos de Flandes, suscrita en la ciudad de Brujas. Además, el magistrado de Amberes ante el que fueron presentadas estas obligaciones, certificó que todos los bienes y pasivos dejados por Juan Pérez, en pago de una deuda del mismo ya difunto, ascendían a 5.000 ducados, que fueron atribuidos por juicio a Martín de Zamudio (Doehaerd, 1963, II, p. 196).

Zabudín, y la suya S. Salvador, Fernando de la Sierra, que era el piloto de dicha nave. En septiembre de ese ejercicio 1490, en el caso de la carabela Santa María, de Martín de Eguía, la carta de averías fue nuevamente signada en casa del nuevo fiel, Juan Sánchez de Ariz.

Otra vez, en las salidas de 1495 se repite la casa particular del fiel, Pedro López de Vitoria, como escenario de la firma de las cartas de averías y contratos de fletamento. Caso de la carabela San Antón de Íñigo Vasco; de la nao Santa María, de Pedro de Ariz, ante el escribano del número bilbaíno, Juan Sánchez de Valparada —esa legislatura, como vimos más arriba, fueron varios los notarios presentes en estos actos, de forma que todavía no se había establecido el hábito de tener uno sólo para todo el año—; de la carabela S. Jorge, de Martín Sánchez de Zabudín; y, de las de Martín Sánchez de Zabudín, Sancho Martínez de Leura, Colin Otin⁷⁷², Juan Vasco y Juan Sánchez de Zalduondo (la carabela Santiago). Misma situación que las naves que partieron hacia Flandes en mayo de esa anualidad, formando flota conjunta, despachadas en esta ocasión por Fernando Enrique, diputado del prior y cónsules de la Universidad de Burgos: las de Ochoa de Larrinaga, Juan Sánchez de Zalduondo —ésta fue la carabela Santa María, del mismo armador que la Santiago, vista arriba, que un par de días antes partió hacia La Rochela—, Juan de Arechaga, patroneada por su hermano Pedro de Arechaga, Sancho de Susunaga, Martín Sánchez de la Naya, comandada por Santiago de Sestao —la carta de averías la otorgó el maestre Juan de Santiago en nombre del antedicho maestre Martín Sánchez de la Naya—, y la de Juan de Ceberio. Una nueva expedición conjunta zarpó hacia Flandes en diciembre de ese año. Estuvo compuesta por las embarcaciones de Sancho de Bilbao, Juan Martínez de Gamis, Ochoa de Larrinaga, Sancho del Castillo, Juan Sánchez de Larrea, Fortuno de Montellano, Rodrigo de Riba, Juan Sánchez de Basozábal⁷⁷³, Diego de Larrinaga y Juan Sánchez de

772 Las averías de esta carabela llamada Santa Ana, que tuvo por destino Ruan, fueron contadas el día 10 de febrero, pero su contrato de fletamento fue suscrito el día 11.

773 Las averías de esta nao llamada Santa María Magdalena fueron contadas el 14 de diciembre, pero su contrato de fletamento se signó el 16. Caso parecido al de la carabela de Antón Sánchez de Coscojales, cuyas averías se contaron el 26 de marzo de 1501, pero el fletamento se firmó el 2 de abril.

Zalduondo. Si bien parece que se volvieron a signar en casa del antedicho fiel, Pedro López de Vitoria⁷⁷⁴, que, por tanto, no habría sido renovado hacia el verano, como se supone era preceptivo, y como vimos más arriba; en el primero de los barcos, el de Sancho de Bilbao, se dice que sus averías se contaron asimismo en presencia de Diego Fernández de Olarte, diputado.

En 1501, la carta de fletamento de la carabela Santa María, se otorgó el 10 de septiembre ante el fiel, por Sancho García de la Pieza, en nombre del maestre *del puerto de Santoña* García de Colino (o García de Boliño), con las condiciones acostumbradas. El fiel requirió con Juan Sánchez de Castro al dicho Sancho García, como maestre, que no llevase la carabela al *puerto* (¿de Santoña?) sin proseguir luego el viaje. Mientras que la carta de fletamento de Sancho de Riba la dio Fernando Sánchez de Salazar, escribano, vecino de Portugaleta.

A veces estos contratos de flete y averías podían cerrarse y signarse en la casa del escribano que los redactó. Como igualmente ocurrió el 20 de septiembre de 1490, en la de Pedro Ortiz de Leura, con la carabela Santa María, de Fernando Sánchez de Larrea. Al día siguiente, con la carabela Santiago, de Pedro Sánchez de Solares y Ruy Sánchez Daras, el fiel Ugas autorizó al susodicho notario Leura para que contase las averías en solitario el día 27 de ese mes. Este escribano, Pedro Ortiz, sería natural del barrio de Leura, o Lauro, actual Lauroeta, sito en la anteiglesia de S. Pedro de Lujúa (Loiu), a las afueras de Bilbao. Lugar en el que residiría y en el que en octubre de ese año 1490 se firmaron las averías de la carabela menor S. Bartolomé, de Juan de Montellano; y, en noviembre, las de la Santa María, de Ochoa Martínez de la Pedriza. Mientras que las de la nao Santa María, de Martín de Arechaga, se suscribieron días después de la de Montellano en la iglesia de San Nicolás.

Hacia 1501 se debió de comenzar a imponer la costumbre de realizar estos actos jurídicos en lugares públicos, para que ganasen en carácter institucional y dejasen de ser vistos como

⁷⁷⁴ Así, por ejemplo, en el navío de Larrea se dice que signó la carta de averías ante el fiel y se comprometió a dar a cada propietario su mercancía y a *seguir viaje en compañía de la flota*.

acuerdos privados entre particulares. De manera que, de forma paralela, la Universidad de Bilbao fuese cobrando entidad y ganando reconocimiento por parte del poder político y del común de la villa, para llegar a convertirse en un referente clave en la economía y sociedad locales, como finalmente así fue. Para ello, resultaba imprescindible dejar atrás las viviendas y domicilios, y realizar los eventos oficiales, como este de contar las averías, asimismo en locales oficiales o, al menos, de ámbito más solemne. A lo que contribuyó el hecho de que, como vimos, y veremos de nuevo posteriormente, se regulase este aspecto entre las concordias/ordenanzas ajustadas al respecto entre las universidades de Burgos y Bilbao, de 1499 y 1500.

De este modo, en las naves que vimos fueron despachadas ese año 1501 en primavera (mayo/junio) para Flandes, acto en el que estuvo presente, junto al fiel Juan Martínez de Recalde, Sancho de Lalo, representante de la Universidad burgalesa, los barcos que partieron —Pedro López de Vitoria⁷⁷⁵, Juan Sánchez de Güemes⁷⁷⁶, patroneado por Fortuno de Güemes, Ruy Sánchez de Garay, pilotado por Juan de Ibarra, Juan Ochoa de Bertendona, Flores González de Arteaga, comandado por Pedro Ochoa de Iturriaga, Martín Sánchez de la Naja, pilotado por Santiago, piloto, Antón de Bilbao, Juan Udón de Alday, Martín de Marquina y Juan de Bermeo, capitaneado por Juan de Basave⁷⁷⁷—, contaron sus averías en los corredores de la iglesia de S. Antón, lugar que, como sabemos, acabó por albergar la Casa del contar dichas averías y, por ello, la sede gremial y consular de la Universidad. Asimismo, en las embarcaciones que salieron en la expedición de otoño (octubre/noviembre) para Flandes, las averías se volvieron a contar en dichos corredores. En esta ocasión el enviado por Burgos fue Pedro Embito, y los navíos los de: Diego de Rabanunza, Fernando Delgado, Martín de Leuzarra, Diego de Basurto, Íñigo Vasco, Juan de Ceberio (éste parece que tenía dos destinos, el antedicho y

775 Sus averías se contaron el 24 de mayo, pero el contraro de fletamento se cerró el 25.

776 *Ibidem*.

777 Sus averías se contaron el 7 de junio, el contraro de fletamento es del 12. El maestro se obligó en la misma forma que los otros maestros, según las condiciones de la carta de fletamento de Burgos, esto es, el concordato general suscrito previamente en dicha ciudad.

Londres), Pedro de Eguía, patroneada por su sobrino, el susodicho Juan de Ceberio, Pedro de Ibarra y Ochoa de Larrea.

No obstante, en el caso de la carabela S. Pedro, de Juan de Bériz⁷⁷⁸, con rumbo a Londres, todavía ese año 1501 se contaron sus averías en casa del fiel Juan Martínez de Recalde; lo mismo que ocurrió con la carabela de Diego de Rabanza, que zarpó a La Rochela. Lo que demuestra que la exigencia de que este acto tuviese lugar en sitios públicos, a buen seguro para garantizar su transparencia, había partido de la Universidad de Burgos; de manera que en aquellos navíos que no eran fletados por la misma, como los que partían rumbo a Inglaterra o Francia, se seguía desarrollando en recintos privados. De esta forma, puede que la Universidad de Bilbao no hubiese valorado todavía del todo las ventajas de la proyección institucional que tenía abandonar este tipo de ámbitos, como arriba he referido, y prefiriese la privacidad de los domicilios para actividades que no consideraban todavía de derecho público.

Para finalizar este apartado, conviene detenerse en la figura de los escribanos, claves para la elaboración, autenticación y custodia de los documentos que soportaban toda la estructura de la organización y gestión portuaria, la navegación y el comercio y las instituciones que las gobernaban y regulaban. Esto es, eran los responsables de la redacción de las cartas y contratos de fletamento, de los registros de averías, de los libros de cargazón de los barcos, de las actas del cobro de las tasas de prebostazgo, de las manifestaciones de extranjeros, de las ordenanzas y acuerdos de la Universidad de mercaderes y de este tipo de documentos emanados del concejo de Bilbao.

Textos de los que guardaban una copia en sus libros de protocolos notariales que, desgraciadamente, se han perdido en su totalidad, al menos los de las villas costeras vizcaínas para el período que nos ocupa. Aunque, por suerte, de tales actos jurídicos, tanto públicos como privados, solían proporcionar el original, o asimismo copias, a quienes los suscribían, que son en su mayoría los escritos que nos han llegado hasta hoy; en especial en el caso

778 Diputado del concejo de Bilbao en 1489 (ARCV, SV, 1433-2, fol. 11v).

de los antedichos registros de averías, que, como hemos visto, contenían a su vez resúmenes de los contratos de fletamento; mismo caso que el de las ordenanzas gremiales y concejiles. Aunque, asimismo, el contenido de algunos de tales protocolos notariales, hoy desaparecidos, ha sobrevivido porque en su día fue trasladado a copias remitidas como prueba en algunos procesos judiciales, como los citados derechos de prebostazgo, las manifestaciones de extranjeros o los libros de cargazón o *saborne*.

En cualquier caso, los protagonistas absolutos de estas actividades de elaboración, guarda y conservación de la documentación precisa para el normal desarrollo de la actividad naval y comercial fueron los notarios. En primer lugar los públicos, o escribanos del número encargados de las cartas de fletamento y averías, así como de dar fe de los acuerdos y normativa de la Universidad de mercaderes, de los derechos de prebostazgo o de las manifestaciones de extranjeros. Pero también los escribanos concejiles, por lo que se refiere a la redacción y custodia de las actas generadas por el consistorio bilbaíno. Y, por último, una figura que parece que hizo su aparición en estas fechas, la del escribano de a bordo, que se embarcaba en las naves para velar por su su cargamento y redactaba los libros de cargazón; donde se especificaba el contenido de las embarcaciones, sus propietarios, su destino y los consignatarios a los que debía ser entregado. Aparte de ese tipo de cuadernos, dicho escribano debía confeccionar toda suerte de documentos relacionados con dicha carga, como albalaes, certificados, recibos, quejas, denuncias, encargos por escrito...⁷⁷⁹

Sobre estas dos últimas clases de fedatarios hablaré a lo largo de las páginas del presente trabajo, en la medida que lo re-

779 En 1498 los Reyes Católicos se dirigieron a varios escribanos de Vizcaya, sobre un asunto de una copia de escrituras testamentarias, entre ellos al de la nao llamada Santa María, propiedad de Juan Beltrán, vecino de Ondarroa (AGS, RGS 1498-10, 292). Las galeras estatales florentinas, que durante el siglo XV surcaron el Mediterráneo, e incluso atravesaban el Estrecho de Gibraltar hasta Inglaterra y Flandes, en un sistema de flotas anuales, o bianuales, similar al organizado por la Universidad de Burgos, que arriba hemos visto, llevaban a bordo notarios. Sus instrucciones consistían en registrar el movimiento de mercancías y evitar los fraudes de él derivados (González Arévalo, 2011a, p. 78).

quiera el discurso y su argumentación. Aquí voy a profundizar en la figura de los escribanos públicos o del número y su relación con la actividad marítimo-comercial⁷⁸⁰.

Parece ser que nos encontramos en los inicios de dos tipos de escribanos especializados que se fueron consolidando a lo largo de la Edad Moderna, los de marina y los gremiales. Los primeros fueron escribanos públicos, o del número, que cada vez con mayor frecuencia fueron concentrando en sus boticas la redacción de los contratos de fletamento. De manera que, a fuerza de ser cada vez menos los notarios de este tipo a los que recurrían los contrayentes, llegó un momento en que sólo unos pocos, o incluso uno solo, fueron en cada localidad los que monopolizaron esta actividad. Ello fue así, además, porque convenía contar con un profesional que conociese el complejo mundo del derecho marítimo y mercantil, cada vez más tecnificado con la progresiva redacción y adición de nuevas normativas, de modo que por una economía de medios, se llegó a la especialización en este ámbito de unos pocos, o un único, escribano en cada puerto.

Un caso similar habría sido el del escribano de la Universidad de Bilbao. La cual, a fuerza de recurrir casi siempre a los mismos profesionales, de igual manera porque ya eran conoedores de los actos jurídicos para los que se les requería levantasen acta, caso de las averías, ordenanzas o elección de los cargos rectores del gremio, por ejemplo, llegó a contar con un escribano público primero habitual, para pasar luego a fijo o de *cabecera*. Y, finalmente, aparecer la figura de un escribano, o varios, propios y exclusivos cuando dicha Universidad se transformase en un Consulado.

Entre ambas figuras se habría operado, como digo, una transición en la que alguno, o algunos, escribanos públicos habrían sido escogidos de forma habitual y preferente por la Universidad de mercaderes para que llevasen sus asuntos. De este modo, cuando a mediados del siglo XVI se desató un pleito entre

780 El número de escribanos públicos de Bilbao, o *del número*, fue de diez hasta 1485, año en el que se acordó aumentarlo hasta los doce (FDMPV 95, p. 554).

las villas de Bilbao y Portugalete sobre el pago de averías, al que me he referido en varios lugares de este trabajo, en el cual se aportaron como prueba los registros de tales tasas del puerto de la primera y su Universidad, relativos a las dos últimas décadas del siglo XV, a los que asimismo vengo haciendo referencia de forma continuada, simplemente hubo que recurrir para su copia a los fedatarios que se habían especializado en su confección, que, sin dejar de ser notarios públicos, llevaban los papeles de la corporación, entre ellos dichos registros de averías. Tal y como se puede leer en el de la carabela Santa María Magdalena, de Martín Díaz de Andieta, del año 1500, con destino a La Rochela. Al final del cual se dice que Jacobe Martínez de Gueldo, escribano público de Bilbao, que había sucedido en el oficio a su padre, Juan Martínez de Gueldo, había procedido, a petición del prior —nótese que el empleo de término *prior* hace referencia, sin duda, a mediados del siglo XVI, cuando el Consulado de Bilbao se hallaba de nuevo en enfrentamiento abierto con el de Burgos, y por ello reivindicaba para su rector este apelativo, frente al tradicional de *fiel*, que la de Burgos le había prohibido anteriormente usar, para preservarlo para su propio *primer* cónsul de su Consulado— de la Universidad de capitanes, maestros, mercaderes y tratantes de Bilbao, San Juan de Eguía, a buscar entre los registros y protocolos de su progenitor, donde *fallé vn libro de averías que ante el fiel* —vemos cómo en la época de su ascendente el rector del gremio recibía el título de *fiel*— *de la dicha Vnibersidad* y en su presencia fueron contadas, en este caso las relativas a los años 1499 y 1500. De lo que sacó un traslado para presentarlo como prueba en el susodicho pleito, tal y como se le solicitó mediante una provisión real.

Por ello, en estos años finales del siglo XV parece que todavía no nos hallamos ante ninguna de tales figuras, ni la del notario habitual, ni, mucho menos, la del fedatario propio. Tal y como lo indica el hecho de que hemos visto a varios de los escribanos públicos de la villa trabajar para el gremio local de mercaderes y navegantes. También son diferentes los que se recogen en los registros de averías como redactores de tales documentos:

Los encontramos únicamente en los de salida, y sólo para algunos años, como 1490, con Pedro Ortiz de Leura⁷⁸¹, en casi todos los barcos, menos en tres, en los que aparece Martín Urrares de Yrixta (o Iruxta); 1491, Sancho Martínez de Agurto; 1494, en dos de los casos Sancho Martínez de Agurto, en nombre de Diego González de Castañeda, y en el restante, el susodicho Agurto en su propio nombre; quien repitió al año siguiente, 1495, junto con Pedro Ortiz de Leura, Juan Sánchez de Valparada y Fortuno Martínez de Bilbao la Vieja; 1496, ejercicio en el que repitió, otra vez, Sancho Martínez de Agurto; y, finalmente, 1501, de nuevo con Fortuno Martínez de Bilbao la Vieja.

2.5. Potestad judicial y policial

La clave para la transición entre una corporación, como simple agrupación de carácter particular, a un gremio, como asociación de todos los miembros de una misma profesión con reconocimiento institucional público, se encuentra en la potestad judicial. El contar con jurisdicción general en el término de una ciudad, y sobre

781 Como hemos visto a lo largo de este trabajo, este notario fue también patrón de barco y, en julio de 1491, sustituto del fiel de la Universidad Juan Sánchez de Ariz. Resultó nombrado escribano público del número de Bilbao el 19 de mayo de 1477. Tras que la villa solicitase de los Reyes Católicos que le aumentasen el número de fedatarios de 10 hasta en 12, pues se había incrementado su población. Sin embargo, tras ello se levantó un pleito porque, por privilegio, no se podía sobrepasar la cantidad de 10 escribanos públicos. La sentencia ratificó este extremo, pero dejó ejercer de por vida a Leura y a Pedro Fernández de Salazar, el otro notario designado nuevamente junto a él; si bien, tras su muerte, no serían sustituidos, de forma que retornarían al número de 10. Sin embargo, ante una apelación del concejo que pretendía mantener la cifra en 12, los Reyes Católicos confirmaron este extremo en 1485 (FDMPV 95, pp. 433-434; 120, pp. 176-181). Leura llegó a ser, asimismo, escribano del concejo. Curiosamente, a ambos nuevos escribanos del número, Leura y Salazar, los vemos actuar como notarios de las averías y de las actividades de la Universidad de mercaderes bilbaína. De manera que, cuando el concejo de Bilbao reclamó de los soberanos que se incrementase el volumen de los mismos, en atención al trato y población de la localidad, dicho *trato* puede que fuese en concreto una actividad naval creciente, que precisase de mayor cantidad de fedatarios; y, de este modo, los nuevamente incorporados se dedicasen preferentemente a asuntos relacionados con la mar, sin llegar a ser todavía notarios de marina ni exclusivos de la Universidad, pero sí un posible antecedente de estas figuras que no tardarían en surgir o en ir perfilándose.

cualquier practicante de un oficio determinado, es lo que dotaba a una formación laboral de carácter público e institucional, y la convertía en gremio. Sin embargo, los gremios mercantiles precisaron, además, de jurisdicción universal, más allá del mero alfoz de las ciudades donde estaban implantados, pues el ámbito de sus negocios trascendía el comercio local y se extendía de forma ilimitada. De ahí el surgimiento de los consulados⁷⁸².

De las tres formas de jurisdicción, poder ejecutivo, legislativo y judicial, tal vez sea la última la más efectiva a la hora de dotar a una organización privada de una potestad pública. Para que no hubiese necesidad de comparecer ante los tribunales ordinarios, distantes y poco accesibles para el pueblo llano en el período medieval, así como desconocedores de los aspectos técnicos que rodeaban al mundo artesanal, mercantil y naval, y por ello poco preparados para dictaminar en asuntos de negocios y causas laborales, se dotó de capacidad judicial a las asociaciones de artesanos, comerciantes y nautas; que de este modo se constituyeron en tribunales de primera instancia especializados en las causas de su oficio, más cercanos a sus usuarios. Lo que descargó de trabajo a las cortes de justicia ordinarias, que quedaron para las apelaciones como juzgados de segunda instancia.

De esta manera, las corporaciones laborales pasaban a constituirse en gremios, pues el nuevo tribunal, aparte de gozar de un carácter público, extendía su jurisdicción a todos los miembros del oficio, perteneciesen o no a la asociación a la que había sido concedido, con lo que ésta se convertía en una institución pública de carácter general inclusiva, que agrupaba, o al menos tenía potestad, sobre todos y cada uno de los practicantes de una profesión. Convertida en pública la institución corporativa por vía de las competencias judiciales, también se transformaban en públicos sus órganos rectores, los cargos de gobierno con competencias judiciales, ejecutivas, inspectoras, punitivas y policiales. Del mismo modo, la normativa de estas organizaciones privadas devenía, pues, en derecho público de obligado cumplimiento, también para los que no eran miembros de ellas.

782 González Arce, 2010b, p. 191 y ss.

El derecho procesal, por lento y poco técnico, fue inadecuado para resolver de forma fluida las disensiones surgidas en el seno de determinadas actividades, de manera que la falta de especialización de los órganos judiciales llevó a prescindir de ellos cuando se plateaban problemas concernientes a un determinado trabajo, lo que dio lugar a la aceptación del arbitraje como medio de encontrar soluciones más rápidas y eficaces. De esta forma, el juez ordinario se vio postergado frente al juez árbitro, perito perteneciente al mismo oficio que los litigantes. Esto dio lugar a la organización de una vida judicial paralela a la común. El arbitraje se convirtió así en un procedimiento sustitutivo para resolver controversias entre comerciantes derivadas del trato mercantil, para eludir los defectos técnicos del orden judicial ordinario, sin el formalismo oficial ni la servidumbre de los procesos lentos y costosos. Se trató, por tanto, de una instancia única dotada de gran brevedad y agilidad, en la que los árbitros aplicaban el derecho más beneficioso a los contrayentes, que voluntariamente se sometían a su laudo. Esta postergación de la jurisdicción ordinaria hizo que se fuese constituyendo una jurisdicción gremial con base en el arbitraje, para atender a los agremiados con reglas simples, rápidas y precisas, a partir de los planteamientos técnicos de su oficio. De forma que los jueces árbitros se esmeraban en averiguar la verdad real y no la formal.

Inicialmente, estos juicios arbitrales sólo eran posibles entre los miembros de la corporación gremial para actos propios de la misma; que no siempre podían aplicar esta normativa particular, puesto que no contaban con respaldo legal. Aunque estos tribunales, con los que se rehuía el proceso ordinario para dar cauce a los problemas derivados de la contratación, fueron las bases para el surgimiento del sistema consular. Ya que los comerciantes fueron adquiriendo conciencia de la garantía de acudir a las cortes consulares, aún antes de que éstas fuesen dotadas de jurisdicción por el Estado. Los mercaderes pertenecientes al gremio o universidad estaban obligados a someterse a su jurisdicción consular, pues en caso contrario eran expulsados de ella y no podían optar a ocupar sus puestos rectores ni gozar de sus ventajas.

De este modo, los consulados mercantiles, aparte de como gremios de comerciantes, actuaron como organismos judiciales o tribunales especiales autónomos dotados de jurisdicción propia. Su cometido era resolver los litigios derivados del intercambio comercial, en especial del marítimo. Para ello dictaban derecho, o hacían justicia juzgando, creando con ello un *corpus* jurídico de normas que se iban conformando a partir de la actividad económica y del ejercicio del comercio. Un derecho que podemos, por tanto, calificar de mercantil, con el que regular un determinado tipo de conductas y ordenar comportamientos habituales en las transacciones comerciales.

Como en otros asuntos, en materia judicial la Universidad de mercaderes de Bilbao hubo de seguir los pasos de la que fue su precedente y le sirvió de inspiración, la Universidad de Burgos. A ella, además de organizar los fletes de sus socios, le cupieron los cometidos propios de cualquier gremio. Entre ellos dirimir los pleitos y querellas surgidos entre sus asociados con motivo de su actividad laboral. Para lo que estuvo dotada de capacidad judicial, aunque no del todo completa hasta la constitución del Consulado. Ésta fue ejercida por sus figuras rectoras, el prior y cónsules; quienes gozaban de jurisdicción, como resulta evidente, sobre los miembros de la asociación. Pero como la actividad mercantil no se circunscribía a un único término municipal, sino que los comerciantes burgaleses tenían negocios en todo el reino de Castilla y fuera del mismo, la Universidad de mercaderes extendió sus atribuciones sobre sus componentes allí donde practicasen su actividad laboral. En especial en Brujas, donde la colonia de castellanos estaba compuesta fundamentalmente por mercaderes burgaleses. De modo que cuando se fundó el consulado castellano o español en esta ciudad, para representar, regular y resolver los litigios de los comerciantes de Castilla en Flandes, la Universidad de Burgos lo pusiese bajo su control. Lo que la llevó, como veremos, a enfrentarse con los comerciantes y navieros bilbaínos, la otra gran comunidad del reino presente en dicho condado. Ya que las pretensiones de control sobre los mercaderes estantes en Flandes y sus factores, por parte de los burgaleses, se quisieron hacer extensivas sobre todos los súb-

ditos castellanos. De modo que la Universidad burgalesa, gracias a su preeminencia en el consulado de Brujas, pronto tuvo vocación de consulado también en Castilla, con el objetivo de convertirse en tribunal de justicia arbitral, y órgano de regulación comercial para todos los mercaderes del país, dentro y fuera del reino. Lo que le fue concedido por los Reyes Católicos en 1494⁷⁸³.

No obstante, desde el primer momento, la Universidad de mercaderes de Bilbao se resistió a entrar bajo la jurisdicción del nuevo Consulado de Burgos, de manera que al año siguiente de la fundación de éste, en 1495, obtuvo de los monarcas una jurisdicción propia al norte del río Ebro y en la costa oriental cantábrica, como veremos más abajo, a la espera de conseguir su propio Consulado, que no llegó hasta 1511. Así lo corrobora el hecho de que cuando surgían disensiones entre mercaderes burgaleses y bilbaínos, o entre los primeros y navieros de Vizcaya, no entendiese en los litigios el Consulado de Burgos. Como le habría correspondido de haber ejercido una jurisdicción universal en materia judicial sobre todo el reino de Castilla —que en la práctica no se extendía más allá de la meseta Norte, y casi únicamente en su mitad este—.

Veamos un ejemplo: en 1497 Fernando de Nájera, mercader burgalés, denunció ante el Consejo Real que en Alicante había cargado 700 quintales de pasas, 180 en la nao de Juan de Licona, vecino de Lequeitio, 220 en la de Sancho de la Rentaría, vecino de Ondárroa, y 300 en la de Pedro Ibáñez de Ezcárraga, para llevarlos en flete a Brujas o Zelanda; los cuales firmaron los documentos donde se acreditaba que habían recibido dicha carga. Sin embargo, se marcharon con la misma y la de otros mercaderes a sus casas. Éstos reclamaron a los navieros que continuasen viaje a Flandes, pues de lo contrario se perdería la mercancía consistente en fruta, si no llegaba antes de cuaresma. Sin que los patrones atendiesen sus peticiones, lo que dio lugar a que se perdiese el cargamento, pues salieron con él pasada la cuaresma, y se desperdició la oportunidad de vender las pasas antes de ella en Flandes; y aún más, llegados

783 González Arce, 2010b, p. 170. Sobre las competencias jurisdiccionales de las cofradías de pescadores del Cantábrico, con potestad judicial y policial, así como legislativa y ejecutiva, similar a la de la Universidad de Bilbao, González Arce, 2011, p. 161 y ss.

allí hicieron con el cargamento lo que quisieron. Los Reyes Católicos mandaron hacer justicia al corregidor de Vizcaya⁷⁸⁴.

En cuanto a las competencias judiciales que habrían cabido al fiel y diputados de la Universidad de Bilbao, parece ser que las ejercían al menos desde 1477, pero sobre ellas han quedado pocas evidencias⁷⁸⁵. En cualquier modo, no habrían sido muy extensas, pues, como vimos más arriba, el de la seguridad portuaria fue un ámbito bajo la jurisdicción del preboste de cada localidad, Bilbao o Portugalete. No obstante, alguna atribución habrían tenido las autoridades gremiales en el caso de robo o extravío de las mercancías transportadas en las naves.

Como parece que ocurrió en 1489, con la carabela de Juan de Larrea, que arribó sobre el 27 de junio desde La Rochela. Entre cuyas averías se destinaron 1.500 mrs. para hacer una pesquisa por la sustracción de ropa, así como para pagar al juez y escribano, más una corona de oro que se olvidó de contar; amén de 150 dados al escribano de Portugalete, por anotar y registrar la ropa que se descargó; más 44 de ciertos requerimientos.

Más claramente se aprecian las competencias judiciales del fiel y diputados de la Universidad bilbaína en un caso ocurrido en 1499. Se trató de la demanda interpuesta por Diego de Lujaondo, vecino de Vitoria, contra Pedro de Baso, vecino de Deusto, maestre de una nao mayor perteneciente a su suegro, Martín Ibáñez de Leuzarra, que arribó a Bilbao ese año procedente de Ramua, en Zelanda⁷⁸⁶. El vitoriano acusó a dicho maestre por un fardel de velartes de su propiedad. Dicha carga estaba consignada en el libro de *saborne* de la nave, y había sido embarcada en origen por Martín de Ariz, estante en Brujas, en nombre de Lujaondo, para que en destino se entregase al huésped bilbaíno de éste, Martín Sánchez de la Naja. Lo que el patrón no quiso hacer, por lo que el mercader demandó justicia e interpuso un pleito ante el corregidor de Vizcaya, reclamando el fardel o su valor, estimado en 120 ducados. Dicha autoridad del condado delegó, sin embargo, en la Universidad,

784 González Arce, 2010b, p. 195.

785 Inclán Gil, 2005, p. 34.

786 García de Cortázar, 1966, p. 228.

pues adujo que *para semejantes cosas entre maestros e mercaderes estaban un fiel e deputados*, a los que remitió la causa. Que fue recibida el 19 de octubre de ese año por el fiel Fernando Sánchez de las Ribas y el diputado Diego de Olarte, ante quienes compareció Lujando, con ciertos documentos. Uno de ellos, una carta fechada el 20 de agosto en Brujas con destino al huésped Sánchez de la Naja, con los géneros que le enviaban desde dicha ciudad para que los guardase en Bilbao, hasta que mandase a buscarlos Lujaondo, su propietario: en la nao del citado Martín Sánchez de la Naja, 1 roldana de cobre, otra de calderas y otras cosas, 1 arca, 1 fardel y 3 bacines; en la de Martín de Astoquiza, 2 fardeles; en la de Íñigo Martínez de la Pedriza, 1 roldana de cobre y 1 fardel; en la nao mayor de Martín de Leuzarra, 1 roldana de cobre y 1 fardel; y, en la menor, lo mismo. Si estos bienes llegasen a Bilbao antes que Sánchez de la Naja, que, como vemos, además de huésped de Lujaondo era maestro de uno de los barcos que hizo la travesía desde Zelanda con sus mercaderías, debían ser entregados a su mujer, María García.

Más arriba hemos podido ver gran cantidad de procesos judiciales que tuvieron como trasfondo la actividad marítima y la navegación. Muchos fueron vistos en primera instancia por las autoridades judiciales de los concejos, o alcaldes, tanto el de Bilbao como el de Portugalete, y otros vizcaínos y de los puertos y localidades vecinas a dicho condado. De ellos no han quedado apenas rastros documentales, pues, no solían transcurrir por escrito, sino verbalmente. Los que conocemos, han llegado hasta nosotros porque fueron vistos por autoridades superiores, como el corregidor de dicho señorío de Vizcaya, que también atendía las apelaciones de los fallos de los jueces concejiles; instancia en la que era más frecuente que las causas se llevasen por escrito. Las apelaciones de esta corte, y a veces directamente también las de la justicia concejil, eran entendidas por los tribunales superiores de justicia de Castilla. Caso de la Real Chancillería de Valladolid, que contaba con una sala especial para los casos de Vizcaya, por su peculiaridad jurídica dentro de la corona castellana, y, en ocasiones, también el Consejo Real, que como órgano de asesoramiento regio igualmente podía ocuparse de asuntos judiciales, como hemos podido ver algunas

veces, pues toda la justicia que se ejercía en el período preindustrial se aplicaba en nombre del monarca reinante y por las personas, órganos o instituciones en los que él delegase para tal fin.

Uno de ellos fue el Consulado de Bilbao, nacido en 1511, como he dicho más arriba, para ser el tribunal superior de justicia en materia comercial y naval en la costa vasca, y en los territorios al norte del Ebro. Tal institución gremial, judicial y jurídica fue continuadora de la Universidad de mercaderes y navieros bilbaínos por lo que respecta a su labor de justicia privada y arbitral, ejercida entre sus socios, como hemos visto más arriba; que a partir de ahora quedó elevada, por concesión real, a un órgano de justicia pública, que concernía a todos los agentes mercantiles y navieros que actuasen en el País Vasco, y a los que se hallasen fuera pero que dependiesen de los allí residentes. A la vez que asumió, asimismo, las atribuciones jurisdiccionales de la justicia concejil, del corregidor vizcaíno y de los tribunales superiores castellanos, Chancillería y Consejo Real, en ese ámbito de su competencia mercantil y naval, y en el marco territorial vasco antedicho. De forma que, en adelante, los fallos de esta corte especializada apenas tuvieron recurso ante las antedichas instancias superiores.

De este modo, en la pragmática fundacional del Consulado de Bilbao, emitida por la reina Juana I en 1511, como sabemos copia literal de la dada por sus padres los Reyes Católicos para la fundación del de Burgos en 1494 —a su vez inspirados en los de Barcelona y Valencia⁷⁸⁷—, se dispone en materia judicial que, *aca-*

787 En la exposición de motivos por los cuales Diego de Soria, en nombre de la Universidad de Burgos, reclamó de los Reyes Católicos la transformación de la misma en un Consulado, se dice: *que vien savíamos cómo en las ziudades de Valençia y Barzelona y otras partes de nuestros reynos donde havía copia de mercaderes, tenían consulado y autoridad para entender en las cosas y diferencias que tocavan a la mercadería. Es a saver: en compras y ventas, y en cambios, y en seguros, y en diferencias de cuenta de los amos y sus factores, y de un mercader a otro, y en compañía que hubieren tenido y ubiesen estado en afletamiento de naos, y para las diferencias que acahezesen entre los mercaderes y sus factores que uviesen estado fuera del reyno en las factorías y en nuestros reynos, tratando sus haziendas así en las diferencias movidas por pleitos ante juezes hordinarios como las que estavan por mover. Porque savíamos que los pleitos que se movían entre mercaderes de semejantes cossas como las susodichas nunca se concluían y feneçían porque se presentavan escritos y libelos de letrados, por manera que por mal pleito que fuese le sostenían los letrados de manera que los hazían inmortales. Lo qual*

tando quanto cumple a nuestro serviçio y al vien y procomún de nuestros reynos de conservar el trato de la mercadería, y como en algunas partes de nuestros reynos y en los reynos comarcanos los dichos mercaderes tienen sus cónsules que hazen y administran justiçia en las cosas de mercaderías, y entre mercaderes y mercader, los monarcas otorgaron licencia, facultad y jurisdicción a los priores y cónsules del Consulado de Burgos —fiel y diputados de Bilbao, como sabemos— para que tuviesen jurisdicción para conocer las diferencias surgidas entre mercaderes sobre el trato de las mercaderías. Tanto en materia de compras, y ventas, y cambios, y seguros, y quantas y compañías que ayan tenido y tengan sobre afletamientos de naos y sobre las factorías que los dichos mercaderes hubieren dado a sus factores, así en nuestros reynos como fuera de ellos, así para que puedan conozer y conozcan de las diferencias y devates y pleitos pendientes entre los susodichos, como todas las otras cossas que se acaezieren de aquí adelante, para que lo libren y determinen breve y sumariamente según estilo de mercaderes, sin dar lugar a luengas ni dilaciones de malicia ni plazos de abogados. Sus sentencias podían ser apeladas ante el corregidor, que, no obstante, debía ser asesorado por dos mercaderes locales. Quienes, si confirmasen la primera sentencia del prior y cónsules, no cabría recurso; pero si ésta era revocada, sí cabía un nuevo recurso, en cuyo caso el citado corregidor entendería en él ayudado ahora por otros dos mercaderes diferentes a los primeros. Esta nueva sentencia sería la definitiva y no habría lugar a nuevas apelaciones. Los fallos de este tribunal serían ejecutados por él mismo, asistido por las autoridades, concejiles, judiciales y policiales locales⁷⁸⁸.

Como ocurrió los primeros años de funcionamiento del Consulado de Burgos, en los que todavía no había asumido del todo su jurisdicción, que compartía o le disputaban otros órganos de justicia superiores, como los antedichos Consejo Real y Chancillería, algo similar le sucedió al de Bilbao⁷⁸⁹.

diz quera en gran daño y perjuicio de la mercadería, y que de esto se causava que los buenos mercaderes tenían poca confianza de los otros y los otros de los otros, y acahezía muchas vezes que quando algún mercader tenía alguna hazienda y quería hazer mala verdad a otro lo ponían a pleito por quedarse con la tal hazienda (FDMPV 126, pp. 304-314).

788 FDMPV 126, pp. 304-314.

789 González Arce, 2010b, pp. 191-197.

De esta manera, en 1512, al año siguiente de fundado el Consulado, se dictó una ejecutoria en el pleito entre Francisco de Zumelzo, mercader, con Juan Pérez de Marquina, vecinos de Bilbao, sobre el pago del importe del flete y mercancías de una nao asegurada por Juan Pérez de Marquina, que resultó apresada. Dicha ejecutoria signada por la reina Juana, fue emitida por Martín Fernández de Angulo, obispo de Córdoba, presidente de la corte y Chancillería y Consejo Real, así como juez mayor de las suplicaciones del señorío de Vizcaya, y los oidores de la audiencia real que habían entendido en el caso en grado de suplicación. A ellos remitido por el licenciado Rodrigo Aldiente, juez mayor de dicho señorío, al que había llegado en grado de apelación, mandado por el fiel (Juan Martínez de Recalde) y diputados de los mercaderes de Bilbao, que lo habían visto tras que, en primera instancia, se ocupase de él un alcalde local de Bilbao. Si bien parece ser que este fiel fue recusado por la parte demandada, porque había dictado provisiones sin la concurrencia de los diputados de dicha Universidad, lo que iba en contra de la costumbre⁷⁹⁰.

Hacia 1547 se desató un pleito entre la Universidad/Consulado de Bilbao y el concejo de Portugalete y algunos navieros y maestros de esa localidad, que por entonces, en pleno enfrentamiento entre las Universidades de mercaderes de Bilbao y Burgos, pretendían fletar sus naves a los socios de la segunda corporación sin pagar sus averías a la primera, como estaban obligados por la legislación más arriba vista. Con ello, la Universidad de Burgos pretendía boicotear al puerto de Bilbao y así perjudicar al mismo y a la Universidad local con la que se disputaba, una vez más, tras varios enfrentamiento habidos desde mediados del siglo XV, que luego veremos, el control del comercio con el norte de Europa⁷⁹¹. De esta manera, los burgaleses pretendían puentear a Bilbao y realizar sus cargamentos y el despacho de sus flotas hacia Flandes desde Portugalete, y con barcos de esta localidad, sin contar con los bilbaínos y su Universidad. Y, más concretamente, desde la Punta de la Galea, ya fuera de la ría. En primera instancia, el

790 ARCV, Ejecutorias, 278-41.

791 Sobre estos aspectos, González y Hernández, 2015.

proceso judicial contra los maestros contraventores fue visto por la propia Universidad de Bilbao, por su fiel y diputados —que por entonces pretendían hacerse llamar *cónsules*, para reivindicar este apelativo que, por acuerdos anteriores con Burgos, solamente podían emplear los rectores de la Universidad de la ciudad castellana—. Contra lo que apelaron los patrones infractores, que negaron las competencias a dicho tribunal, al haberse dado el caso en la jurisdicción de Portugalete, por lo que correspondía conocerlo a su justicia local. En su respuesta, la Universidad de Bilbao arguyó que le pertenecía entender en la causa porque las disposiciones reales —se refiere a la pragmática fundacional del Consulado de Bilbao de 1511— los habilitaban, al fiel y *cónsules*, *como jueses en todas las causas marítimas, e de mercaderías, e de factorías e otras cosas anexas e tocantes a ellas, non solamente en la dicha villa e su juridición, pero en toda la dicha ría y canal, fasta pasada la barra e fuera della, fasta donde dizen la Punta de la Galera*⁷⁹².

3. DEFENSA DE INTERESES Y RELACIONES EXTERNAS

Como resulta sabido, uno de los objetivos principales por los que surgieron las corporaciones gremiales era defender los intereses de sus componentes, que en materia comercial consistían en limitar la competencia de los que no perteneciesen a las mismas, ya se tratase de artesanos y mercaderes forasteros, o de otros de la propia localidad no afiliados, a los que trataron de impedir el ejercicio de su profesión en el término municipal donde se radicaban estas asociaciones, o al menos, en el ámbito geográfico donde su actividad profesional tenía alguna repercusión, esencialmente el casco urbano de las ciudades. Al mismo tiempo, a consecuencia de esta protección frente a la concurrencia exterior, los gremios procuraron promover la igualdad interna entre sus componentes y evitar, en la medida de lo posible, que se enfrentasen entre ellos por el acceso a las materias primas, mano de obra, energía o el mercado, lo que habría desbaratado el espíritu corporativo, y en cierta medida cooperativo, sobre el que se asentaban.

792 ARC.V, SV 1933-2, fol. 46v.

Como vimos más arriba, uno de los fines en que se justificaban las averías que percibía la Universidad de Burgos, según la exposición de motivos que Diego de Soria presentase ante los Reyes Católicos para la solicitud de su transformación en Consulado, era su empleo en el bien y las necesidades comunes de sus socios. Algo, que asimismo, podemos hacer extensivo al Consulado de Bilbao, por tanto, inspirado en la normativa burgalesa, como sabemos. Una de tales necesidades fue la de la defensa y representación en el extranjero en caso de que uno de ellos resultase robado o asaltado. De esta manera *que si cada uno hubiera de ir a remediar lo suyo no lo podrían sufrir por los grandes gastos que diz que se les recrezían, y que los mercaderes que no tenían tanta facultad lo dejarían perder, y que la Universidad tomava la mano en ello por todos*⁷⁹³.

Pero no sólo la Universidad de Bilbao sirvió a los intereses de sus socios, sino que también lo hizo el propio concejo de la villa. En 1487 mandó ejecutar la ordenanza que disponía que los maestros de la localidad tenían preferencia para cargar sus sacas de lana, con las que iban a estibar sus naves, en las fustas, por delante de los forasteros. De modo que si alguno de estos foráneos concertaba con alguna fusta el precio de llevar estas mercancías hasta su navío para luego ser embarcadas en él, y se presentaba antes de la operación un patrón local, podía hacer uso de dicha fusta por el mismo precio concertado por el de fuera, arrebatándole así el transporte. Nuevamente, como vimos más arriba, en 1491 el ayuntamiento mandó al fiel de la Universidad que no diese dinero de Dios, o autorización para zarpar, a navíos de fuera cargados de lana o hierro, siempre que los hubiese disponibles de los vecinos para transportar tales géneros. En 1489 dicha institución expuso que los huéspedes de los mercaderes foráneos contrataban naves locales, de la costa vizcaína y algunas bretonas para que sus clientes, como sabemos principalmente grandes mercaderes burgaleses, transportasen sus géneros (lanas, hierros y aceros) hacia La Rochela y Bretaña, mientras que no querían facilitarles, tanto dichos huéspedes como los maestros de las embarcaciones, su uso a sus asociados, los mercaderes bilbaínos, para que éstos pudiesen cargar sus bienes en dichos barcos

793 FDMPV 126, pp. 304-314.

fletados por los burgaleses u otros tratantes forasteros. Ante esta situación que perjudicaba al gremio mercantil local, que parece que no estaba integrado por tanto por los citados huéspedes, que eran intermediarios al servicio de los traficantes no bilbaínos, el consistorio estatuyó que los susodichos huéspedes de los burgaleses y los forasteros, cuando fletasen algún buque de cualquier procedencia con los antedichos artículos y hacia los mencionados destinos, quedasen obligados a comunicárselo al fiel de los mercaderes locales, para que los miembros de su corporación pudiesen embarcar en ellos hierros o aceros, para lo que tendrían un plazo de tres días, al mismo precio de los fletes acordados por los fletadores. Transcurridos los cuales, dichos fletadores no tenían deber alguno de aceptar tales cargazones ajenas. Ordenanza que fue comunicada a Fernando Sáez de Larrea, huésped de los bretones; y, días más tarde, a otros huéspedes, como Martín Sáez de la Naja, Juan Íñiguez de Bermeo, Martín Sáez de Prado, Juan de Arbolancha, Pedro de Barraondo, Pedro Ortiz de Leura, escribano, Pedro Jiménez de Bertendona, Juan Fernández de Arbieto y Pedro Martínez de Bilbao, el de Barrencalle. Algunos de ellos contestaron acatando el mandato, otros se dieron por enterados y otros manifestaron que lo estudiarían; algunos, además, dijeron que se lo comunicarían a sus propios huéspedes que, hemos de entender, que serían subordinados suyos.

En 1487 el consistorio confirmaba una disposición anterior mediante la que prohibió a los forasteros adquirir menos de 50 quintales de hierro; pregón que fue repetido en 1489. No habría excepciones para ello, aunque el vendedor alegase que en el momento de pesarlo no tenía la suficiente cantidad y que la aportaría más adelante. Días más tarde se enmendó y mejoró una ordenanza antigua que vedaba a los vecinos y moradores (incluidos huéspedes, corredores y maestros) comprar en la *rentería* y lonjas locales hierro, tanto al por mayor como por menudo, por encargo de forasteros, en pena de 5.000 mrs. por cada vez. Solamente se podía vender dicho género a las carabelas que llegaban al puerto para ser cargadas con destino a la exportación. Si había algún sospechoso al que no se le podía probar la compra, debía ser creído siempre que prestase juramento ante las puertas de las iglesias de Santiago y San Antón. Los extran-

jeros ni sus naves, ingleses, franceses, bretones o de otras partes, no podían cargar hierro, lana u otras mercancías sin licencia de los fieles de la villa. Tampoco éstos podían adquirir hierro alguno por debajo de los susodichos 50 quintales, como antes ha sido expuesto. Esta normativa fue puesta en vigor, ratificada y pregonada de nuevo ante su sistemático incumplimiento, y su modificación consistió en prohibir la compra, además de hierro, de acero, en este caso por debajo de los 25 quintales para los forasteros. Dos años más adelante, en 1489, un mes más tarde de lo dicho para la contratación de naves, el concejo enmendaba la ordenanza anterior, que en parte también buscaba mantener el igualitarismo gremial. Así, estaba mandado que cuando los barcos con mercaderes franceses, bretones o ingleses que acudían a comprar hierro a la villa embocasen la ría, quedaba prohibido a los vecinos adquirir dicha mercancía en la *rentería* local para luego revenderla a dichos comerciantes, con el objeto de evitar la especulación y subida de precios, sin duda; sí podían hacerlo con la que hubiesen conseguido previamente para tal fin. Sin embargo, el ayuntamiento debió de considerar que alguna especulación de ese tipo que beneficiase a los lugareños no retraería en exceso la demanda de hierro por los mercaderes forasteros, de modo que dispuso que a partir de entonces los vecinos sí pudiesen adquirir dicho artículo en la citada *rentería*, aunque estuviesen en camino las mencionadas embarcaciones, siempre que les proporcionasen a sus ocupantes hasta 50 quintales como máximo por individuo. Si querían, podían hacerse con más cantidad, pero tenían que revenderlo a otros diferentes. No obstante, para que la especulación no fuese excesiva, no se podían usar personas interpuestas para hacerse con el hierro y revenderlo a los extranjeros, salvo que estos revendedores sí podían emplear para ello a sus propios criados. En marzo de 1490 la prohibición a los vecinos de adquirir hierro en la *rentería* para revender era durante el tiempo que se preparaban las flotas locales para partir a Flandes o Londres, para que en este caso no especulasen con los mercaderes bilbaínos, o con los nacionales, que operaban desde Bilbao con dicha mercancía y destinos. Prueba de que estas ordenanzas atendían al espíritu igualitario gremial, era que fueron recopiladas al año siguiente, junto con otras, por el escribano concejil a petición de Sancho Martínez de Ugas, fiel de la Universidad de mercaderes

bilbaína. Esta prohibición a los vecinos de comprar hierro para la reventa cuando se aprestaban los convoyes hacia Londres o Flandes, fue posteriormente rebajada y se consintió hacerlo con un máximo de 50 quintales por persona como veremos a continuación. En 1505 el Consejo Real falló que esta ordenanza que impedía adquirir menos de los 50 quintales solamente se podía aplicar a los extranjeros del reino castellano, y no así a los forasteros de la ciudad⁷⁹⁴.

794 FDMPV, 70, fols. 20r-23v, 43r; 95, pp. 600-604; González Arce, 2009, p. 86; Labayru, 1895, III, pp. 438-440; Guiard, 1905, I, pp. 438-441; Guiard, 1913, pp. LXXXV-LXXXVI; Guiard, 1931, p. 17; Zabala, 1907, pp. 102-107; García de Cortázar, 1966, pp. 419-423. En Portugalete, como en Bilbao, también se dieron manifestaciones de corte corporativista con arreglo a la venta de mineral de hierro, que en 1475 hicieron intervenir a Fernando el Católico. Quien, ante las ordenanzas locales que solamente permitían llevar hierro a su puerto para su embarque a los propios vecinos, o que fuese allí vendido a los susodichos, al precio fijado por la villa, y que dicho mineral solamente podía salir hacia otras partes de Vizcaya, Guipúzcoa o el resto del reino en sus propios barcos; así como otra mediante la que se exigían imposiciones a dichos cargamentos; intervino para anularlas y decretar el libre tránsito, embarque y comercio en la localidad de mineral de hierro, así como la redención de gravámenes sobre el mismo. Como es sabido, la exportación de vena o mineral de hierro fuera de Castilla estaba prohibida. Sin embargo, tras la toma de Guyena por el rey de Francia, Juan II, gracias a la firma de una alianza con ese reino, autorizó la salida de 24.000 quintales desde Vizcaya hacia dicho señorío. Licencia que estaba vigente todavía en 1482 para todos los vizcaínos que quisiesen llevar el mineral a Bayona y otras poblaciones gasconas, pagando los correspondientes derechos, tras haber sido concedida en favor de ciertos particulares por Enrique IV, tal y como la ratificaron los Reyes Católicos dicho año (FDMPV, 7, docs. 21-22, 25-30, 32-35; sobre el comercio del hierro con Gascuña, García de Cortázar, 1966, p. 254). Algunas de tales licencias particulares las vimos en poder de Pedro de Salazar, preboste de Portugalete, y de Lope de Salazar, señor de Somorrostro. Curiosamente, en 1514 cuando los guipuzcoanos consiguieron ahora de la reina Juana que dicho mineral no viajase hacia Francia, fue el concejo de Portugalete el que quería seguir con la citada exportación. Si bien declaró no poseer dinero para proseguir el pleito sobre la salida de vena; motivo por el que su preboste, Ochoa de Salazar, se mostró dispuesto a tomar la voz de la villa y continuar en su nombre dicho litigio, sin exigir nada a cambio de los vecinos; a buen seguro porque le beneficiaba la saca de vena de la que llevaría derechos de prebostazgo (FDMPV, 15, docs. 160-161). En 1496, Fernando de Capetillo expuso ante los Reyes Católicos que, un año antes, se había concertado con el bachiller de Uribarri y con Lope García de Ribas para ir a Bayona a comprar ciertas pipas de sidra, para lo que hacia allí partiría con un navío cargado de vena. Los antedichos, en especial García de Ribas, se obligaron a pagarle por los fletes de la sidra 8.000 mrs., pero, luego de adquirida no se la dejaron llevar. Por lo que hubo de conseguir otras mercancías para el viaje de retorno, que una vez descargadas en Bilbao los antedichos no quisieron tomar en sustitución de la sidra. Motivo por el que reclamó justicia a los monarcas (AGS, RGS 1496-12, 274).

En 1491 los habitantes del condado de Vizcaya expusieron a los Reyes Católicos que, el concejo de Bilbao había emitido una normativa que regulaba el tiempo y la cantidad de quintales de hierro que se podían adquirir, lo que perjudicaba a las gentes que vivían del menudeo (compraventas de un quintal, o quintal y medio); quienes solicitaron de los mismos que fuesen revocadas las anteriores ordenanzas. Éstos mandaron al consistorio que presentase dichos estatutos ante el Consejo Real, así como los argumentos para su aprobación; a la vez que encargaron información al respecto al juez pesquisidor del Condado, que si encontrase perjuicios debía suspender su cumplimiento. En 1507 se seguía todavía el pleito interpuesto por el condado de Vizcaya contra el municipio bilbaíno por las ordenanzas redactadas por éste que impedían comprar hierro al por menor, así como adquirirlo mientras la flota se estaba cargando en el puerto de la villa, lo que solamente podían hacer los maestros de barcos y mercaderes de dicha flota. A lo que Bilbao respondió negando que se hubiese hecho monopodio alguno para impedir la compra minorista, y que la exclusividad de adquisición durante la estiba de la flota no perjudicaba a los habitantes del señorío⁷⁹⁵.

En este sentido, en 1495 un herrador denunció ante los monarcas que el concejo de Bilbao había prohibido la venta de hierro en la *rentería* local, para que los vizcaínos no vecinos del lugar tuviesen que ir a adquirirlo a sus ferias, donde los precios eran superiores. Ordenanza que el licenciado Gaspar López de Chichilla, enviado real, había revocado; y cuya anulación los reyes habían ratificado. Sin embargo, el consistorio bilbaíno seguía con la aplicación de esta normativa suspendida, lo que motivó una nueva intervención de los soberanos, que encargaron el asunto al corregidor del Condado⁷⁹⁶.

En años posteriores las limitaciones serían al contrario, y los 50 quintales eran los mínimos que se podían adquirir, para apartar del negocio de la venta de hierro a los pequeños intermediarios.

795 AGS, RGS 1491-11, 46; FDMPV 98, pp. 950-972; González, 1829, I, pp. 253-255; II, pp. 6-39; González Arce, 2009, p. 86.

796 AGS, RGS 1495-07, 410.

Como denunciaron en 1498 los moradores de la Tierra Llana, que expusieron que cuando se estaban cargando las flotas para Flandes y Francia los no vecinos no podían adquirir hierro alguno en la *rentería* bilbaína, según las ordenanzas locales; cuando éstas habían partido, la cantidad mínima que se podía conseguir, tanto por los vecinos como por los de la Tierra, eran los susodichos 50 quintales. Tampoco los vecinos podían revender hierro; es de suponer que a otros vecinos, pues los extranjeros tenían prohibido comprar cantidad alguna. Ordenanzas estas emitidas para favorecer a los grandes tratantes de este artículo, que intentaban con ello acaparar su comercio, según argumentaban los de la Tierra. En contra de los intereses de la misma y de la propia corona, pues los no nacionales, ante la prohibición de adquirir hierro semitransformado compraban vena, que sacaban en bruto del país, lo que perjudicaba a las ferrerías locales. Frente a estas ordenanzas se alzó en pleito hacia 1501 el condado de Vizcaya contra el concejo de Bilbao, que fueron suspendidas mientras duraba el litigio, que continuaba abierto en 1507; al que acusó de haber realizado una liga y monipodio para cohechar a los forasteros, ya que no permitían a ningún vecino ni morador comprar hierro en la *rentería* cercana al puente por debajo de 50 quintales, el cual no podían luego revender. Además, por entonces, estaba dispuesto que desde que la flota comenzase a cargar, y hasta su partida, nadie pudiese adquirir hierro, salvo los maestros y mercaderes de dicha flota; lo que daba lugar a una menor afluencia de compradores extranjeros y a una disminución del traro comercial. A lo que el consistorio bilbaíno respondió que la ordenanza que limitaba la consecución de hierro y acero hasta 50 quintales concernía solamente a los extranjeros y forasteros, y no a los habitantes de la villa ni del Condado. Y que ésta resultaba conveniente, porque de no existir, los de fuera colocarían un criado o un factor asentado en la localidad para que comprase género al por menor para su exportación, y así los vecinos quedarían apartados de esta intermediación y menudeo y no podrían subsistir. En cuanto a la venta exclusiva en tiempo de cargazón de la flota, estaba motivada para evitar que durante el mismo los regatones y vendedores minoristas consiguiesen metal, con el objetivo de que todo el disponible se embarcase y los convoyes pudiesen así

partir antes, sin tener que esperar más tiempo a reunir todo lo que pudiesen estibar o arriesgarse a perder el viaje. De modo que al existir esta ordenanza la flota tardaba solamente 20-25 días en ser abastecida y fletada. Lo que lejos de retraer la afluencia de extranjeros la aumentaba, como lo demostraba la experiencia de los años previos y el aumento de las ferrerías de extracción y semielaboración. Sin embargo, el corregidor del señorío, encargado de entender el litigio, suspendió esta última ordenanza, en tanto el Consejo Real no determinase nada en contrario, pues había sido recientemente redactada y era perjudicial, tal y como habían determinado fallos anteriores. De forma que daba libertad a la compra de hierro, incluso durante la estiba de la flota. Mientras que en lo de los 50 quintales, quedaba vigente en tanto la estudiaba. Esta sentencia fue apelada por Bilbao ante dicho Consejo, que dispuso que la norma de los 50 quintales afectase únicamente a los extranjeros de fuera del reino, pero los naturales del mismo podrían adquirir la cantidad de hierro y acero que quisiesen. Mientras que en la cuestión del comprar metal durante el cargamento de la flota, solicitó nueva información al corregidor, y entre tanto mantuvo la suspensión impuesta por el mismo⁷⁹⁷.

Arriba hemos podido comprobar cómo habitualmente los intereses de la Universidad de mercaderes y navieros bilbaínos y su concejo fueron coincidentes. Sin embargo no siempre fue así. Una de las discrepancias que más perturbarían las relaciones entre ambas instituciones posiblemente tuviese que ver con la fiscalidad. En la Introducción me referí a las peculiaridades impositivas del señorío de Vizcaya y de Bilbao con arreglo a la hacienda castellana, que estaban exentos de algunos impuestos o vieron reducido el pago de otros. Eso mismo ocurrió con las contribuciones extraordinarias, o servicios en forma de monedas y pedidos, que casi de forma cadañera las Cortes concedían a los monarcas, de las que estaba libre el País Vasco. A cambio de lo cual, cada territorio, abonaba un pedido especial, eso sí, de mucha menor envergadura que los satisfechos por el resto de la corona⁷⁹⁸. Como en los restantes casos, en cada ejercicio

797 AGS, RGS 1498-06, 46; 1501-01, 156, 228; FDMPV, 7, doc. 71.

798 Ladero Quesada, 2009, pp. 184-187; García de Cortázar, 1966, p. 289 y ss.

a cada localidad le correspondía una cantidad a aportar, que ésta derramaba entre sus vecinos; algo parecido a lo que vimos que ocurría con las aportaciones para el envío de tropas y sufragio de flotas de guerra. Generalmente, este reparto per cápita se hacía en función de la fortuna, dejando al margen a veces a los privilegiados exentos, clérigos, nobles y caballeros. En Bilbao, aparte de las personas físicas y su patrimonio, también fueron tenidos como unos pecheros más los barcos; algo parecido a lo que vimos que sucedió cuando había que contar averías gruesas, que las naves eran consideradas como algo similar a una persona jurídica. De este modo, hemos de interpretar que se exigiese a las embarcaciones tributar como un contribuyente más, o más bien como personas jurídicas.

En 1487, el cónsul —luego volveré sobre la cuestión de los apelativos de los órganos de gobierno de esta Universidad, en su rivalidad corporativa con la de Burgos— de los maestros de naos de Bilbao, Lope de Larrinaga, denunció ante los Reyes Católicos que los repartidores del pedido del año anterior, 1486, habían aumentado la cantidad exigida a las carabelas y naos, por encima de lo habitual. Al tiempo que solicitó de los monarcas una carta de mandado dirigida a las autoridades y repartidores bilbaínos para que no les demandasen más de lo acostumbrado, pues la subida de impuestos podía comprometer su sostenimiento y su continuidad, con el perjuicio que ello acarrearía a las futuras armadas reales y al comercio. Los monarcas ordenaron al enviado regio al Condado, el licenciado Chinchilla, que entendiese en el asunto⁷⁹⁹.

Larrinaga aprovechó su viaje a la corte para exponer a los soberanos que Bilbao padecía carestía de pólvora, a causa de que los mismos habían prohibido la salida de salitre de Castilla. Considerado como una cosa vedada, dada su importancia estratégica como materia prima con la que fabricar dicho explosivo; que puede que se quisiese preservar para su elaboración por los productores locales o, más bien, que no sirviese de ayuda a la industria armamentística de potenciales enemigos, como Francia. Como la necesidad de pólvora era imperiosa para las naves de la villa, y su equipamiento defensivo, y a veces también ofensivo, como sabemos, el

799 FDMPV, 137, pp. 27-28. García de Cortázar, 1985, II, p. 276; IV, p. 106 y ss.

emisario de la Universidad bilbaína, el antedicho cónsul Lope de Larrinaga, solicitó de los monarcas licencia para importarlo desde donde lo encontrasen y hacer con él en Bilbao la pólvora⁸⁰⁰.

En 1501 una ordenanza concejil dispuso que los cordeleros de la villa que confeccionaban los *unames* —al parecer, se trataba del cordaje y cabos con los que se *unía* el velamen al barco— de naos, navíos y pinazas, no pudiesen *sarranchar* (*¿garranchar?*) ni rastrillar el cáñamo, de manera que no podían tener en su posesión *sarrancha* (*¿garrancha?*) ni rastrillo, ni sacar la flor al cáñamo. Ya en 1505 se añadió que no se hilasen los cables ni los *unames* con tiempo lluvioso o húmedo, ni que se los dejase al raso en el Arenal por las noches, con la finalidad de que así ganasen peso para ser vendidos por más precio; engaño que además hacía a las cuerdas más frágiles y fáciles de romper. De manera que fue ordenado que no se confeccionasen las sogas en días de lluvia y sin que primero se pusiese el hilo a secar. En 1517 y 1518 el fiel y diputados de la Universidad de capitanes, maestros de naos y mercaderes de Bilbao se quejaron ante los reyes de que en la villa se fabricaban muchas anclas y *unames*, pero que desde poco tiempo atrás se cometían en ellos muchos fraudes. Caso de dichos *unames* en los que se ponía cáñamo foráneo, y en las anclas hierros tochos y gordos con piezas cortas, y no de platina, como era costumbre. Lo que era motivo para la pérdida de naves y sus cargamentos. Los soberanos sometieron el asunto al corregidor del Condado. Que determinó que las anclas debían ser hechas con dicho hierro de platina y los *unames* de cáñamo de cerro nacional. También quedó regulada en 1497 la forma y peso de los clavos fabricados en el lugar con destino a los barcos, ante los fraudes que se cometían en su elaboración, como la disminución de su peso. Así, en los clavos de tillado, el millar debía pesar 44 libras; los de medio tillado, 24; y, los de barrote, 100. Tales pesos mínimos eran para las manufacturas vendidas a los vecinos de la villa, al precio de mercado, mientras que para la exportación o para gentes foráneas se podían confeccionar del peso que se quisiese⁸⁰¹.

800 FDMPV, 137, pp. 30-31; González, 1829, I, pp. 158-159.

801 FDMPV 108 pp. 1.577-1.578; 70, fols. 88r-v, 113v-114v; 135, pp. 166, 170-171. Rivera Medina, 1998, pp. 87-88. En la villa había un arrendatario del peso de las anclas y obra de hierro, sito al otro lado del puente, que en 1515 fue sustituido por el concejo, que

4. REPRESENTACIÓN EN LAS PLAZAS EUROPEAS

Los gremios de mercaderes y nautas —cofradías, universidades y consulados—, no solamente sirvieron para defender los intereses de sus miembros en el territorio de su ciudad, o de la corona donde se radicaron, sino que fueron igualmente muy convenientes, y de manera especial, para hacerlo en tierras lejanas. Allí donde la ayuda de un colectivo solidario de gentes del mismo origen, con igual actividad económica y los mismos objetivos se hacía más precisa, al encontrarse tales profesionales más desamparados, por estar lejos de sus casas, sus familiares, amigos, socios y vecinos, que eran los que los podían respaldar en caso de necesidad. Así como en territorios extranjeros, donde tampoco estaban amparados por las leyes y autoridades de su país de origen.

Por tales causas, las asociaciones de comerciantes y navieros fundaron, allende las fronteras de sus respectivos países, en los principales emporios mercantiles con los que tenían tratos comerciales, delegaciones con las que subvenir las necesidades de sus componentes, a modo de consulados, naciones o simples cónsules individuales, según veremos que hicieron los bilbaínos en las páginas que siguen.

4.1. Cónsules de extranjeros y cónsules de mar

La Corona de Castilla fue a la zaga de la de Aragón a la hora de constituir consulados de derecho que representasen su comercio exterior en territorios extranjeros, pues no se fundaron hasta finales del siglo XIV, en el Mediterráneo, mientras que en el Atlántico hubieron de esperar hasta comienzos de la centuria siguiente. Precisamente la aparición de los consulados castellanos fue el resultado de las repetidas recomendaciones que postulaban las ventajas que la *clase* mercantil aragonesa había obtenido con su institución. De esta manera, los beneficios de los consulados aragoneses, que consistían en las atribuciones judiciales de sus cónsules, inspiraron

cambió a Juan de Alos por Pedro Sáez Univaso, quien obtuvo el arrendamiento por 1.500 mrs., de los que debía hacer entrega al mayordomo de la iglesia de S. Antón, Pedro Ibáñez de Novia (FDMPV, 56, fol. 59v).

la creación de los consulados de Burgos y Bilbao; que estuvieron destinados a completar las competencias judiciales de los gremios de mercaderes preexistentes en ambas ciudades⁸⁰². Se diría, a este respecto, que la Corona castellana imitó las figuras de representación mercantil que encontró allende sus fronteras, creadas por los Estados más avanzados en esta materia. En el Mediterráneo, la de cónsul de extranjeros, más que la de cónsul del mar, tomada de Cataluña; en el Atlántico, la de las *guildas* de comerciantes surgidas a partir de la Hansa. La primera con un fuerte carácter público y oficial, la segunda con una gran componente privada y espontánea.

Cuando los mercaderes y marinos de una comunidad nacional establecidos en tierras extranjeras no tuvieron suficiente entidad para organizarse en forma de consulados, a modo de gremio, era un único cónsul, nombrado por el rey del país de origen, el que ejercía las labores de representación de esa comunidad nacional ante las autoridades locales, que lo reconocían como tal y autorizaban ese nombramiento y capacidad. Para ello, el cónsul realizaba una función de carácter público, con atribuciones variadas, según las épocas y territorios. Normalmente vigilaba los tratos comerciales y resolvía por vía arbitral las causas civiles y criminales de menor entidad. También podía llegar a mediar en casos de naufragios, en problemas de fletes o cambios, y a negociar rebajas aduaneras o intervenir en las relaciones diplomáticas⁸⁰³.

El primer cónsul castellano en tierras extranjeras del que se tengan nociones es el de Barcelona, hacia 1388. En torno a 1400 los encontramos, además, en otros territorios de la Corona de Aragón: en 1399 en Mallorca, y al año siguiente se intenta nombrarlo en Valencia. A comienzos del siglo XV se tienen noticias del Cónsul de Castellanos en Génova (1421) y Niza (1436), mientras que para Marsella la mención más antigua localizada es de 1438, aunque pudieron existir con anterioridad. El primero para Savona se documenta en 1447. De fechas desconocidas, entre finales del siglo XIV y primera mitad del XV, son los de Pisa, Florencia, Venecia y Nápoles. Hacia finales de siglo hay este tipo de cónsules en los

802 Smith, 1978, pp. 24-25.

803 Igual Luis, 1998, pp. 43-244.

principales puertos del mar Tirreno y en el resto de los territorios ultramarinos bajo dominio catalán. En 1430 aparece el primer titular del consulado de Nantes que, tras Brujas, fue el mayor asentamiento mercantil castellano en el extranjero, mientras que de 1450 dataría el probable consulado de Ruan. Londres, La Rochela y puede que Lisboa contarían con algún tipo de organización mercantil castellana, pero no sólidos consulados. Si bien La Rochela sí llegó a disponer de uno, como luego veremos.

Estas figuras no son auténticos cónsules de mar como los que veremos en el Atlántico norte, sino más bien cónsules de extranjeros, o representantes de los castellanos que vivían en territorios extraños, dedicados al comercio, la navegación u otras actividades. Fueron nombrados por la Corona, de la que resultaron ser delegados oficiales, con un salario, y estuvieron regulados por una legislación de ella emanada, a modo casi de embajadores; pero que, como en gran medida sus representados eran comerciantes y marinos, y ante la ausencia las más de las veces en los puertos mediterráneos de cónsules de la mar específicos, actuaron como tales. Aunque lejos de las características de los cónsules castellanos de los puertos del norte de Europa, que adoptaron, como comprobaremos, la forma de jueces gremiales al frente de corporaciones mercantiles, consulados o *guildas*⁸⁰⁴.

Como digo, estos cónsules de extranjeros fueron oficiales públicos al servicio de la Corona. Hasta el extremo de que con Juan II el suyo era considerado como uno de los oficios menores de la misma, regulado por la legislación real y sujeto a las disposiciones de las Cortes, así como a unas ordenanzas específicas. Además, el Consula-

804 Ferreira Priegue, 1995, pp. 195-206; Ferrer i Mallol, 1964, pp. 599-977; García de Quevedo, 1905, pp. 9-46; Basas Fernández, 1963a, pp. 31-33; Morales Belda, 1974, pp. 184-199, 306-309; Casado Alonso, 1995, pp. 18-24; 2007, p. 298; Vandewalle, 1994, pp. 286-291; Coronas González, 1979, pp. 81-86; Guiard 1905, pp. 31-34; 1913, pp. XLIII-LX; García Fernández, 2004, pp. 377-378. Hacia finales del siglo XIV, la masiva presencia de mercaderes castellanos en la ciudad de Valencia llevó a intentar la creación de un consulado castellano en ella, a lo que se opusieron los jurados locales, alegando que si bien había un cónsul catalán en Sevilla, éste no era valenciano, mientras que si había otro castellano en Barcelona, en Valencia no lo querían, porque por privilegio solamente podía haber dos cónsules en la ciudad, un mercader y un marinero, y no podía existir un tercero extranjero (Hinojosa Montalvo, 1982, p. 253).

do de Castellanos nunca fue una institución corporativa en el sentido de estar formada por varias personas, sino un puesto unipersonal, aún en el caso de que lo ejerciesen dos personas *in solidum*, de lo que se deriva que no existiese un Consulado-institución, con sede propia, administración, caja y archivos, aparte de la propia vivienda del Cónsul, como sí los veremos en los consulados atlánticos⁸⁰⁵.

A partir de los Reyes Católicos, una nueva figura irá asumiendo sus funciones. El Cónsul de Españoles, representante de todos los súbditos de los soberanos, castellanos y aragoneses. Los cuales existieron en paralelo a los consulados, o cónsules, castellanos y catalanes, hasta la gradual desaparición de los mismos. De forma que Isabel y Fernando acabaron por unificar los consulados, convirtiendo al Cónsul de Castellanos y al de Aragoneses en Cónsul de Españoles. Que no lo eran del mar, sino de extranjeros, y que no impidieron la existencia de éstos, específicos para los comerciantes y marinos de cada región, con un más marcado carácter

805 Ferreira Priegue, 1995, pp. 197-199. En marzo de 1475 se firmaba por los Reyes Católicos la carta mediante la que nombraban a Bartolomé de Melgar como cónsul de la mar de Castilla en los reinos de Aragón, por la renuncia en su persona de su padre en artículo *mortis*, del mismo nombre, instituido cónsul por parte de Enrique IV; quien no quiso reconocer esta cesión, lo que sí hicieron sus sucesores en el trono. Además de cónsul general en Aragón, este Bartolomé Melgar lo era específico de Mallorca, aunque dicho consulado le fue confiado por los reyes en 1485 a Martín de Portugaleta, natural de Vizcaya, a lo que se opuso el primero, alegando que éste había sido designado por haber ganado cartas falsas y fraudulentas. También hubo otros cónsules específicos, aparte del general, en otras localidades. En 1477 los monarcas daban cuenta de cómo los anteriores soberanos habían procedido a proveer un oficio de cónsul y juez en la ciudad y reino de Valencia, para que estuviese a cargo de los mercaderes y mareantes de los reinos de Castilla, a cambio de lo que cobraría cierto salario, pero que en ese momento se hallaba vacante, a causa de lo cual se derivaba daño y deservicio a la corona, y a los citados mercaderes; por ello nombraron para el cargo de forma vitalicia a Pedro del Castillo, vecino de Villena, que de esta manera pasó a ser un funcionario real, encargado de supervisar a los mercaderes y comerciantes castellanos radicados o de tránsito por el reino de Valencia (AGS, RGS 1454-1475, 244; 1477-04-07, 101; 1485-11, 14; Suárez Fernández, 1965 I, 341-342; García de Cortázar, 1966, p. 264; 1985, II, p. 287). Un cónsul muy peculiar fue el establecido por los Reyes Católicos en La Coruña, un tal Álvaro de Figueroa, vecino de la ciudad, que en 1484 representaba a los mercaderes extranjeros de la misma, cobrando por ello los derechos pertinentes (AGS, RGS 1484-8, 100). En 1481 Fernando el Católico nombró al mercader Franco Gavot cónsul de los catalanes y de las otras naciones vasallas y súbditas suyas en Savona (Torre, 1949, I, pp. 145-146).

corporativo. Caso de Juan de Zarauz, designado en 1489 cónsul de Guipúzcoa, Vizcaya y las Encartaciones en la siciliana ciudad de Siracusa; o el elegido por los propios comerciantes y marineros vascos para Valencia, ya en 1504⁸⁰⁶.

4.2. Naciones y consulados

Pasemos ahora a ocuparnos de los consulados de mar, de comerciantes y navieros, en tierras extranjeras, dependientes de las universidades de Burgos y Bilbao que, como he adelantado, en su totalidad se ubicaron en las costas atlánticas europeas.

Como asimismo he dicho anteriormente, se denominaron mediante los apelativos de *consulado*, pero también de *nación* o *cofradía*. Y, como las asociaciones gremiales mercantiles radicadas en Castilla de las que dependían, desempeñaron labores de representación y defensa de intereses corporativos ante las autoridades locales; así como de organización interna, con competencias judiciales y policiales, y económica, para regular sus profesiones; amén de servir de órganos de solidaridad, mutualistas y de asistencia religiosa.

806 García de Cortázar, 1966, p. 264; 1985, pp. 265, 288; Ruiz de la Peña Solar, 2000, p. 65; Ferreira Priegue, 1995, pp. 233-239. Los vascos alegaron ante los Reyes Católicos que, por no disponer en Siracusa de *vna persona natural de aquella tierra para que sea cónsul de los dichos patrones e mercaderos e marinos, para procurar sus cabsas e negoçios*, recibían muchas fatigas y trabajos. Éstos nombraron al propuesto con las mismas facultades que *acostunbran faser los otros cónsules de otras naçiones (...) e leuar los derechos e salario e otras cosas al dicho ofiçio pertenecièntes* (AGS, RGS 1489-06, 15). En 1489 era designado cónsul de los españoles en Nápoles Jerónimo González, criado de los monarcas, al morir el anterior (AGS RGS, 1489-08, 311; Suárez Fernández, 1965 III, p. 159). En 1500 el rey Fernando pidió al rey de Nápoles que pagase al armador bilbaíno Pedro de Sarastí, y a Nicolás de Montalt, de Fuenterrabía, el flete de la sal que cuatro años atrás habían llevado en dos naos de 200 toneles. En total fueron 112 podines del primero y 95 del segundo, a dos ducados por cada uno, que el mercader mosén Garriga no quiso recibir y que el rey ordenó descargar en el puerto de Nápoles para entregarla a su corte, y que luego le sirviesen con esa embarcación; para ello se comprometió ante el cónsul de los españoles a abonar dicho flete y el sueldo correspondiente del citado servicio, que no había hecho efectivos (Torre, 1949, VI, pp. 220-222). En 1503 los reyes nombraron cónsul de la nación de sus súbditos y naturales en Savona a Catanio Ferrer, vecino de dicha ciudad (AGS, CC, Cédulas, 6, 99-1).

4.2.1. Brujas

La presencia de mercaderes y marinos del reino de Castilla en Flandes está documentada, al menos, desde el siglo XIII. Pero no fue hasta el XV cuando su número e importancia les llevaron a constituir una asociación que representase y defendiese sus intereses. Ésta, con el tiempo, obtuvo el reconocimiento institucional, así como competencias; tanto por parte de las autoridades locales, caso de los duques de Borgoña, como de las castellanas, caso de sus monarcas. Este consulado de mercaderes y nautas de origen castellano en Flandes se ubicó en Brujas, la principal plaza comercial del condado, que poseía la *etaple*, de la lana y el hierro, o punto monopolístico de entrada a dicho territorio de tales materias primas, fundamentales para la industria del país.

En la ciudad de Brujas llegaron a formarse cinco colonias o naciones de mercaderes españoles: la catalana, la aragonesa, la navarra, la vizcaína y la castellana. La mayoría de ellas representadas y organizadas por su propio consulado. De todos, son los de la nación de Castilla y de la de Vizcaya los que aquí nos interesan⁸⁰⁷.

La primera nación castellana en constituirse en el norte de Europa, la más importante y la mejor conocida fue la de Brujas. Parece muy probable que los mercaderes españoles, muy numerosos allí a finales del siglo XIII, fuesen dotados de privilegios especiales, entre otros el de tener una justicia consular. También debieron disponer a comienzos del XIV de un hotel o casa consular donde reunirse. Sin embargo, no se tiene constancia precisa de este hotel primitivo de los Españoles, que podía haber sido una simple casa particular alquilada por los negociantes. Otros autores apuntan

807 El contenido de las páginas que siguen ha sido en su mayor parte extractado de mi trabajo: González Arce, 2010b, p. 172 y ss. Cuando no ha sido así, se indica en las pertinentes notas a pie de página, mediante referencias a fuentes o bibliografía. Véase también, González Arce, 2009, García de Cortázar, 1966, pp. 212-215, Coronas González, 1979, p. 81 y ss., Fagel, 2011, García Fernández, 2005 y Solórzano Telechea, 2015. Algunos autores decimonónicos hablan del reinado de Alfonso XI, de la primera mital del siglo XIV, como el de constitución en Brujas de un hotel nacional de los mercaderes de las provincias vascas en la ciudad, así como una compañía en La Rochela, con los que favorecer sus intercambios comerciales con los países del norte (Finot, 1899, p. 60).

que fue en 1348 cuando el comercio español fue representado en Brujas por residentes que se hicieron edificar un hotel en una calle llamada más tarde, en el siglo XVI y hasta hoy, calle Española, sin apoyatura documental alguna⁸⁰⁸. Éste no sería, por tanto, el mismo hotel construido por la ciudad para los españoles, tras su retorno a la misma después de su marcha a Amberes, al que luego haré mención. Seguramente, los castellanos formaban ya a finales del siglo XIV una de las seis naciones oficialmente establecidas en Brujas, pues su sello aparece entre los seis que penden de una carta firmada por los mercaderes extranjeros en la ciudad, remitida en 1386 al duque de Borgoña. Años más tarde, hacia 1430, se encuentran diversos sellos más. Por ello sería imposible que la nación de los castellanos, o españoles, no tuviese una casa consular antes de 1494, cuando Brujas se la construyó, aunque no se sabe dónde estaba la del siglo XIV. Pudo ser una tal Casa Negra de su calle, que pudo servir de prisión consular. Lo que sí es seguro es que en 1414 los mercaderes de la nación de Castilla que vivían en la localidad obtuvieron autorización para contar con una capilla propia donde enterrarse. Aspecto sobre el que volveré más adelante.

Finalmente, en 1428 se creó oficialmente el consulado en Brujas. Como dije más arriba, el duque de Borgoña Felipe el Bueno concedió al rey de Castilla Juan II el privilegio de nombrar uno o varios cónsules, también llamados gobernadores, con lo que quedaba así reconocida la Nación española como un gremio de comerciantes en Flandes, cuyo consulado se instituía en Brujas. Por otras cartas patentes, fechadas en 11 de octubre de 1428, Felipe confirmó los antiguos privilegios de los mercaderes de la Nación de España y acordó nuevos. En el preámbulo de las misivas argumentó que de-

808 Finot, 1899, pp. 278-283. Según Labayru (1895, II, pp. 292-293), los vizcaínos contaron con una Bolsa de Comercio en Brujas desde 1348, la segunda del lugar, constituida tras la de los alemanes y mucho antes que la de otras naciones, como los catalanes y venecianos. Se habría tratado de una Casa de contratación vasca en la ciudad, que habría contado con diversos privilegios concedidos por los duques de Borgona y condes de Flandes. Se encontraría ubicada en un edificio junto al ayuntamiento, donde tenían sus oficinas y lonjas, junto al puente de San Juan. Además, en el convento de S. Francisco de dicha localidad disponían de una capilla, cuya advocación era la de Santiago, que compartían con otros mercaderes castellanos, como ahora veremos. Allí estaban pintadas las armas de Vizcaya.

seaba el bien de la comuna de mercaderes en Flandes, y manifestó el derecho del rey castellano y sus sucesores de poder instituir uno o varios cónsules y gobernadores de los mercaderes, maestros de naves y marinos de la Nación de España residentes en Flandes. Así como a renovar, o hacer renovar, estos cónsules cuando lo creyese conveniente. De manera que los de la nación de España podían tener en Brujas *casa y asamblea*, para reunirse y acordar las medidas que les pareciesen útiles para el comercio. Asimismo, quedaron facultados para conocer acciones y querellas civiles entre las gentes de su nación, sin perjuicio de la justicia ducal y de las personas de fuera de dicha nación. Las sentencias de esta corte se podían apelar ante los tribunales de Brujas y los oficiales del duque, tal y como hacían por costumbre sus súbditos⁸⁰⁹.

En 1441 los castellanos acordaron adoptar oficialmente el nombre de *Nación de España*, redactar unos estatutos y elegir por su cuenta a los cónsules, y que no lo hiciera el monarca castellano. Estas ordenanzas principian por el nombramiento de los cónsules, a los que se denomina como jueces: Juan de Morillo, Lope de Gracia de Castro, Juan Vela, Rodrigo de Chaboya, Juan de Mazuelo y Diego, hijo de Gonzalo Alonso, representantes de cada una de las seis casas de comercio castellanas de la ciudad; cuyo mandato duraría seis meses, la mitad que los rectores gremiales similares en la mayoría de los casos, con probabilidad por el poco tiempo que permanecerían estos mercaderes en la ciudad de forma habitual⁸¹⁰. Transcurridos estos seis meses, serían renovados por otros jueces elegidos por los miembros de la Nación. Los comerciantes firman-

809 Finot, 1899, pp. 157-159.

810 Por una ordenanza de 1502 sabemos cómo se realizaba la elección de los cónsules. Eran renovados dos veces al año, con este mandato pues de seis meses, el 25 de enero (conversión de S. Pablo) y el 25 de julio (Santiago). Los cónsules salientes reunían a los miembros de la Nación y seleccionaban, de cada casa de comercio en la que habitaban al menos tres mercaderes mayores, a un comisario encargado de nombrar a los nuevos cónsules. Los comerciantes que vivían solos o en casas con menos de tres socios debían agruparse para tener derecho a un delegado. Los tres cónsules eran elegidos por mayoría de votos de estos delegados, y por sorteo en caso de empate. Cada uno tenía que pertenecer a una firma comercial, debían aceptar el cargo y no podían ser reelegidos de forma inmediata (Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 97-102; Coronas González, 1979, pp. 149-152; Maréchal, 1953, pp. 24-25).

tes de las ordenanzas otorgaron su poder cumplido a dichos jueces y se comprometieron a someterse a los mismos, según lo contenido en las mismas y el criterio de éstos. En adelante, a los nuevos comerciantes llegados a Flandes les serían mostrados estos estatutos por los jueces y debían comprometerse a suscribirlos y cumplirlos, en pena de lo que éstos determinasen. Dichos jueces custodiaban el arca de la Nación, en la que se contenían sus privilegios y escrituras, y cada uno de ellos poseía una de sus llaves. También estaban encargados de guardar los bienes y dineros de la institución. Transcurridos los seis meses de su mandato, debían dar cuenta de todo lo recibido a los seis nuevos jueces entrantes, en presencia de todos los miembros de la Nación.

Además de cometidos judiciales, que luego veremos, los cónsules españoles reunieron labores de control del mercado. Como vigilar que los corredores locales de lana no cobrasen más de 4 gruesos de corretaje por saca. También procuraron el igualitarismo gremial, impidiendo que se mostrasen las lanas puestas a la venta fuera de los horarios establecidos, por las mañanas entre las 7 y las 10, y por la tarde entre la 1 y las 4.

Como vimos más arriba, años más tarde, en 1443 seis cónsules de la nación española en Brujas, entre otros, firmaron un tratado de paz con la Hansa teutónica. Este concordato puede que, además de en nombre de la Nación española de Brujas, se suscribiese en el de la Universidad de mercaderes de Burgos, de la que dependería, que existiría ya por entonces, por tanto. Al año siguiente, dos de estos cónsules resolvieron un litigio entre comerciantes, que fue apelado ante la justicia de Brujas, que confirmó el fallo. Finalmente encontramos la primera cita documental cierta sobre la existencia de la Universidad burgalesa, vinculada con el consulado flamenco. En 1447, Juan II confirmó los derechos y privilegios del prior y cónsules de la *cofradía* de los mercaderes de Burgos y de las villas y lugares de la costa marina de Vizcaya y Guipúzcoa, y su jurisdicción sobre los factores establecidos en Flandes, que les fueron otorgados por los reyes precedentes. Entre ellos estaría el que fueran los propios mercaderes los encargados de elegir a los cónsules, y no el rey, como luego intentaría Enrique IV.

Sin embargo, en 1451 llegó la división entre Burgos y Bilbao, en forma de contencioso, interpuesto ante los *escabinos* del concejo de Brujas, entre los cónsules de la cofradía burgalesa en la ciudad y los maestros de las naves, denominados de la costa de España o de Vizcaya; pues los primeros reivindicaban su preeminencia en los juicios, mientras que los otros alegaban que por encima de ellos estaba el rey de Castilla, como señor natural. Los primeros, que se decían cónsules de las ciudades de Burgos, Sevilla y Toledo, pretendían tener la preferencia y prioridad sobre los mercaderes de España como jefes de su Nación, porque Burgos era la principal cámara del rey. Mientras que los otros querían precederlos en las misas y funerales, atentando contra su honor y el del rey. Los segundos alegaron que esto correspondía juzgarlo al monarca de España; que ellos frecuentaban las costas de Flandes con sus barcos y mercaderes antes que ningún tratante burgalés fuese allí; que tenían como nombre los *Espaignars*; y, que no hacía mucho tiempo que no había cónsules, por lo que el gobierno de la nación pertenecía principalmente a los maestros de naves y traficantes de la costa, y no a ningunos cónsules. Los cuales habían sido creados y ordenados hacía siete u ocho años. Novedad que no debía derogar su derecho antiguo. La prueba era que las cartas dirigidas por el rey iban destinadas a los maestros de naves, marinos y mercaderes, todos de la costa y ninguno pues de Burgos, y eran ellos los que prestaban servicios de armas al soberano, por lo que los burgaleses habían usurpado el honor del mismo emplazando las armas y ornamentos de su ciudad sobre las vidrieras y ornatos de su capilla, que requerían que fuesen quitados. Los cónsules replicaron que resultaba extraño que los comerciantes de la costa de Vizcaya fuesen llamados los *Espaignars* porque el rey lo era de Castilla, de la cual la ciudad de Burgos era la cabeza y villa soberana, al tiempo que poseía el primer rango sobre otras ciudades, y cuando se los quería llamar propiamente se los denominaba comúnmente mercaderes de Vizcaya o vizcaínos; que su llegada anterior a Flandes y su lucha contra los sarracenos no venía al caso; y, que se les habían dejado usar por condescendencia la tercera parte de la capilla en disputa, que era una fundación particular dotada largamente por un mercader castellano, que había allí colgado sus armas, lo que era menos

reprensible que lo hecho por los vizcaínos, que sin aportar adornos o joyas habían puesto las armas de Vizcaya debajo de las reales. Los *escabinos* fallaron que la decisión correspondía al rey de Castilla, señor de ambas partes.

En el texto, mientras que los cónsules o mercaderes de Vizcaya son designados como *cónsules o mercaderes de la costa de España*, los de España son citados como *cónsules o mercaderes de la Nación de Castilla*, llamados *mercaderes de España o de la nación de Burgos en España*. Al año siguiente, se daba la cesión de Adrien van den Peerebome y su mujer Margarita, a los cónsules de la Nación de España, de todos sus derechos sobre la capilla de la Santa Cruz en la iglesia de los frailes menores.

El fondo del litigio fue que antes de la llegada de los burgaleses los representantes de la Nación de los españoles eran los navieros, y que tras la aparición de aquéllos se había establecido el Consulado, siete u ocho años atrás, como nueva institución representativa. Al año siguiente un notario apostólico redactó el acta con las bases del Consulado de España en la ciudad de Brujas y sus relaciones con el Consulado de Vizcaya⁸¹¹.

811 *Cun uno anno aut circa elapso questio et controversia mote fuiste et indecise pendent coram magnificis et nobilibus dominis burguimagistris scabinis et consulibus ville Brugensis, inter consules ac communes mercatores civitatis et confratrie Burgensis in Castella, ex una; et deputatos et communes mercatores coste Ispanie, ex alia partibus; causa et occasione prerogativarum et preeminentiarum quas quelilet predicatorum partim super alteram habere dixit, creationisque et ordinacionis consulatus inter dictos mercatores confratrie et civitatis Burgensis et intitulationis nationis Ispanie; item ratione armorum dicte civitatis Burgensis et particularium personarum dicte confratrie in ville Brugensis positorum etc. et aliis. Cumque dicti domini burgimagistri, scabini et consules, presentibus predictis super premissis et eorum circumstantiis et ab eisdem dependentibus auditis et consideratis considerandis, presentim quod dicte partes essent subditi unius principis, videlicet excellentissimi predictas coram Regia maiestate eiusdem domini Regis Castelle ad questiones predictas per eum aut suum nobilissimum consilium decidendas; et partes easdem pacificantes, decederent et declarant quod tempore questionum huiusmodi pendentium et donec per dictum Regem aut suum consilium eadem questiones decise forent, dicte partes invicem quiete viverent, et quod una adversus aliam nichil attemptaret. Et cum ita sit quod dictis questionibus, sic ut premittitur, coram dicto Rege remissis et indecisis pendentibus, humani generis inimico Lucifere suadente, premissa ordinacione prefatorum dominorum burgimagistrum, scabinorum et consulum non obstante, inimicie suborte fuissent et sint, ratione premissorum inter dictas partes, et tales quam, si gracia Dei mediante, remedium adhibitum non fuisset, effusio sanguinis et homicidia consecuta fuissent in perpetratum scelus et causa existente animarum per-*

Poco después, en 1453, Juan II falló en la disputa entre *mis cónsules y mayordomos de la muy noble ciudad de Burgos, cabeza de Castilla mi cámara y todos los maestros y patrones y mercaderos y otras personas cualesquier de los mis reynos y señoríos del condado de Vizcaya y de la provincia de Guipúzcoa, mis súbditos y naturales que estades y estoviéredes estantes en la villa de Brujas en Flandes*⁸¹².

ticulum non modicum. Ad quod quidem periculum et homicidia evadenda et precavenda, predicte adverse partes considerantes inimiciis nil deteris, et pace, et concordia suavis fore, deputassent et rogassent a qualibet parte certos eorum consocios mercatores, videlicet dicti mercatores civitati et confratrie Burgensis pro suis, Fernandum de Pulgar, Tulium Gares, Joannem de Sibilia, Gonsalum Ferras et Alfonsum de Castillo; et prefati mercatores coste, Ochoam de Salasar, Martinum Johannem Darostiguy, Michaellem Peris Sarangury, Marinum Yvaignes de Tillace, Petrum Dariola, Johannem Sanses de Savaille et Johannem Darana filium Petri Sanses. Quatenus iidem deputati et rogati mercatores tamquam mediatores dictarum partium advisare vellent aliqua media utilia et conveniencia ad partes ipsas pacificandum, ut exinde fructus peroptabilis et bravium consequi possent gloriosi. La sentencia arbitral, que fue leída en presencia de las partes, en el claustro de los frailes menores, por el notario apostólico: *Que cerca de lo primero que aquellos que se llamavan fasta agora cónsules que se non puedan llamar de agora adelante por esto vocablo cónsules, porque se puedan llamar por otro vocablo o nombre o nombres cuales ellos quieseran a su voluntad del cual nombre se llamarán. Amas las partes, dos de una parte y dos de otra, y que non se pueda llamar la una parte según otra nación. Que por la gracia de Dios de agora en adelante sean todos unánimes y de una voluntad para todas las cosas que ovieren de juntar, asy a ofrendas como delante la ley, que en el tal caso cuando acaeciere que todos se catarán la cortesía el uno al otro que más podrán porque todavía el más viejo de hetad de los tales elegidos irán delante, y si capitán o capitanes de flota viniere que vaya delante de todos los otros, que vayan como hermanos yuntamente. Que lo de la capilla esté todo en el estado que agora está sin faser mudamiento ninguno en cosa de la dicha capilla fasta tanto que la determinación venga de Castilla, y de la costa en manera debe ser y que estarán por lo que della fuere ordenado. Quanto al aforamiento que sean en la capilla todos como hermanos o en la iglesia o en el cementerio, y que sean tenidos de requerir la una parte a la otra si los plase de afletar algún navío si quieseren todos juntos que la afletan, y si la una parte non quiesere seyendo requeridos que la otra parte lo pueda afletar, esto en cuanto toca al afletamiento de la ropa que va a España. Quanto al dinero que sea en la manera que se contiene en el capítulo, convienen a saber que las cosas necesarias para la capilla se echen sobre las mercaderías que venieren sueldo por libra y que tengan la llave del arca los que fueren nombrados tantos el uno como el otro y que pongan un capillán de consuno* (Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 50-52; Guiard, 1913, p. XLIV y ss.; Guiard, 1931, p. 13 y ss.).

812 ...a mi es fecha relación que agora nuevamente algunos de vosotros, a deservicio mío y con grande osadía y atrevimiento, a un capilla que tenedes al monasterio de Santa Francisco de la dicha villa de Brujas queriedes y queredes poner y pintar las armas de Vizcaya ensima de las mis armas reales de Castillos y Leones, y quitar las dichas mis armas que están pintadas, y poner acima las dichas armas de Vizcaya a la dicha capilla; de lo cual sy asy es yo soy de vosotros mucho maravillado y aciendo manda proveer cerca dello porque a los que lo tal cometiérense castigo y a otros enjenplo, porque vos mando que luego vista esta mi carta sin otra luenga ni tardanza nin escusa alguna cesedes de faser lo susodicho, y dejedes estar las dichas mis armas y las otras armas

La guerra desatada entre Burgos y Bilbao por el control del comercio atlántico tenía un punto débil, en el caso de la primera ciudad, en el hecho de que para el embarque de sus mercancías utilizaban el puerto, y los barcos, de la segunda. Por ello, ese mismo año 1453 la Universidad de mercaderes llegó a un acuerdo con el concejo de Santander, fondeadero perteneciente a la provincia de Burgos, para utilizarlo como lugar preferente de embarque. Para ello, el prior, cónsules, diputados y ciertos cofrades de la cofradía de mercaderes de Burgos, algunos a la sazón regidores de la ciudad, se reunieron en su sede de la catedral, tras haber sido previamente llamados por su andador, según su costumbre, para otorgar, en su nombre y en el de los restantes cofrades, su poder cumplido a uno de sus compañeros, Fernán Martínez de Soria, para que en representación de la corporación negociase con el concejo de Santander. En la reunión habida entre las dos partes, se suscribieron unas ordenanzas con seis puntos. Entre los que son de destacar: que los mercaderes de la cofradía o sus subordinados podían transportar por mar sus lanas y otras mercancías a Santander sin abonar tributo alguno. Sí debían pagar, sin embargo, un maravedí por saca de lana, para reparar el puerto, y hospedaje de las llevadas en carros por tierra; lo que les daba derecho a aposentarse libremente, tanto ellos como sus bienes, en cualquier lugar de la villa. Tampoco debían aportar otros artículos obligatoriamente, si no lo deseaban. Aunque sí debían introducir trigo cuando acarreasen la lana u otros géneros en mulas, sin satisfacer el maravedí antedicho. También quedaron obligados a comprar hierro, madera, cueros o pescado para su exportación por el embarcadero exclusivamente a los vecinos del lugar. De este modo, el amarradero de Santander se convirtió, a partir de entonces, en el surgidero de Castilla por excelencia.

Finalmente, en 1455 se produjo la división de derecho en dos de la Nación castellana (Nación de Castilla, Nación de España, Nación de Castilla y León, Nación de castellanos o Nación de Burgos), que a partir de entonces agruparía a los mercaderes de Bur-

que están a la dicha capilla de la dicha villa de Brujas a los lugares donde están, y pongades las dichas armas de Vizcaya al lugar y orden y forma y manera que primeramente estaban puestas a la dicha capilla, sin faser a ello ni cerca dello mudanza ni novedad alguna, ni la consyntades faser por quanto asy cumple a mi servicio... (Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 53-54).

gos, Sevilla, Toledo, Segovia, Soria, Valladolid, Medina del Campo, Logroño, Nájera y otras poblaciones del interior, al segregarse de la misma la Nación de vizcaína (Nación de Vizcaya, Guipúzcoa, Álava y de la costa de España, o Nación de la Costa de España), en la que se congregaban los comerciantes y navieros de Vizcaya, Guipúzcoa, Álava, Santander, Asturias, Galicia y Navarra.

Ese año se institucionalizó la escisión mediante un nuevo fallo en la citada disputa, en este caso a cargo del nuevo rey, Enrique IV. En el cual nos da cuenta de en qué consistió la misma, sostenida entre los mercaderes de las ciudades de Burgos, Sevilla, Toledo, Segovia, Soria, Valladolid, Medina y otras, de un lado, y los de la costa de Vizcaya, por la otra parte: en primer lugar sobre la denominación que debían tener los representantes de los mismos (los cónsules), que los mercaderes acostumbraban a elegir entre ellos; en segundo lugar, sobre la preeminencia de los susodichos, su capacidad de convocatoria de los ayuntamientos, o reuniones plenarias de asociados, y su potestad en la representación ante los poderes locales de dichos asociados; y, por último, sobre la titularidad y uso de la capilla más arriba vista, sita en la ciudad de Brujas. El fallo del rey fue el siguiente: que los naturales de su reino, excepto los de Vizcaya, pudiesen elegir entre sí, por el tiempo y la manera acostumbrados, a cuatro personas, que se seguirían denominando *cónsules*. Por su parte, los de Vizcaya y Guipúzcoa podían, asimismo, designar a otros cuatro, dándoles el apelativo que quisiesen. De manera que los cuatro cónsules castellanos no tendrían jurisdicción alguna sobre los mercaderes vizcaínos, salvo si éstos querían pertenecer a su *cofradía*, ni los representantes vizcaínos sobre los mercaderes castellanos, excepto si éstos hiciesen lo propio, sino que *los dichos cónsules libren y determinen entre los de su cofradía las cosas y debates que ocurrieren, y los dichos vizcaynos y guipuscoanos entre los suyos*. Los asuntos comunes serían tratados por los cuatro castellanos y dos de los vizcaínos, seleccionados al efecto. Algunos de esos elementos comunes tenían que ver con la sentencia en el segundo de los puntos, pues los seis representantes debían serlo de todos los mercaderes, castellanos y vizcaínos, ante las autoridades locales, y hablar en su nombre. En lo tocante a la

capilla, dispuso el rey que en ella sólo se dejasen las armas reales y las vizcaínas, que fuese usada por todos y que en adelante los tratantes de cualquier ciudad pudiesen poner en sus dependencias sus armas, a modo de ornato.

Nuevamente, en 1455, Enrique IV confirmó los privilegios de su padre, Juan II, al Consulado de España en Brujas y a la cofradía de sus súbditos. De otro lado, al año siguiente, lo hacía con los privilegios dados también por su progenitor a los cónsules y mercaderes de Vizcaya residentes en Brujas.

En 1465 los cónsules de Castilla y los de la costa de Vizcaya y Guipúzcoa firmaron un acuerdo y nombraron árbitros para solventar sus posibles diferencias. Fueron designados Fernando González de La Coruña y Rodrigo de Cifuentes, por los cónsules y mercaderes de Castilla, y el prior Ochoa de Veci y Juan Pasa de Fagaza, por los cónsules y mercaderes de la costa de Vizcaya y Guipúzcoa⁸¹³. Los antedichos determinaron que cuando los cónsules de ambas naciones tuviesen necesidad de reunirse para tratar asuntos comunes, serían convocados por sus respectivos sirvientes, para verse en la Bolsa o en la plaza de los Alemanes, en terreno neutral por tanto. Con respecto al salvoconducto ganado por la Nación española ante el duque de Borgoña el año anterior, 1464, que costó 43 libras de gruesos, 31 debían ser pagadas por los castellanos, y las restantes 12 por los vascos. El tercer acuerdo y siguientes consistieron en el reparto de las averías que debían abonar las mercancías de los extranjeros transportadas en barcos castellanos, tanto desde España como de fuera, que arribasen a las costas flamencas, correspondientes por ello a los miembros de la Nación de España: de cada 60 coronas, 38 serían para los castellanos y las restantes 22 para los vascos; de las que se debían rendir cuentas dentro del medio año del mandato de los cónsules. Aunque las averías de los extranjeros que se embarcasen en naves castellanas en Andalucía serían íntegras para los cón-

813 En 1468, ambas partes, los cónsules de la nación de Burgos en España y el cónsul de la nación de la costa de España, concurrieron ante los *escabinos* para certificar que los bienes de una nave naufragada pertenecían a mercaderes de la nación de España y de Burgos, y que por tanto estaban exentos de confiscación (Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 103-104). De 1465 es también el primer escudo que se conserva de la nación de Vizcaya (Marechal, 1985b, p. 124).

sules castellanos; las de los cargados desde Cartagena hacia Levante, para los vascos; las de los extranjeros con mercancías estibadas en naves castellanas fletadas por castellanos o vascos en Portugal con destino a Flandes, para sus respectivos cónsules; mientras que las de los extranjeros fletadores de barcos en Portugal corresponderían a los cónsules de la nación a la que perteneciese el navío⁸¹⁴.

En 1467 los cónsules del reino de Castilla revisaron sus ordenanzas de 1441. Por entonces, a la cofradía de mercaderes que gobernaban se la conocía ya como *la de señor Santiago*. La renovación tuvo lugar en una reunión celebrada en el monasterio de los agustinos, según lo tenían por uso y costumbre, a la que asistieron los cónsules Francisco de Covarrubias, Pedro de Miranda, Pedro de Astudillo y Nicolás de Sevilla, así como la mayor parte de los mercaderes de la Nación estantes en la ciudad. El argumento para la misma fue que las antiguas normas, signadas por todos los de la corporación, estaban muy viejas, gastadas por el uso y no quedaba espacio para nuevas firmas, por lo que se decidió pasarlas a limpio, y nuevamente suscribirlas por los estantes en ese momento. Al año siguiente, 1468, los mercaderes y cónsules de la Nación de Castilla se comprometieron por juramento a someterse a la caución del duque de Borgoña. En 1476 se produjo un acuerdo entre los cónsules y mercaderes de la nación de España residentes en Brujas y el canciller de Borgoña sobre derechos de peaje. En 1478 los Reyes Católicos autorizaban al prior de la cofradía de mercaderes de Burgos, Alfonso de Cisneros, a conseguir copias de las sentencias obtenidas en el Concilio de Basilea por el embajador Alfonso de Cartagena, obispo de Burgos, para lo que permitían que fuese abierto el armario de los documentos del mismo y se trasladasen las sentencias por un notario. Mientras que en 1485 el

814 Guiard, 1913, p. 88. Tras la unión dinástica de las principales coronas españolas, los cónsules castellanos pretendieron extender su jurisdicción ahora sobre el consulado de Cataluña. De modo que en 1487 demandaron averías a los catalanes que usasen barcos vizcaínos; los cuales replicaron que eran una nación diferente en Brujas, con su capilla, y que nunca pagaron averías a los de la Nación de España, como tampoco los portugueses, alemanes o ingleses. Los *escabinos* determinaron que no las entregasen. Al año siguiente, el rey Fernando remitía una carta para que los mercaderes de los distintos reinos de España viviesen en Flandes en armonía y que cada nación juzgase los casos de su jurisdicción (Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 137-139).

duque Felipe confirmaba, a petición de los cónsules y mercaderes de la Nación de España, los privilegios de naufragio reconocidos a los mercaderes españoles.

Por esas fechas el consulado vasco (más bien bilbaíno) en Brujas seguía sus propios derroteros al margen del castellano (más bien burgalés). Así, en 1480 la reina Isabel I se dirigió a los mercaderes de Vizcaya y Guipúzcoa, tanto a los de Castilla como a los estantes en dicha ciudad, para que no negociasen ni tratasen con Fernando de Salinas, asimismo residente en esta urbe flamenca, pues había cometido actos en deservicio de la soberana y sus súbditos, en especial de los traficantes que vivían en Flandes. Motivo por el que lo convocó a la corte, al tiempo que ordenó a los tratantes vizcaínos y guipuzcoanos que no lo acogiesen en su *congregación e trato (...), nin les dexeys gozar de las preminençias que vosotros gozays en dicho Condado*⁸¹⁵.

Pocos años más tarde, en 1488 Brujas se sublevó contra sus señores, el emperador Maximiliano y su hijo el archiduque Felipe, que ordenaron trasladar los consulados extranjeros a Amberes. Ese mismo ejercicio, los Reyes Católicos mandaron a los mercaderes de sus reinos, Castilla, León, Aragón, Sicilia y Cataluña, así como a sus factores en Brujas y La Esclusa, que abandonasen en un plazo de 40 días esas plazas, que se habían rebelado contra el emperador, y se trasladasen con sus bienes y mercancías a Amberes. So pena de perder sus haberes, que les serían confiscados para la Cámara Real, lo que se podría ejecutar sobre los mismos donde quiera que se encontrasen. Al año siguiente prohibieron abastecer de alimentos a Brujas y otras villas insubordinadas. En represalia, los flamencos secuestraron un barco de 380 toneles de un vecino de Laredo, car-

815 FDMPV, 117, pp. 192-193. Ese año 1480 el prior y cónsules de Burgos se habían dirigido a Isabel I para comunicarle que el susodicho Fernando de Salinas, mercader vecino de la villa que llevaba por apellido, estante en Brujas, había realizado actividades contrarias al interés real y de los mercaderes castellanos, por lo que solicitaron que fuese castigado. A lo que la reina contestó con una carta al concejo de Sevilla para que fuesen secuestrados los bienes de dicho comerciante y sus factores en la ciudad, así como sus libros de cuentas. Y esta otra para que el consulado vizcaíno de Brujas no lo acogiese, ni le permitiese gozar de sus preeminencias; pues, como éste se encontraba enfrentado al de los castellanos de la ciudad, se hizo precisa la actuación real para hacer efectiva la demanda de la Universidad de Burgos, carente de competencias sobre la comunidad vasca (González Arce, 2010b, p. 170).

gado en Lisboa con aceite, vino, sal, corcho, jaroque, cera, naranjas, cueros y otras mercancías por valor de 11.600 ducados, cuyo destino era Zelanda. Por lo cual los monarcas emitieron una carta de marca y represalia, que no afectó a ciertos tratantes flamencos que habían asentado su residencia en Valladolid.

En 1494, finalizada la rebelión, y cuando los mercaderes de Burgos estaban negociando la vuelta a Brujas, la Universidad de la ciudad, por medio de su prior y cónsules, solicitó de los Reyes Católicos que fuesen levantadas las cartas de marca y represalia dadas con motivo de los asaltos a los barcos castellanos, para que cesasen los enfrentamientos y su comercio con Flandes no se viese perjudicado.

Al año siguiente de su sublevación, 1489, Brujas respondió a la decisión de los gobernantes flamencos confirmando por la ley de la ciudad los privilegios de los españoles, como el que disponía que cuando fuesen detenidos por cuestión de deudas o multas, bajo la caución de los cónsules de su nación, no podrían ser hechos prisioneros ni encerrados por la justicia local, incluso en caso de heridas, siempre que el afectado no corriese riesgo de muerte o mutilación. Siguiendo con esta pugna de concesiones para atraerse a los traficantes foráneos, en 1490 el conde de Nasau, primer chambelán del rey de romanos y lugarteniente general de Flandes, anunció a los oficiales de justicia que, a ruegos de los cónsules y mercaderes de la nación de España en Brujas, los había tomado bajo su salvaguarda personal. Comoquiera que el comercio en la ciudad continuó durante el enfrentamiento, los españoles también solicitaron seguros a la misma, como el obtenido ese mismo año para una carga de lana.

Cuando el enfrentamiento con el emperador tocaba a su fin, los comerciantes se plantearon su retorno a Brujas desde Amberes, por lo que entonces fue esta ciudad la que comenzó una puja de ofrecimientos contra la primera para retenerlos en su suelo. En 1493 la Universidad de mercaderes de Burgos envió a Diego de Covarrubias con el encargo de negociar el retorno a Brujas. A su llegada a Amberes se reunió con todos los miembros de la Nación de forma plenaria, mientras que los tratantes todavía residentes en Brujas se hicieron representar por dos delegados, Rodrigo de Cifuentes

y Pedro Pardo. Tras este primer encuentro se encargó entender en el asunto a una comisión de 20 miembros, compuesta por el embajador de la Universidad de Burgos, Diego de Covarrubias, los 3 cónsules del consulado en Amberes y 16 miembros de la Nación, de los que 15 residían en esta última ciudad. Este comité decidió enviar una delegación a Brujas, cuyos miembros fueron designados por la universidad burgalesa: Diego de Covarrubias, el cónsul Diego de Gumiel, Pedro de Medina, de Amberes, y Pedro Pardo, de Brujas. Los cónsules de España prometieron volver a fijar su residencia en Brujas, bajo ciertas condiciones, y llevar allí sus lanas y mercancías después del día de S. Juan de 1494 y antes del de Santiago. Poco después, el magistrado de Amberes eximió a los cónsules y mercaderes de la Nación de España de todos los derechos cobrados en la ciudad. Más adelante, los traficantes españoles se comprometieron a volver a Brujas si se les libraba de todos los cánones de embarque y peaje, lo que les fue concedido. E incluso obtuvieron la facultad de no pagar corretaje si no usaban a los corredores. Finalmente, los magistrados de Brujas y los diputados de la Nación de España acordaron los derechos y tasas a satisfacer. Así como una indemnización a los españoles por la toma de mercancías en 1490, durante el levantamiento de los rebeldes. Aunqu continuaron las negociaciones.

De nuevo el cónsul de la Nación de España, el diputado del prior y cónsules de la Universidad de Burgos y los diputados de la Nación de España residentes en Amberes —tras haber excluido de la negociación al representante de los mercaderes moradores en Brujas—, en virtud de los poderes que les habían sido dados por los mercaderes y factores, prometieron al magistrado de Brujas, con arreglo al acuerdo firmado, regresar a la ciudad y tener allí su sede de comercio de lanas antes de Santiago próximo, o a más tardar para la fiesta de septiembre siguiente. Luego se dio una convención entre el magistrado de Brujas y los diputados de la Nación de España para poner en un nivel razonable la tarifa del *tonlieu* (peaje). Tal y como acordaron en el contrato para que retornasen a instalarse en la ciudad, que a continuación veremos. Así como una declaración del colegio de escabinos, para que volviesen los cónsules y mercaderes de España, asegurándolos contra todo caso hostil.

Como resultado de estas negociaciones para el regreso a Brujas, en 1494 fueron confirmados por parte de esta ciudad los privilegios de las naciones que se habían marchado a Amberes, y se les otorgaron otros nuevos; entre otras, a las de Vizcaya, Castilla y Aragón-Cataluña. De ellos, los más sustanciosos fueron los obtenidos por la primera, contenidos en una carta de 51 capítulos, que nos van a permitir saber cómo funcionó el consulado vizcaíno en la urbe a partir de entonces⁸¹⁶.

De este modo, el burgomaestre, escabinos, consejo, tesoreros, hombres buenos y decanos de Brujas, en su nombre y en el del cuerpo y común de la localidad, otorgaron una serie de concesiones a los cónsules y diputados de Vizcaya de la costa marina de España, puesto que sus mercaderes y marinos se habían comprometido a acudir con sus barcos y mercancías al cercano embarcadero y abra de La Esclusa, antepuerto de dicho emporio comercial, para allí descargarlas y luego llevarlas a dicha ciudad⁸¹⁷. El deseo de las

816 Frente a las amplias ventajas obtenidas por los vizcaínos, los castellanos, que no contaban con flota, solamente arrancaron a Brujas una carta de privilegios con 37 artículos; de los cuales algunos fueron iguales para los catalanes, que sólo obtuvieron 26 (Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 151-162; Guiard 1913, pp. LII-LVI; Guiard, 1931, pp. 15-16; García de Cortázar, 1966, pp. 218-221; Arízaga Bolumburu, 2008, pp. 38-40). La concesión de derechos por separado a las naciones de Castilla, Vizcaya y Aragón en Brujas se hizo precisa porque, a pesar de que las tres eran súbditas de los mismos soberanos, éstos habían determinado que tras la unión dinástica de las Coronas se mantuviese su segregación e independencia. De modo que, como luego veremos, cuando algunos aragoneses pretendieron salirse de la catalano-aragonesa y pasarse a la castellana, para no pagar los derechos de la primera con destino, entre otros, a la capilla del Carmen de la misma, y atraídos por los ofrecimientos de los castellanos, en 1493 los Reyes Católicos comunicaron a los tres consulados que su voluntad era la de mantener las costumbres antiguas anteriores a la unión de Aragón y Castilla. De modo que ningún cónsul se entrometiese en asuntos de otro consulado, ni fuesen acogidos en otro los miembros de ninguno de ellos.

817 La carta de Burgos también va firmada por el burgomaestre, escabinos, consejo, tesorero, notables y hombres buenos de la villa de Brujas. En el encabezamiento se expone que, a causa de las guerras que desde hacía tiempo habían reinado en el país de Flandes, y en especial en la ciudad, los mercaderes de la noble Nación de España se habían trasladado a Amberes. Para que regresasen, la misma había tenido comunicación con sus diputados, con los que acordaron ciertos puntos por ellos demandados; también se envió a un representante ante los venerables señores prior y cónsules de la Universidad de mercaderes de Burgos, quien negoció con ellos como delegados de todos los mercaderes del reino de España, para que volviesen los tratantes a Brujas.

autoridades locales era que dichos mercaderes, maestros y marineros de la citada Nación frecuentasen tanto Brujas como La Esclusa, lo que redundaría así en su beneficio como en el del señor del país.

En primer lugar, todos los privilegios anteriores les eran confirmados y quedaban en su fuerza y vigor⁸¹⁸. Los vizcaínos gozarían en adelante además (artículo 47) de los privilegios, libertades y franquizas otorgados a los castellanos; que quedaban confirmados como si se contuviesen entre el articulado de estas capitulaciones.

Por lo que respecta a las deudas e indemnizaciones pendientes (37), que correspondía satisfacer a la ciudad, se les prometió pagar las primeras antes del retorno de la Nación de Vizcaya, y concertar con sus cónsules un fructífero acuerdo para las segundas, que se comprometieron a entregarles⁸¹⁹. Si la Nación de Castilla (48) fuese posteriormente recompensada de alguna forma, por deudas o pérdidas, también lo sería la de Vizcaya. Lo mismo ocurriría en el caso de la concesión de nuevas preeminencias (49). Si los vizcaínos (51) demandasen con posterioridad alguna cosa para su comodidad que no fuese perjudicial para Brujas, le sería dada sin demasiada dificultad.

En cuanto a las nuevas mercedes, las mayores ventajas obtenidas por los vizcaínos frente a los castellanos o catalanes no se debieron, sin dunda, a la mayor pujanza de sus intercambios comerciales, sino a la potencia de su flota, como acabo de exponer; por lo que muchas de ellas fueron referidas a la navegación. Como

Se esperaba que el acuerdo fuese luego confirmado por el rey de romanos y su hijo el archiduque. Lo que hicieron días después. Al mes siguiente fue suscrita una carta de obligación acordada por la ciudad con los cónsules de España para la compra de la casa de Gómez de Soria, e instalar allí el consulado; para lo cual se les cedió, por tres años, el producto de la grúa, hasta 400 libras de gruesos (Finot, 1899, p. 224; Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 170-185; González Arce, 2010b, pp. 186-191).

818 En cuanto a los castellanos, sus privilegios serían guardados a todos los de la Nación, aunque no residiesen de forma habitual en Brujas, por el hecho de ser de la Universidad y estar bajo la jurisdicción del prior y cónsules de la ciudad de Burgos. Si en adelante no se observase algo de lo comprometido, los de Brujas se obligaban a restituir los daños con sólo la certificación de los cónsules que fuesen en ese momento.

819 Por lo que respecta a los castellanos, si ocurriese que algunos deudores de la Nación quisiesen tomar créditos y cambios de la ciudad, éstos no serían obligados a aceptarlo; si había debate, la ciudad haría pagar a los de la Nación lo que se les debiese.

la segunda de las concesiones que permitía cargar y descargar las naves en La Esclusa sin necesidad de permiso o licencia alguna. Así como hacer transbordos de mercancías entre navíos para reenviarlas a Brabante, Holanda, Zelanda y otras partes; excepto las lanas y hierro, que debían ser llevados a Brujas, donde estaba su *etaple*, como hemos visto más arriba. Del mismo modo (disposición 3), los géneros arribados desde Zelanda y otros lugares a La Esclusa, es de suponer que cargados en barcos vizcaínos, para ser trasladados a Castilla, no debían pasar por Brujas, siempre que no fuesen desestibados a tierra⁸²⁰. Como se prometió en las negocia-

820 Entre los acuerdos con los burgaleses, uno establecía que para que el puerto de la Esclusa estuviese más frecuentado, en el momento que los de la Nación llegasen al mismo podrían traspasar sus mercancías a las naves que quisieran y reenviarlas a Brabante, Holanda, Zelanda u otras partes, sin estar obligados a llevarlas a Brujas; mientras que todas las lanas y aceites que arribasen a La Esclusa sí serían metidos en dicha ciudad, sin poder conducirlos a otras partes. Nada se podría descargar a tierra, porque si no pagaría portaje. Las mercancías pertenecientes a los de la Nación, traídas de los lugares antes citados, se podrían cargar en naves para reenviarlas fuera de Flandes sin obligación de llevarlas a Brujas, pero pagando el derecho debido, sin desestibar nada en tierra. Por cuanto los paños ingleses se podían comprar y vender en Brabante y Zelanda y otras ciudades del señorío, y algunos mercaderes españoles los querían para llevarlos fuera del mismo, podían hacerlo sin descargarlos o venderlos en Flandes; para ello se rogaría al archiduque que les diese permiso para sacarlos. Sin embargo, algunos de estos privilegios fueron incumplidos más adelante. En 1498 los cónsules de la Nación de España protestaron contra un edicto de ese año que imponía obligación de *etaple* en Brujas para todos los mercaderes. Días más tarde, su abogado presentó a los escabinos y burgomaestre un escrito con los siguientes puntos: les recordaban el privilegio de poder reexpedir sus mercaderías desde La Esclusa a otras partes, transbordándolas sin bajarlas a tierra, excepto lana, aceite y hierro. Que se habían publicado cartas y patentes contra los privilegios de la nación que les impedían reenviar sus cargamentos, pues estaban sujetos a *etaple*; los cuales sólo podían llevar a Brujas, bajo pena de confiscación. Y, que los de la Nación harían esto porque residían allí, no por obligación, sino por placer, pues no se les podía obligar. Los cónsules pidieron además que les fuesen confirmados sus privilegios por los perjuicios que en adelante les pudiese acarrear esta nueva ley. Dijeron que los comerciantes no habían entendido las consecuencias de la misma, que según los cónsules no les perjudicaba, la cual había sido redactada por el archiduque y no por la ciudad. Y, aunque todo ello se lo habían dicho a los socios de la Nación, éstos insistían en que sí iba contra los privilegios; por lo que pedían que se pusiese por escrito que podrían usar dichas mercedes sin ser constreñidos a llevar todas las mercancías a Brujas a *etaple*, como otros mercaderes, firmado por la cámara y confirmado por el archiduque. En caso contrario, los cónsules protestaban por los perjuicios causados o que les pudiesen sobrevenir a causa de la citada ley. También solicitaron que se expidiesen cartas de ratificación de los privilegios de exención de la citada ley patente. En caso de rehusar,

ciones, se liberaba (5) a los de la Nación de las exacciones a pagar en La Esclusa, en Damme o la propia Brujas; salvo los derechos a abonar al príncipe y sus oficiales⁸²¹. Todo mal que en este sentido les fuese hecho, la ciudad se comprometía a compensárselo a sus expensas. Y se concretó más (6), quedaron exentos de anclaje, aduanas y otras imposiciones. Lo mismo se dispuso (9) con arreglo a los mástiles, anclas y otro aparataje. Los marineros de la Nación que pasasen por La Esclusa y por Damme (45) con pequeños fardes en los brazos o al cuello, quedaron exonerados de imposiciones y aduana. Los antedichos (50) podían vender libremente dentro de los barcos los bienes que les tocasen en los repartos de ganancias, sin tener que hacerlo en tierra. De igual forma, las embarcaciones vizcaínas (8) podían ser avitualladas en La Esclusa por tales marineros o sus servidores en el lugar, tanto de día como de noche, sin abonar accisa alguna. En este sentido, a cualquier hora del día, de noche o de día (28), se había obtenido del magistrado de La Esclusa que cuantas veces fuese preciso se pudiese abrir una puerta que diese a la ribera, para abastecer a las naves que

o dilación, protestaban por el daño y perjuicio. La ciudad les respondió que el burgo-maestre había ido a la corte para tratar ese asunto. Los cónsules recurrieron entonces al archiduque, quien contestó que de momento se mantendrían las cosas como estaban, hasta que obtuviese información al respecto. Al año siguiente, el príncipe confirmaba los derechos de averías a los cónsules de la nación residentes en Brujas. Mientras que en 1501 se desataron nuevas diferencias entre la ciudad y los cónsules con arreglo al derecho de *etaple*, ahora ejercido en La Esclusa. Como los susodichos se quejaron a los escabinos, se les contestó que podrían reenviar sus productos transbordándolos sin descargar, bajo cartas donde se constatare lo transbordado y de quién era, redactadas por dichos cónsules. También se les eximió a los de la Nación de contribuir en la ciudad como burgueses, que era otra de las quejas presentadas.

821 Asimismo, en las capitulaciones con los castellanos se les prometió, según los privilegios anteriores que tenían, que no les impondrían nuevas punciones sobre bienes y mercancías. Así como no ayudar a nadie contra ellos. Si bien debían pagar por cada fardo una tasa sin decir de qué estaba compuesto, costumbre que sería tenida en firme. Un hombre justo, remunerado por la ciudad, llevaría la contabilidad de las lanas, tomando nota de quién compraba y quién vendía, y cuánto pesaban. Por los paños adquiridos por los de la Nación de España en Flandes fuera de Brujas, y allí llevados para ser peinados, sólo deberían pagar el derecho de almacenaje, según privilegios anteriores y una sentencia obtenida por la Nación. En 1476 se había renovado a la Nación de España en Brujas, a petición de sus cónsules, sus privilegios para meter y sacar sus mercancías a cualquier hora del día, también por la noche, tras abonar las exacciones pertinentes (Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 112-114).

fuesen a partir y cargar en ellas los géneros, y que así no perdiesen tiempo alguno. Tampoco se abonaría corretaje (10) por los barcos allí vendidos o comprados. Mientras que si las naves de la Nación fuesen requisadas para ser empleadas en la guerra (7), por orden del príncipe, su almirante u otros oficiales, y en tres o cuatro días no fuesen avitualladas y equipadas para tal fin, el magistrado de Brujas se comprometía a realizar todas las gestiones para liberarlas y asistirlas; bajo pena de indemnizar a los damnificados en caso de negligencia. Si se producía el prendamiento (11) de una embarcación por orden del baile, sargentos u otros oficiales, el citado magistrado ayudaría a los afectados, para que no se les aprehendiese el aparataje sin su consentimiento; al tiempo que se ofrecería para acercar a las partes y sosegar las discordias, y así preservarlos de impedimentos y daños. Si los vizcaínos tuviesen (35), u obtuviesen en adelante, cartas de marca, contramarca o represalia sobre algunos flamencos, se les permitiría ejecutarlas, siempre que no les prendiesen ni vejasen los cuerpos ni sus bienes⁸²².

En lo referente a la entrada de las embarcaciones al puerto, los de Vizcaya se habían quejado de los lemanes y pilotos locales, de manera que se acordó (13) que el magistrado de Brujas reuniría una asamblea en la que los cónsules de la Nación podrían seleccionar a los más hábiles y suficientes para conducir sus naves al surgidero de La Esclusa. Para revenir las excesivas exigencias de estos guías (14) en caso de tiempo grueso y tempestad, los magistrados prometían moderar y tasar sus salarios, a criterio de los cónsules de la Nación, y mantener las ordenanzas a este respecto redactadas. Si por causa de tales marejadas y tormentas (15) algunas naves se encontrasen en peligro, o fuese necesario sacarlas de los bancos de arena de Blankenberge, Knnoke-Heist, Wendune o el abra de La Esclusa, y se diese el caso de que algunos de tales pilotos u otras personas que acudiesen en su ayuda aprovecharan para saquearlas y llevarse algunos bienes sin luego restituirlos, serían castigados como ladrones y robadores públicos. Por lo que respecta a los barqueros que lleva-

822 En cuanto a los castellanos, las cartas de marca dadas por los príncipes por revancha contra mercaderes españoles, contra el rey de España, no serían ejecutadas en Flandes, según los privilegios de los españoles, pero se les podría hacer descargar sus mercancías allí por la causa anterior.

ban el género que arribaba a La Esclusa hasta Brujas (26), por el canal que unía ésta a su antepuerto, tanto de ida como de vuelta, para evitar igualmente sus abusos y exigencias no razonables, y atender así a las quejas de los vizcaínos, se les prometió a sus cónsules elaborar, contando con su opinión, una ordenanza que les satisfaría. Como los antedichos (27) no podían ser contratados sin licencia de su decano, y a menudo no lo consentía sin que sus embarcaciones fuesen a plena carga, la ciudad acordó con los mercaderes vizcaínos que, cuantas veces les placiese, se tomaría una de éstas, o dos, para llevar hasta La Esclusa hasta 12 ó 15 bultos por cada uno, para lo que sería elegido un bote que fuese franco para navegar sin licencia del decano. El trigo y cereal perteneciente a los empleados de la Nación, llegado a La Esclusa para ser trasladado por estos barqueros desde allí a Brujas (31), debía ser pesado tras descargarlo de los barcos y antes de ser embarcado en las barcazas, para que tras de su desembarco entregasen la misma cantidad recibida. Los mensuradores de trigo (32) quedaban obligados a responder a los requerimientos de los de la Nación sin tardanza y, si cayesen en alguna falta, la ciudad actuaría contra ellos, a fin de que fuesen constreñidos a satisfacer sus demandas bajo juramento y confesar, como parece deducirse, cuando algún barquero no había devuelto el trigo correspondiente a su dueño. Los vizcaínos habían solicitado (33) la reparación del canal que unía Damme con La Esclusa, de manera que las barcas pudiesen pasar con aguas bajas; lo que la ciudad se comprometió a realizar, en su propio provecho y en el de los peticionarios. Para prevenir los enfrenamientos con los navegantes de otras nacionalidades (16), el magistrado asignó a los vizcaínos un lugar en el abra de La Esclusa, entre los dos castillos, en el que fondear las barcas y bateles de sus buques. Si allí recibiesen alguna molestia o impedimento, el autor sería castigado por la justicia. Tras arribar a puerto las embarcaciones de los vizcaínos (17), los mercaderes y fletadores que las hubiesen contratado quedaban obligados a satisfacer los fletes y averías⁸²³,

823 Se trata, como se puede deducir, de las averías-flete. En cuanto a las averías gremiales, en los acuerdos con los castellanos, se dispuso que todos los de la Nación que en adelante cargasen mercancías en naves del rey y reina de España pagarían averías a la Nación de España, y si por ello se siguiesen debates con la ciudad, en adelante ésta actuaría al respecto como si se tratase de dineros de carga o de descarga.

inmediatamente y sin dilaciones, a sus maestros fletantes, según los estatutos de los cónsules de la Nación; en caso de no hacerlo, serían prontamente procesados, para que no se pudiesen librar de ninguna manera, ya fuese tomándoles prendas o por otra forma, incluso se les podría detener y conducir a prisión. Para ello, el magistrado prometía brevedad en los consiguientes juicios. En las averías y el dinero de la Nación (42) de las mercancías cargadas en sus barcos por gentes que no pertenecían a ella, se observarían las sentencias y ordenanzas existentes a este respecto.

Por lo que respecta a la compraventa de mercancías en la plaza, se prometió (38) a los vizcaínos moderar el salario del corretaje de la fruta —que sería, por tanto, uno de los principales artículos, aparte del hierro, con los que traficarían los de Vizcaya—, que se trataría de rebajar de 2 gruesos por 100, a sólo 1. Los corredores y sus empleados (39) no podían ir a los almacenes de los vascos contra su voluntad para adquirir sus lanas; estos últimos podían entregar libremente sus lanas al peso a quienes se las comprasen, pero siempre abonando las tasas de corretaje a quien le perteneciesen⁸²⁴.

824 Sin duda, el principal negocio de los castellanos era la venta de lana en la plaza, y la compra para los tornaviajes de paños y tapices. Por lo que en sus acuerdos se contemplaba que no se permitiría a los corredores enviar a sus oficiales a la calle de los Españoles en compañía de mercaderes que quisiesen adquirir lana, pues eran ellos los que habían de ir en persona; de lo contrario, se debía dejar ir a los mercaderes solos; los cuales, cuando la adquiriesen, harían ellos mismos el pago, respondiendo por la comisión de los corredores; que en ausencia de los mercaderes podrían conseguir por ellos la lana con su autorización. Dichos corredores pagarían sus comisiones a la Nación. Como a los tapiceros de Tournay, Oudenas, Enghien y Bruselas se les cobraba corretaje de los tapices llevados a Brujas a vender a los españoles, éstos pretendían ir a obtenerlos a esas ciudades, por lo que se les rebajó dicho corretaje. También para las pieles y otras mercancías vendidas por los de la Nación fue reducido el corretaje a la mitad, excepto para el aceite y el vino. No se pagaría nada si no participaba en la venta ningún corredor, salvo de lana, de la que en cualquier caso se darían 4 gruesos. Se dispondría un almacén, o dos, donde meter los tapices para ser vendidos, sin que en adelante se hiciese en la casa de los corredores. A causa de que algunos cargaban mezcladas lanas de Inglaterra con paños de Courtrai, lo que había dado lugar a que ciertos pañeros tomasen en pago de los paños las lanas de Inglaterra y los hiciesen con ellas, en España se había prohibido la venta de courtrais, lo que perjudicaba a Brujas, por lo que la ciudad ordenó que ningún comerciante pudiese tomar en pago de la lana paños de Courtrai para revenderlos. Por cuanto antes se habían sostenido procesos entre la ciudad y los castellanos a causa de que éstos no debían vender menos de 6

Para ubicar la sede de la Nación se eligió el barrio de San Juan (23), desde el puente del mismo nombre, por toda la calle, hasta el puente de la Crane, rodeando a la iglesia homónima; en torno a todo el barrio, desde el primer puente hasta el hotel de la Marenienne. Allí, además, en las casas del mismo y en sus almacenes, podrían guardar sus lanas, hierros y otras mercancías. Dicho hotel (24), u otro establecimiento a gusto de los de la Nación, sería adquirido por la ciudad a sus expensas, para instalar en él la Casa de la misma, que les sería entregada para que la poseyeran entre sus bienes; en ese lugar se desarrollarían sus asambleas y se radicaría la residencia del consulado⁸²⁵. La ciudad se ofreció a mediar con los propietarios de las casas y almacenes del barrio (40) para que les cobrasen alquileres razonables. En él (41) solamente podría haber tabernas de personas honestas y gentes de bien, tanto por el honor de la urbe como para prevenir los inconvenientes que podrían acontecer. En cuanto al peso del hierro que se encontraba cercano a la citada iglesia (29), los de la Nación habían pedido que sus cónsules pudiesen elegir, ordenar, instituir y destituir a los pesa-

balas de lana, 6 toneles de aceite ó 6 de vino de una vez, y cómo los mercaderes habían usado de lo contrario, en adelante podrían hacerlo como hasta ahora, sin poder vender al detalle, pero sí comprar y vender entre ellos, siendo de los reinos del rey y reina de España, para luego revenderlo a los burgueses o extranjeros, a cambio de dinero o mercancías. Igualmente, podrían vender cera en la ciudad.

825 Finalmente, ese año 1494 la ciudad adquirió las casas contiguas a la Marenienne, una de ellas llamada Doornike, perteneciente a Adrienne Despars, viuda de Jean Losschaert, que costó 200 libras de gruesos. La otra fue la Gapaert, de la viuda de Jean Valcke, por el mismo precio. Tras demolerlas, se edificó en el solar un magnífico hotel en estilo renacentista, que luego fue embellecido por adiciones de los vizcaínos; caso, por ejemplo, del pavimentado en 1497 de la plaza situada frente a la construcción, que así tomó su nombre. También erigieron un muelle en el canal cercano. La nueva sede gremial fue acordada con los cónsules de la Nación de Vizcaya en ese momento, Pedro de Simodis, Diego de Vitoria y Juan Dorion. En el caso de los castellanos, se les prometió comprar y darles una casa situada en su calle, perteneciente a Gómez de Soria, junto a otras pequeñas viviendas, para que los de la Nación hiciesen una casa y capilla honestas y honorables a su placer. En la calle de los de la nación castellana no se podrían albergar otros no pertenecientes a la misma. Si otros quisieran alquilar las moradas, los dueños deberían denunciarlo a sus cónsules para que viesen si alguno de sus miembros las quería arrendar por igual precio, y en ese caso tendría preferencia; si no se ponían de acuerdo en el precio, éste sería acordado por un escabino diputado por los cónsules de la nación (González Arce, 2010b, p. 197 y ss.; Finot, 1899, p. 223, 284-285).

dores y a quienes llevasen las cuentas, así como a otros servidores del mismo. De igual manera, los nuevos funcionarios designados deberían llevar la contabilidad y realizar la mensuración como les indicasen dichos cónsules. La ciudad se comprometió a conseguir lo que se le solicitaba del señor de Vendôme, que era el *maître du tonlieu*, o titular de este impuesto aduanero, al que pertenecía dicho peso, así como el nombramiento de sus oficiales⁸²⁶. Además de en Brujas (36), los vizcaínos podían frecuentar y habitar libremente en Damme, sin que se les pudiese molestar a ellos o a sus bienes; perjuicios que si se les ocasionasen en caso de guerra o de tumultos, tanto por el común como por el príncipe, se les compensarían según los privilegios del país otorgados por dicho príncipe.

En materia de derechos personales (disposición 4), todos los mercaderes, marineros y sus servidores gozarían de tales libertades en Brujas, La Esclusa, Damme y Aardembourg, y sus jurisdicciones. No se podría prenderlos ni arrestarlos, tanto en sus cuerpos como en sus bienes, por ninguna deuda civil ni crimen, si no hubiesen sido contraídas o cometidos en algunas de estas localidades o en el país⁸²⁷. A este respecto (12), en caso de deudas civiles, se entiende que contraídas en la tierra, los deudores se podrían hacer represen-

826 A fin de que los bienes y los mercaderes de España pudiesen pasar sin presión, se les prometió, por consentimiento del señor del peso de la ciudad, ordenar una casa situada en la calle de los Españoles, en el lugar más conveniente, en la que sería puesta una balanza para mensurar sus bienes y mercancías por gentes idóneas, jurados, y como conviniese, agradables a los cónsules de la nación de España; que deberían jurar en presencia de los mismos, y llevar a cada uno su justo peso sin beneficiar al burgués o al extranjero. Para que cada cual supiese su peso, se pondrían marcas en las piedras y plomos de la balanza. Asimismo, se les prometió hacerles buena provisión, tanto en el peso como en el muelle. Para evitar procesos, se prometió instalar tres paneles: uno estaría en el gran peso de la villa, otro en el muelle (grúa) y el tercero en el almacén o lonja, en los cuales se escribirían los pesos y artículos acordados con los de la Nación tocantes a los paños de Courtrais de dicho peso, muelle (grúa) y almacén.

827 Frente a los de Vizcaya, los de España no querían tener ese privilegio, sino solamente comprar, vender y bien pagar; pero se les prometió disponer de sus mercancías libres y francas, como desde tiempos de los duques Felipe y Carlos. Asimismo, en el caso de Catilla, si algunos de su Nación fuesen dañados en cuerpo o bienes, en Flandes, por las gentes de La Esclusa u otras, la ciudad se comprometía a restañar los daños y gastos. Ningún factor de la Nación podría obligar la marca de su maestro sin haber procuración ni poder suficiente para ello, de lo contrario lo que hiciese sería reputado por nulo.

tar por gentes de su Nación, o por otros con la suficiente solvencia como para poder responder por ellos. En cuanto a los crímenes allí cometidos, se les podría detener y encarcelar, según se hacía por derecho y costumbre; pero, para demostrar el honor que se quería otorgar a los vizcaínos, a los arrestados no se les podría meter en la celda sin previamente apercibir a sus cónsules, para obtener su parecer al respecto, según fuese el caso de que se tratase. Ningún burgués de Brujas (20) podía hacer detener a un empleado de los vizcaínos por deudas de 10 libras o menores, sin previamente conducirlo ante dichos cónsules, salvo en caso de fuga. Si tales cónsules no lo enjuiciaban, entonces sí se lo podía encarcelar y aplicarle la ley, según la costumbre antigua. Y a la inversa (44), los vizcaínos no residentes en la ciudad podían hacer apresar a los burgueses a los que vendiesen bienes y no se los pagasen, en la misma medida que los ciudadanos podían hacer prender a los vascos por idéntico motivo. Aunque nadie de la Nación (25) podía ser arrestado en su calle o barrio por deudas o casos civiles sin el consentimiento de sus cónsules. Igualmente, ninguno de tales sirvientes podría ser encarcelado por peleas diurnas (22) sin previamente ser llevado ante los susodichos, que podrían así apelar y rogar clemencia a la justicia local, y ésta atemperar la pena. Sin embargo, si el encausado había cometido heridas con riesgo de muerte o mutilaciones, sería directamente aprisionado, para luego llamar a los antedichos cónsules y a los damnificados para reunirlos en la cámara de los escabinos y proceder en justicia. Los servidores culpables de crímenes o delitos (21) solamente serían castigados según el derecho en su persona, y no en sus bienes; a menos que el crimen entrañase la pena de confiscación. Lo que sería inaplicable en caso de que los de la Nación obtuviesen un privilegio del príncipe en contrario. El resto de asalariados que estuviesen presentes en el momento del crimen pero que no hubiesen participado en él, no serían encausados⁸²⁸. En cuanto a los debates y diferencias entre los maestros y

828 A diferencia de lo ocurrido con los vizcaínos, que como vemos se esforzaron por proteger a sus subordinados en tierras flamencas, los castellanos desconfiaron de ellos, por temor a que no les obedeciesen, actuando por su cuenta, o cometiendo abusos por falta de control. Así, entre las capitulaciones con la ciudad, una de ellas dispuso que cuando alguno de la Nación se casase en ella y se convirtiese en burgués, tanto

mercaderes de la Nación (18) que debiesen ser conducidos ante la justicia local, no se procedería sin que antes no hubiese sido visto y oído el litigio por los cónsules de la misma. En caso de que el proceso se presentase sin haber pasado por la justicia consular, la de la ciudad remitiría la causa a la misma. Si ésta no daba una sentencia o no era competente, entonces debía mandarla ante la ley del lugar, que ahora sí haría justicia. De cualquier modo (30), en todos los procesos, civiles o criminales, contra los vizcaínos, tanto en Brujas, como en La Esclusa o Damme, por parte de la justicia local, debían ser llamados sus cónsules, que verían jurar y declarar a los testigos, procurando que sus deposiciones permaneciesen en secreto, como establecía la costumbre. Estos tribunales de la ciudad tendrían audiencia para estos pleitos cada lunes (19), incluso después de cenar, si fuese preciso⁸²⁹. Los vascos quedaron exentos de

factores, como servidores o compañeros de algunos mercaderes, estaría obligado en el plazo de un año a ir a España para rendir cuentas a su maestro, no obstante el casamiento o franqueza de burguesía que en ese caso no le servirían; de lo contrario podría ser hecho prisionero y llevado ante los cónsules de la Nación, para ser trasladado a España a rendir cuentas a sus maestros o compañeros. Se les prometió que cuando los de la Nación fuesen condenados por los cónsules con multas pecuniarias y éstos no las quisiesen pagar, se haría ejecutar la sentencia por los sargentos de la ciudad.

829 Algunas de las cuestiones en materia procesal arriba dichas se asemejan a lo conseguido por los burgaleses. Como para los vizcaínos, en los negocios de la Nación de Castilla se fijó el lunes, primer día de la semana, para que tuviesen audiencia en la cámara, y los siguientes, antes que otros mercaderes. Cuando los de España llevasen a sus deudores de la ciudad a la cámara de la villa, y no compareciesen tres veces, se investigaría la denuncia del demandante y se daría plazo al demandado para replicar, si no acudía a la segunda audiencia sería condenado en la demanda del demandante. Cuando los de la Nación fuesen arrestados en la villa por deudas o multas, si daban caución por mercaderes de la misma, solventes y residentes, serían tenidos como burgueses y no serían llevados a prisión. Si cometiesen crímenes se les mantendría arrestados hasta haber información; si las heridas causadas no tenían riesgo de muerte o amputación, el reo podría ser avalado por mercaderes solventes, como se ha antedicho. Se tratarían los delitos en la cámara, por honor y reverencia a la Nación, en caso de que requiriesen pena corporal. Si mercaderes de la misma o sus bienes fuesen arrestados por el príncipe, se les declararía francos de gastos y daños de la ciudad. Se les prometió que los pensionados, conserjes de casa, clérigos y otros sirvientes de la Nación serían eximidos de pagar por el vino que consumiesen en su hogar, sin poder revenderlo por dinero, pagando por cada uno una pequeña suma. En adelante sobre los vinos bastardos y otros parecidos que se vendiesen en la villa, no serían puestos mayores impuestos que sobre los vinos de Gascuña y Poiteau. Si las gabelas cobradas en ese momento por los vinos durasen más de un año, en adelante las abonaría la ciudad por los de la Nación.

hacer guardias y vigilancias, de día o de noche, así como de otras prestaciones personales, en la villa de La Esclusa (46).

La Nación contaba con una capilla, en el claustro de los hermanos menores, como vimos más arriba y comprobaremos a continuación. Según los acuerdos con la ciudad (artículo 34), sus componentes se podían hacer enterrar en ella. Para esto no debían solicitar permiso alguno, ni abonar tampoco ninguna tasa. Asimismo, podían elegir a su confesor, un religioso de allí u otro que bien les pareciese. Para ello se les prestaría la asistencia que precisasen. Como los empleados y marineros de la Nación eran extorsionados cuando se hacían sepultar en La Esclusa (43), se les prometió intervenir ante los curas locales para que moderasen sus exigencias.

Visto el origen y evolución del consulado castellano en Brujas, que antes de su escisión en dos agrupaba tanto a vascos como a castellanos, así como el proceso que condujo a su segregación, y los principales aspectos de su actuación como una corporación en defensa de los intereses mercantiles de los mismos en tierras flamencas, resulta preciso detenerse ahora en otros aspectos que conviene analizar de forma específica por su relevancia. Como la jurisdicción judicial apartada de este gremio en tierras extranjeras; o de manera secundaria, las instalaciones religiosas y mortuorias de las que dispuso dicha comunidad.

Como sabemos, y hemos podido comprobar algo más arriba, el gremio-consulado de la Nación española en Flandes gozó de jurisdicción para juzgar los pleitos surgidos entre sus nacionales. Cuando se tratase de procesos penales, los criminales quedaban bajo la actuación de la justicia local. Así como los litigios entre naciones o los de los castellanos con los burgueses de Brujas. Según los privilegios concedidos por el duque Felipe el Bueno en 1428, los cónsules y gobernadores, con los miembros de su Nación de España, podían tener *loge et assemblée* en la ciudad de Brujas para allí deliberar y ordenar las medidas que les pareciesen útiles al comercio y conocer todas las acciones civiles entre gentes de su Nación, sin perjuicio de los derechos del duque y otras personas no pertenecientes a la misma. Las gentes de la cual podía llevar sus causas ante el tribunal de los cónsules y sus recursos ante la

ciudad de Brujas y ante los oficiales del duque. También se podía realizar el envío por los oficiales de dicho gobernante, y por la ley del lugar, a los gobernadores de la Nación de España de los factores o socios de un mercader de este país que rehusaran rendir cuentas a su maestro o asociado, para que fuesen conducidos a España, al lugar de residencia del citado maestro o asociado. Del mismo modo, se podía dar prisión al factor o socio del mercader español que administrase mal los negocios, si los gobernadores de la nación de España podían demostrar esta dilapidación ante la ley del lugar.

Estos asuntos quedaron regulados luego por las ordenanzas de 1441. Los pleitos y debates habidos entre los mercaderes de la Nación de España debían ser llevados a juicio ante los seis jueces, o ante la mayor parte de ellos, quedando los pleiteadores obligados por sus sentencias. Las cuales debían ser emitidas en el plazo de seis días, prorrogables a tres más. Los que se mostrasen en desacuerdo con éstas podían apelar a la justicia local de la ciudad de Brujas. Los jueces contaban con un emplazador, con un salario acordado por los miembros de la Nación; que tenía como cometido llamar a presencia de los mismos a los mercaderes firmantes de las ordenanzas, bajo la pena que les fijasen por incomparecencia. Los juicios se celebrarían por dos de los jueces los lunes y los viernes, de 9 a 11; si las causas lo requerían por su importancia, podían entenderlas y oírlas los seis a la vez. Aparte de en los pleitos entre particulares, los jueces debían intervenir asimismo en los asuntos colectivos, como aquéllos que afectaban a la fama y buen nombre de la Nación. Como cuando alguien cometía un deshonor o agravio contra ella.

Estas competencias judiciales comunes para las dos naciones, la Castellana y la Vizcaína, se guardaron en adelante por cada una de ellas cuando se separaron, y no pudieron ponerse en práctica cuando los litigantes pertenecían cada uno a uno de los dos nuevos consulados segregados, de manera que tuvieron que intervenir las autoridades locales. Así, en 1502 se dio un juicio entre maestros de naves de la flota de España contra los mercaderes de la nación de Vizcaya que se negaban a pagar los derechos de averías fuera de lo estipulado en las cartas partidas. El

archiduque, a petición de los cónsules de las naciones de España y Vizcaya de Brujas, ordenó satisfacer las averías.

Por lo que respecta a los aspectos religiosos y funerarios. Como vimos, en 1414 los mercaderes de la Nación de Castilla que vivían en la ciudad eran autorizados a recibir sepultura en una misma capilla de Brujas. El 5 de marzo de ese año el guardián del convento de los frailes menores, y todos los religiosos del mismo, en capitulo general, según su uso, cedieron libremente, para provecho de su iglesia, a los venerables mercaderes del conjunto de la Nación del reino de Castilla, la capilla de la Santa Cruz, fundada en el lado derecho de la iglesia, concediéndoles pleno derecho a construir en ella, decorarla y agrandarla hacia el claustro y poner allí sus armas y emblemas, así como pintarla y ornarla como ellos quisieren. Se les dio también la facultad de sepultura, de forma que nadie que no fuese de ese reino podía ser allí enterrado sin el consentimiento de los comerciantes. Tampoco se podían quitar el crucifijo, virgen y muebles sin autorización de los mismos. Concesiones hechas tanto a los tratantes de Castilla como a sus factores residentes en Brujas. Años después, 1432, en la citada capilla de Santa Cruz, del convento de frailes menores o franciscanos, los castellanos podían poner vidrieras con sus blasones, al tiempo que podían usarla con fines litúrgicos, más allá de lugar de enterramiento. Como la fiesta de pascua de 1470, para celebrar la cual fue encargado a un fundidor de cobre poner en la iglesia de los agustinos cuatro pilares de latón adornados con las armas de la Nación de España, coronados con cuatro ángeles de latón. En 1474 era firmado un contrato con un vidriero para colocar cinco vidrieras en la capilla de los frailes observantes fuera de Brujas, representando la crucifixión, el jardín de los Olivos, la marcha de los judíos, el árbol de Jesé y Santiago en el desierto, encargadas por García de Contreras. De hacia 1480 se conserva una lista con las obras a ejecutar en la capilla de los Españoles, en la iglesia de los hermanos de la Observancia. Del año siguiente es un contrato suscrito por los cónsules de España en Brujas y dos albañiles respecto a los trabajos a ejecutar en la anterior, fuera de la puerta de Baudets, para arreglos en el techo, ventanas y suelo. Así como otro con un carpintero sobre las obras a hacer en la

misma. Mientras que en 1483 se signó otro acuerdo con un vidriero para colocar seis vidrieras en la capilla de Salamanca, de la nación de España, en la iglesia de los frailes menores. En 1495 el vicario general de las recoletas decidió, ante la queja de los traficantes españoles, devolver a su sitio las armas de los reyes de España y Portugal quitadas de ciertos ornamentos religiosos de la iglesia, las cuales provenían de las limosnas recibidas de las dos naciones⁸³⁰.

Hacia 1500 se hicieron consultas sobre los derechos de la Nación de España y la de la de Vizcaya en su capilla común de los frailes menores de Brujas. Originariamente eran un cuerpo y una nación y tenían privilegios, cartas y capilla en común, pero se habían dividido en algunas cosas, aunque mantenían conjuntamente dicha instalación. Los de España contaban con cartas por las que se les hacía donación de la misma, aunque la poseían ambas naciones. Sin embargo, los de España habían edificado otra capilla en los observantes, como hemos visto, aunque seguían haciendo las misas acostumbradas en los franciscanos y contribuían a su reparación. Últimamente había habido diferencias entre las naciones tocantes a las armas y decoración, por lo que el rey de Castilla determinó que la capilla la poseyesen ambas naciones como hasta entonces, y quienes la exornasen y obrasen que pudiesen colocar sus armas sin perjuicio de las armas reales. Y como los de Vizcaya deseaban agrandarla y ornarla, habían preguntado a los de España si querían contribuir; los cuales no habían contestado, pero protestaban que si consintiesen su derecho no se debería ver perjudicado. Para ello consultaron a un jurisconsulto si la obra de Vizcaya no era una reparación necesaria, sino aumentación, si debían contribuir. Que si esta contribución perjudicaba sus derechos y posesión. Que si en la obra los de Vizcaya quitaban las armas de los de España, como amenazaban, si esta novedad les daba a ellos la propiedad. Y, por último, cómo debían proceder para salvaguardar sus derechos y posesión. El jurisconsulto les respondió que, como la obra no era precisa, la nación de España no debía contribuir. Finalmente, en 1508 se condenó a los cónsules de Vizcaya a devolver la capilla de

830 Finot, 1899, pp. 151-153; Gilliodts-Van Severen, 1901, pp. 24-25; González Arce, 2010b, p. 200 y ss.

la Santa Cruz de la iglesia de S. Francisco a la libre posesión de los cónsules de España. Quienes meses más tarde, autorizaban a la nación de Vizcaya a poner un candelabro de plata en ella, bajo reserva de sus derechos. En 1513 los religiosos del convento de los Agustinos autorizaron al mercader español Pedro de Salamanca a construir un oratorio o capilla en el lado sur del coro de su iglesia⁸³¹.

Según las ordenanzas de 1441, el emplazador, aparte de convocar a los miembros de la nación ante los cónsules que celebraban los juicios, debía hacer lo propio en caso de los funerales u ofrendas religiosas, en pena, a quienes no acudiesen, de media libra de cera para la capilla nacional. Si un navío castellano naufragaba y sus tripulantes llegaban a las costas flamencas sin tener de qué sostenerse, el consulado correría con su mantenimiento, tomando del arca del mismo lo que los jueces entendiesen que era servicio de Dios.

Para sufragar los gastos de la capilla, y otros de su consulado, los de la nación de vizcaínos y guipuzcoanos en Brujas tenían por costumbre cobrar a las otras naciones de extranjeros súbditos de los Reyes Católicos, sitas en la villa, ciertos derechos y averías por las mercancías que embarcaban en Vizcaya y Guipúzcoa en sus naos y carabelas con destino a Brujas, como vimos más arriba; pero hacía 1491 algunos se resistían a abonarlos.

Por su parte, los cónsules de la nación catalana informaron a los monarcas de que en Brujas había un cónsul de la nación aragonesa y catalana, aparte de otro de la nación castellana, y que los mercaderes de Aragón, Cataluña y otros reinos de Aragón eran representados por su cónsul y pagaban ciertos derechos a la capilla de Santa María del Carmen de la ciudad. Pero, recientemente, los aragoneses, para no obedecer a dicho cónsul, ni satisfacer los derechos de la capilla, se pasaron al consulado de Castilla, alegando que lo podían hacer pues todos eran súbditos de los mismos reyes; lo que había dado lugar a escándalos y desórdenes. A lo que los Reyes Católicos respondieron que se volviese al estado anterior a la unión de las dos coronas. Como también he mencionado más arriba.

831 Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 22-24, 106, 111-112, 118-122, 124, 186, 194-197, 216, 222-223; Finot, 1899, pp. 151-153; AGS, RGS 1491-04, 29.

4.2.2. Nantes

Los comerciantes de Nantes se instalaron en Bilbao en el siglo XIV. Pronto lo hicieron los bilbaínos en la ciudad bretona. Surgió así entre ellos una colaboración y un trato de favor recíproco, que se tradujo en que la villa vasca otorgase a los mercaderes y mareantes nanteses la misma condición y privilegios de que gozaban los suyos. Por su parte, como dije más arriba, éstos firmaron con los nanteses en 1430 un tratado de amistad, en parte religioso, que fue la base para la constitución de una especie de gremio-hansa internacional denominado *Confrérie de la Contractation*. Habría estado inspirado en los acuerdos suscritos en 1428 por Castilla con el duque de Borgoña, mediante los que vimos obtuvieron los castellanos privilegios en Flandes, y fue sancionado por Carlos VIII, rey de Francia y duque consorte de Bretaña, en 1491. Gracias a dicha cofradía de la Contratación, existió un tribunal recíproco con jurisdicción consular. Además, los nanteses contaban en Bilbao con un mercader que tenía derecho a asistir a las sesiones de ese tribunal y a participar en sus deliberaciones. Mientras que los bilbaínos recibieron igual trato en Nantes. De la misma manera, las lanas castellanas solamente eran gravadas ligeramente en Nantes, mientras que también fueron bajos los impuestos de importación para las telas bretonas en Bilbao.

Esta cofradía se ubicó en la capilla del monasterio nantés de San Francisco, donde los mercaderes vascos venían realizando diversas actividades desde tiempo atrás, tenían lugar las deliberaciones de la asociación y se celebraban ceremonias y actos religiosos. Asociación regida por unas ordenanzas estatuidas por los cónsules de los comerciantes bilbaínos —en los registros de averías aparece el término de *cónsules de los mercaderes de la Nación de España estantes en la ciudad de Nantes*—, en las que se disponía el pago de cuotas por parte de todos los barcos y mercancías que llegasen a puerto procedentes de Castilla, con destino al sostenimiento y reparación de dicha instalación y para otras cosas necesarias al servicio de los tratantes. En 1476 los Reyes Católicos hubieron de intervenir, a petición de los cónsules bilbaínos, porque algunos, en especial los guipuzcoanos, se resistían a entregar las citadas cuotas que se venían satisfaciendo desde tiempo inmemorial; a lo que los mismos

contestaron que fuesen guardados y cumplidos los estatutos redactados por los cónsules de Castilla en Nantes⁸³².

El duque bretón Juan IV había acordado en 1372 un tratado de comercio con las villas vizcaínas, previo al suscrito entre Juan V y el rey castellano Juan II en 1430, ratificado en 1435, lo que dio lugar a la instalación de una numerosa colonia española en Nantes; que, gracias a dicho pacto, disponía de un cónsul, procurador y bolsero, que tenía jurisdicción sobre todos los tratantes españoles en Bretaña. También se creó la figura de un canciller conservador de las alianzas entre Bretaña y España, que existió al menos hasta 1466, y que vimos más arriba al estudiar la actividad corsaria. Así como una Bolsa y Estapla de España, igualmente ubicada en dicha ciudad, recogida entre las cartas patentes del rey Carlos VIII en 1493, que por entonces se encontraba en el barrio ribereño de la Fosse⁸³³.

A comienzos del siglo XVI, y hasta 1530 se produjo una especie de reestructuración de la Contratación. Se trató de una suerte de cofradía que agrupaba a los mercaderes de Bilbao con los de Nantes, de modo que todo el comercio con la primera villa desde la ciudad bretona se hacía obligatoriamente por la intermediación de esta *Compañía de los Señores del Salvo Conducto*. Además, entre ambas localidades habían concertado reducciones en sus respectivos peajes para los principales géneros procedentes del otro lugar, como hemos visto anteriormente. De esta manera, los miembros de esta Contratación, armadores franceses y los corredores españoles, con la intermediación del cónsul situado al frente de la institución, fletarían en común los navíos rumbo a Bilbao. Así, el cónsul de la Nación de España concertaba con el capitán del barco la escritura de fletamento y los registros de la carga, que se debían presentar ante el fiel y cónsules de Bilbao. En esta plaza se procedía de forma

832 Mathorez, 1912, 4, pp. 73-78; González Arce, 2009, pp. 79-80; Guiard, 1913, pp. XXXIII-XXXIV; FDMPV, 14, pp. 177-178; García de Cortázar, 1966, p. 247; Arizaga Bolumburu, 2008, pp. 37-38; Priotti, 1993, p. 266. Hacia mediados del siglo XV la comunidad extranjera más numerosa de Nantes era la castellana, lo que les sirvió para que el papa Inocencio VIII les concediera el uso de una capilla y de un confesor castellano (Touchard, 1967, p. 219).

833 Mathorez, 1912, 4, pp. 75-78; Jeulin, 1929, pp. 46-47; 1933, pp. 3-5; Mollat, 1994, p. 305.

similar, de modo que estos últimos entregaban a los navegantes nanteses sus cartas de fletamento. También se dieron reducciones mutuas en los derechos de averías⁸³⁴.

4.2.3. *La Rochela*

Como vimos más arriba, los castellanos estuvieron desde 1364 exentos de impuestos en Ruan, contaron con tribunales propios para atender las disputas surgidas entre ellos, y otros especiales para los litigios con gentes del lugar. Privilegios que les fueron trasladados a La Rochela, según recogían distintas ordenanzas locales aprobadas en 1424 y 1435 por el rey Carlos VII⁸³⁵.

De este modo, frente al consulado fundamentalmente bilbaíno de Nantes, los burgaleses contestaron fundando uno propio en La Rochela, cerca de la anterior. El cual, como en los casos antedichos de Flandes y Nantes, era conocido, y así aparece en los registros de averías, como la Nación de España en dicha ciudad; que contaba, aparte de con cónsules, con un bolsero, encargado de las finanzas de este gremio.

Aunque se pensaba que esta plaza no había contado con un verdadero consulado castellano, sin embargo en 1496 los Reyes Católicos se dirigieron al prior y cónsules de la Universidad de Burgos porque *los cónsules e Nación de España que residía en la villa de La Rochela, que es en el reyno de Françia, que son ynferiores de vos, los dichos prior e cónsules*, habían vendido, para atender a las necesidades del consulado, a Pedro de Lantadilla, la descarga de las sacas que fuesen a dicha localidad durante dos años y medio, en lo cual el comprador había empleado toda su hacienda. Quien, a causa de la reciente guerra que había comenzado, quedaría en la ruina, por lo que había solicitado a la Universidad de Burgos que se le devolviese lo invertido. Que no quiso hacerlo, aprovechándose de que el demandante era menor de edad, para no cumplir las condiciones

834 Mathorez, 1912, 4, pp. 78-79; Jeulin, 1929, pp. 139-141; 1933, pp. 5-6, 15-16; Tanguy, 1956, pp. 72-73; Suárez Fernández, 1959, pp. 127-141, 181.

835 García de Cortázar, 1966, p. 244; Tranchant, 2003, pp. 258-259; Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2008.

con él acordadas y que en estos casos se solían guardar cuando sobrevenía guerra. Los monarcas ordenaron a la Universidad escuchar a las partes y hacer justicia. Queda claro así que en La Rochela se había fundado un consulado de la nación española (castellana) subordinado al de Burgos, que probablemente llevase poco tiempo de funcionamiento hacia 1496, pues el mismo, para atender a sus gastos, posiblemente de constitución, había arrendado los derechos de descarga que debía percibir⁸³⁶.

Puede que el nacimiento de este consulado español en La Rochela se debiese a que las guerras entre el ducado de Bretaña y el reino de Francia obligaron a trasladar a la colonia española, su Bolsa y Estapla de España, que vimos en Nantes, a este otro puerto, entre 1485 y 1487. Si bien, aunque algunos autores hablan de que tales enfrentamientos supusieron el fin de la nación y del comercio castellano en dicha ciudad bretona, como hemos visto gracias a los registros de averías, las relaciones entre Bilbao y Nantes no parece que sufriesen un gran deterioro. En cualquier caso, como he dicho más arriba, cuando el ducado fue incorporado a la corona francesa, hacia finales de siglo, se dio una paulatina vuelta de los mercaderes y navieros castellanos a la capital bretona⁸³⁷.

Anteriormente hablé de algunas sobretasas echadas sobre las sacas de lana burgalesas que salían de Bilbao camino a La Rochela, en forma de averías gremiales con las que financiar a la propia Universidad de Burgos y a su consulado, de ella dependiente, en esta plaza francesa. Sin embargo, en algunas ocasiones no se nos da cuenta en los registros de averías de lo que se pedía por cada saca, sino del total demandado sobre toda la carga de un barco. Como en 1489, en la carabela de Juan de Larrea, a la que los cónsules locales mandaron derramar entre los textiles en ella embarcados rumbo a Bilbao 20 coronas, o 6.800 mrs. —como dije más arriba, al hablar de este caso, estas coronas eran de 340 mrs., no de 300, como en otros—.

836 González Arce, 2009, p. 80.

837 Mathorez, 1912, 4, pp. 76-77; Jeulin, 1929, pp. 47, 57; Arízaga, Bochaca y Tranchant, 2008.

4.2.4. Londres

Al parecer, hacia 1484 los mercaderes castellanos contaban con cónsules permanentes en Inglaterra, pues ese año el rey Fernando se dirigía a sus cónsules en dicho país, tanto catalanes como castellanos, a los que recomendó al mercader barcelonés Juan Al-banel, que pensaba viajar a dicho reino⁸³⁸.

Sin embargo, no se trataría todavía de un consulado, que no existiría aún en 1492, pues ese año era el embajador en Inglaterra el encargado de entender en los debates entre los mercaderes españoles, y no cónsul alguno. No obstante, por esas fechas los tratantes castellanos debían de estar en trance de formar una corporación en tierras inglesas, al menos es lo que se deduce de una carta de ese año en la que los reyes prohibían exigir contribuciones o tasas a las mercancías que llegasen a ese país, pues no estaba contemplado en las ordenanzas redactadas por los propios mercaderes allí asentados; pero permitieron la posibilidad de hacerlo en el futuro, siempre que fuese con el acuerdo de todos y para el bien común, al tiempo que reclamaban dichas normas para su estudio⁸³⁹.

Del mismo modo, a instancias del rey inglés Enrique VII, el embajador castellano en Londres, el arriba visto doctor Puebla, solicitó de los Reyes Católicos tener jurisdicción civil y criminal sobre los españoles en dicho territorio, pues andaban por él *como se les figura, o castillo frontero*. De manera que hacia 1498-1500, cuando fue redactada dicha petición, que fue atendida positivamente por los soberanos hispanos, no se habría fundado aún consulado alguno; que, de haber existido, habría sido el depositario, como en otros casos, de dichas jurisdicciones para entender en las causas judiciales entre ellos. Al menos sobre los mercaderes y marinos súbditos de dichos monarcas, que a continuación veremos funcionó ya a partir de ese año 1500⁸⁴⁰.

Éste de las averías consulares puede ser otro de los aspectos que nos aporte luz sobre la posible existencia de un consulado castellano en Londres. Como hemos visto, cuando se constituía un consulado castellano en los emporios mercantiles europeos entre sus

838 Torre, 1949, I, p. 129.

839 AGS, RGS 1492-09, 296. Suárez Fernández, 1965, III, pp. 309-310.

840 AGS, PTR, leg. 52, doc. 157.

socios y componentes —mercaderes, factores, maestros de nao, marineros....— surgían una serie de necesidades, para cuya atención se recaudaban entre ellos cuotas y tasas, en forma de averías sobre los géneros con los que traficaban, tal y como he analizado en apartados anteriores. Así lo detalla Diego de Soria, el conocido mercader burgalés en su exposición de razones con las que la Universidad de Mercaderes de Burgos solicitó a los Reyes Católicos, en 1494, la transformación de ese gremio mercantil privado en un Consulado público de derecho mercantil y naval. De este modo, acusó a los miembros de los consulados foráneos, como el de Brujas, que, aparte de recolectar tales fondos para gastos convenientes —caso de los burocráticos, y de representación, necesarios para la obtención y conservación de los privilegios y ventajas con los que las autoridades locales habían premiado a los mercaderes de la nación castellana, y a la institución consular que los agrupaba; así como para atender a los damnificados en las travesías por mar, víctimas de naufragios, robos y otros; para capillas, misas y gastos funerarios; y demás fines—, además, destinaban parte de ese dinero a otros objetivos inconvenientes y superfluos. Lo que perjudicaba a los tratantes burgaleses, de quienes, y de su Universidad, dependían los comerciantes y factores estantes, o en tránsito por las plazas europeas, sobre cuyas mercancías eran repartidas y echadas las averías de los consulados locales. Por lo que suplicó a los monarcas que, una de las atribuciones del nuevo Consulado que solicitaron fundaran fuese la de que todas las susodichas *estaplas* comerciales, durante los tres primeros meses del año enviasen sus cuentas del ejercicio anterior al prior y cónsules de Burgos, para que éstos, junto con seis diputados, las revisasen; y, todo lo gastado incorrectamente, mandasen que se cobrase de los que así lo hubiesen hecho, *y mandásemos a los dichos cónsules que estubiesen fuera de nuestros reinos que fuesen nuestros súbditos que estoviesen por la determinación que los dichos prior y cónsules de Burgos en ello diesen*. Los soberanos así lo dispusieron, de manera que determinaron en la pragmática fundacional del Consulado que:

E otrosí, mandamos que los dichos factores que están en el condado de Flandes, y en los reinos de França, y Inglaterra, y ducado de Bretaña y en otras qualesquier partes fuera de estos dichos reinos, ni sus cónsules no puedan repartir ni partan quantías de maravedís algunos por

*las dichas mercaderías que van de nuestros reynos, o de otra qualquier parte, al dicho Condado de Flandes ni en las otras partes más de tanto por libra, según que antiguamente se acostumbrava repartir; y lo que se repartiere y recaudare no se pueda gastar salbo en las cosas nezesarias y conzernientes al vien común de los mercaderes*⁸⁴¹.

Que se incluya a Inglaterra entre los lugares extranjeros con posibilidad de demandar averías consulares denota, que si bien puede que hacia 1494 no existiese todavía el consulado londinense, como he dicho más arriba, al menos se estuviese planteando la posibilidad de su formación, y la exigencia para ello de dichas tasas; cuya necesidad, como también he indicado, se empezó a evidenciar a partir de 1492.

Como parte de la estrategia de Portugalete contra Bilbao para no reconocer la jurisdicción de la segunda sobre el comercio en la ría del Nervión, y a poco de haberse iniciado el pleito de 1500 que arriba vimos sobre el contar las averías, por parte de algunos maestros portugalujos que fueron penados por Bilbao al no abonarlas, el consistorio portugalujo arremetió igualmente en junio de ese año contra las capitulaciones de la Universidad de mercaderes de Burgos y el concejo de Bilbao, a las que calificaron de ligas y monopolios, pues les perjudicaban a ellos y al Condado de Vizcaya. En concreto, rechazaban que únicamente los tratantes de ambas localidades pudiesen ser elegidos, en virtud de dichos acuerdos, como cónsules de la nación de España en Flandes y Londres, y no los de otras partes, como hasta ese momento se había acostumbrado. De modo que, para este último año del siglo XV ya podemos hablar de un consulado castellano londinense, controlado por los mercaderes de Burgos y los mercaderes y navieros de Bilbao⁸⁴².

841 Como solicitó Diego de Soria, los soberanos dispusieron que las cuentas de estos consulados exteriores se enviasen ante el prior y cónsules burgaleses, que las presentarían anualmente en la feria de Media del Campo a cuatro mercaderes burgaleses y dos de otras ciudades, que las examinarían. Así se debía proceder igualmente con las cuentas de los seis años precedentes, *y que los dichos mercaderes, y fadores y los cónsules passados que están en el condado de Flandes, o en Ynglaterra, o en La Rochela, o en Nantes, o en Florenzia o en Londres sean obligados a las embiar a la dicha çiudad de Burgos dentro de seis meses* (FDMPV 126, pp. 304-314).

842 AGS, RGS, 1500-06, 366; FDMPV, 12, doc. 30; Rivera Medina, 2015, pp. 109-110.

En reciprocidad, si los mercaderes castellanos, y entre ellos los vizcaínos, estaban en trance de formar un consulado propio en Londres que los representase, en Bilbao parece que ocurrió algo parecido con los ingleses. Más arriba he hablado de Andrés Inglés, que en 1480 vimos protestó en su nombre y en el de sus compatriotas estantes en Bilbao por las imposiciones que por entonces les exigía el concejo local. Puede que se tratase de un inicio de organización entre los súbditos ingleses en esta plaza mercantil y portuaria, que ya queda mucho más claro en 1501. Año en el que los Reyes Católicos escribieron a los corregidores del condado de Vizcaya y Guipúzcoa para decirles que Guillén Bran, en su nombre y como prior⁸⁴³ de los mercaderes yngleses tratantes en esta prouinçia e condado e puertos dellos, les había hecho relación de que en tales lugares les tomaban sus mercancías contra su voluntad y les obligaban a descargarlas en puertos por ellos no deseados; tal y como estaban facultados para hacerlo siempre que abonasen los derechos correspondientes, según los concordatos suscritos entre Castilla e Inglaterra arriba vistos. Como luego se hace mención al trigo, cebada, habas y otras cosas, hemos de entender que tales apremios atendían al derecho foral de algunos surgideros cantábricos para forzar a los barcos que pasasen por sus costas a que vendiesen en ellos parte de las subsistencias que transportaban. No obstante, los soberanos ordenaron que se les dejase a los ingleses desembarcar sus cargamentos donde ellos estimasen oportuno⁸⁴⁴.

4.2.5. Cádiz y Sevilla

En Cádiz existió un Colegio de pilotos vizcaínos de las carracas y galeras allí llegadas que proseguían viaje hacia Poniente —hasta el Estrecho de Gibraltar, estos navíos llevarían sus propios pilotos, pero necesitarían otros experimentados en la navegación atlántica, como los vizcaínos, cuando abandonasen el Mediterráneo—; se dice que desde tiempo inmemorial, cuyas ordenanzas fueron confirma-

843 La referencia a este prior puede ser la primera noticia que tengamos sobre la existencia por esas fechas de principios del siglo XVI de un consulado inglés en Bilbao, en respuesta a otro castellano en Londres.

844 AGS, RGS 1501-07, 346; García de Cortázar, 1985, II, p. 294.

das por los Reyes Católicos en 1500. Contaba la corporación con una capilla propia en la iglesia local de Santa Cruz, así como con un cónsul renovado anualmente, que disponía de jurisdicción para intervenir en los casos y procesos judiciales de pilotaje, con arreglo a los estatutos de la formación. Entre dicha normativa se contenía, además, que ningún piloto pudiese salir de la ciudad a recibir a las naves procedentes de Levante, en pena de 150 ducados, un tercio con destino a la capilla gremial. Que el cónsul anual elegido entre los agremiados tuviese potestad para imponer penas y ejecutarlas conforme a sus ordenanzas. Ningún piloto podía ser tomado para carraca o galera alguna sin la licencia de dicho cónsul o, en su ausencia, con la anuencia del resto de pilotos del colegio. Cuando fuesen contratados, estos pilotos debían dar a la capilla gremial un ducado, otro al cónsul y otro para el resto de los pilotos que restasen en la localidad. Y, si alguno de ellos falleciese fuera de su tierra, y allí se encontrase alguno de sus compañeros, éste quedaba obligado a honrarlo según la calidad de su persona y a costa de la corporación⁸⁴⁵.

Por su parte, a finales del siglo XV los mercaderes flamencos tendrían en Sevilla una capilla nacional en la iglesia del convento de S. Francisco, en común con los mercaderes vizcaínos, genoveses y catalanes. Allí hay lápidas con nombres de diversos traficantes flamencos. Según Ortiz de Zúñiga, había en 1587 un hospital de la nación flamenca⁸⁴⁶.

5. GUERRAS CORPORATIVAS POR EL CONTROL DEL COMERCIO CASTELLANO

¿Resulta conveniente que un único gremio controle una de las principales actividades económicas de un país? Esta es la pregunta que subyacía en el secular enfrentamiento entre la Universidad de mercaderes de Burgos y su rival, la Universidad de capitanes, maestros de nao y mercaderes de Bilbao, por la exportación de lana hacia la Europa del Norte y el comercio con ésta

845 Fernández Duro, 1876, IV, p. 209; Labayru, 1895, III, pp. 534, 737-738; García de Cortázar, 1985, II, p. 284.

846 Finot, 1899, p. 289.

vinculado, entre 1450 y 1550. A ella debieron contestar los protagonistas, comerciantes y navieros de ambas localidades cuando apelaron en su ayuda a los gobernantes. También se la plantearon las autoridades políticas, sobre todo los monarcas, cuando legislaron al respecto. Fue hecha a los testigos presentados en los pleitos que sostuvieron ambas asociaciones. Y, finalmente, es a la que hoy día debe responder la historiografía⁸⁴⁷.

En otros trabajos⁸⁴⁸ me he planteado otra cuestión: ¿Por qué Bilbao no se convirtió en la principal plaza comercial en el Atlántico norte a imagen de Barcelona o Valencia, en el Mediterráneo, o de Sevilla, en el Atlántico sur? ¿Qué hizo que Burgos, que carecía de puerto, mantuviese ese papel durante los últimos siglos medievales y la primera Edad Moderna?

Veamos algunas posibles respuestas a tales interrogantes.

5.1. Segunda mitad del siglo XV: enfrentamientos entre Burgos y Bilbao

La supremacía comercial de la ciudad de Burgos en Castilla permaneció incontestada, e incontestable, hasta que fue fundada Bilbao. A la cual, sus señores, quisieron dotar de una clara vocación mercantil para obtener parte de los beneficios del tráfico comercial castellano con el norte de Europa. Nació así una rivalidad entre ambas localidades concretada en diversos enfrentamientos a lo largo del siglo XV, que se saldaron a comienzos del siguiente con la primacía burgalesa. Ciudad que, no obstante, hubo de ceder parte de su indiscutible protagonismo en el tráfico exterior a la villa vasca. Situación que se mantuvo a partir de entonces durante la temprana Edad Moderna, al menos durante la primera mitad del siglo XVI.

A continuación me voy a ocupar de las estrategias y tácticas seguidas por ambas poblaciones en persecución de su objetivo de

847 Sobre estos asuntos, González y Hernández, 2015.

848 González Arce, 2009, p. 78.

colocarse a la cabeza del comercio con el Atlántico norte⁸⁴⁹. Para lo que ya he analizado el inicio de las hostilidades entre ambas en Flandes, hacia 1450, como vimos en un apartado anterior, y ahora lo voy a hacer con las luchas en suelo castellano, que se prolongaron hasta más o menos 1550. Un siglo, por tanto, de rivalidades que se saldó, como acabo de exponer, con la inicial victoria de Burgos, pero que, a largo plazo, supuso el triunfo definitivo de Bilbao, que contaba frente a su competidora con una ventaja comparativa definitiva, tener un puerto de mar del que Burgos carecía.

Además de en las principales plazas europeas de redistribución de las exportaciones castellanas, sobre todo Brujas, como acabo de indicar, y de la Castilla del Norte, la pugna por el control del comercio con Europa se centró en torno a dos artículos comerciales, la lana y el hierro. El dominio de la primera convirtió a Burgos en la principal localidad comercial desde la baja Edad Media. El del hierro por Bilbao le permitió reducir distancias con ella.

Burgos había obtenido a lo largo de los siglos medievales el puesto de emporio mercantil castellano por la circunstancia de hallarse en la confluencia de las principales rutas terrestres, que unían el interior peninsular con los fondeaderos de la costa cantábrica más próximos al Canal de la Mancha. Coadyuvó a este logro, sin duda, su condición de capital teórica del reino de Castilla y su especial vinculación a la monarquía, al ser la Cámara del Rey. Fue, de este modo, la principal ciudad del Norte, y en ella se asentó tempranamente una nutrida comunidad de comerciantes, tanto nacionales como extranjeros, que traficaban con productos y materias primas que importaban y exportaban por los no muy lejanos puertos marítimos. Sin embargo, Bilbao nació en el siglo XIV con la vocación de ser el mayor surgidero cantábrico, y por ende castellano. Y, como hemos visto a lo largo de estas páginas, al abrigo de sus privilegios y de su potente comunidad de armadores, se constituyó una no menos importante colectividad de mercaderes, al tiempo

849 Las principales aportaciones de las páginas que siguen han sido extraídas de mis trabajos: González Arce, 2009, González y Hernández, 2015 y Gil, González y Hernández, 2013, pp. 39-40. Cuando no ha sido así, se indica en las pertinentes notas a pie de página y referencias a fuentes o bibliográficas. Véase también, Guiard, 1913, p. 11 y ss.

también a veces navieros. Si Burgos contaba con su tradición mercantil, Bilbao opuso a ésta la importancia de su embarcadero y la potencia de su flota.

Tempranamente, Burgos se hizo con el control de la exportación de lana, tan demandada por las industrias del norte de Europa, sobre todo la flamenca. Sus mercaderes extendieron sus redes por el interior de la Península tomando ventaja sobre los de otras ciudades. Sin embargo, este hecho, y la confluencia en la urbe de las rutas que conducían a los amarraderos del Cantábrico, no podían bastar para asegurar en adelante su hegemonía sobre la exportación de esta materia prima. Por ello, como hemos visto más arriba, fundaron una cofradía, para defender sus intereses como grupo. La cual se transformó, a mediados del siglo XV, en una universidad o gremio de mercaderes, con un papel clave para el futuro, pues les permitió mantener, e incluso aumentar, la distancia con sus competidores. Esta Universidad sirvió a tres objetivos, que también han sido analizados para la de Bilbao: primero, proporcionar protección en asuntos mercantiles a sus componentes; al defender, por ejemplo, intereses fiscales, intervenir en la conservación de los caminos y negociar con la monarquía asuntos relativos al corso y la seguridad marítima. En segundo lugar, mantener la cohesión del grupo, evitando que sus socios se ubicasen en otras plazas más atractivas; para ello tempranamente unificó los fletes, negociando el embarque conjunto de las mercancías de todos ellos; creó un tribunal mercantil que integró en su jurisdicción a los mismos; y, estableció una estrecha vigilancia sobre los factores radicados en tierras extranjeras. En tercer lugar, y ello es lo que aquí nos ocupa, la Universidad trató de impedir que otras comunidades mercantiles se desarrollasen hasta suponer una amenaza, como hizo con Bilbao.

Las hostilidades en tierras castellanas comenzaron, como vimos, hacia 1453, cuando Burgos firmó el acuerdo con Santander para convertirlo en el puerto preferente para el embarque de sus lanas. También ha sido referido cómo entre 1476 y 1489 la Universidad de Burgos denunció ante los Reyes Católicos la exigencia de tributos de tránsito abusivos en diversas localidades, entre las que se encontraban Bilbao y Portugalete, y sus derechos de prebos-

tazgo⁸⁵⁰. Asimismo, hemos repasado la serie de medidas que los bilbaínos dictaron para favorecer el comercio por su amarradero y el uso preferente de sus embarcaciones, las cuales pudieron perjudicar en algún caso a los burgaleses, como la manifestación obligatoria de las mercancías al fiel de la Universidad de Bilbao para su embarque, el pago de averías, o las que impedían o limitaban la compraventa de hierro al por menor. Y, en especial, la ordenanza de 1489, que obligaba a los factores de los mercaderes burgaleses a ofrecer a los bilbaínos la posibilidad de cargar en sus naves hierro al mismo precio que ellos lo hacían.

En ese contexto, y tras haber sumado en 1493-94 menos ventajas y privilegios que los bilbaínos en Brujas, en la negociación con la ciudad para su retorno a la misma desde Amberes, tal y como ha sido expuesto en un apartado anterior, y para no seguir perdiendo posiciones frente a Bilbao, fue cuando la Universidad de Burgos solicitó de los Reyes Católicos transformarse en un Consulado ese mismo año 1494, como ya vimos.

Antes de la creación dicho Consulado, los monarcas encargaron unas encuestas con arreglo a la jurisdicción y derechos del prior y cónsules en Brujas de las naciones de Aragón, Vizcaya y Burgos. Una de esas fue presentada al rey por Diego de Soria, regidor de Burgos, en nombre de la Universidad de mercaderes de la ciudad a la que pertenecía. En ella solicitaba ciertas competencias, que eran, más o menos, las demandadas en el preámbulo de la pragmática de fundación de la nueva institución: establecimiento de un consulado como en Valencia y Barcelona —¡la creación de un consulado de mar a más de 150 km de la costa!—. Con jurisdicción sobre todos los mercaderes y hechos de mercaderías. Y, por tanto, poder sobre los factores, para reprimir sus fraudes y abusos, y exigirles cuentas sobre averías y otros derechos; que se rendirían cada 3 meses ante el prior, cónsules y 6 diputados. Tendría competencias en todo el reino, porque los factores que venían de Flandes y otros lugares, para no dar cuentas, se iban a casar a otras partes, fuera de Burgos y su jurisdicción. Las sentencias del tribunal consular se ejecutarían por el merino de la ciudad de Burgos, y su apelación se haría ante

850 González Arce, 2010b, pp. 183-184.

dos mercaderes del mismo. Las averías que ya se cobraban sobre los mercaderes burgaleses, según privilegio real, debían extenderse a todos los del reino, pues se beneficiaban igualmente de ellas. Finalmente, los soberanos estatuyeron al respecto, en la pragmática fundacional de 21 de julio de 1494, lo que ha sido recogido en un apartado anterior, pues, como dije, estas normas fundacionales fueron idénticas a las del Consulado de Bilbao de 1511, ya analizadas.

Esta concesión real dotaba a Burgos frente a Bilbao de una clara ventaja en su lucha por el control del comercio europeo y, de haberse mantenido en su integridad, tal vez hubiese supuesto su victoria definitiva y la relegación de la segunda a un papel de mera subordinada; lo que, muy probablemente, no le habría permitido alcanzar las cotas de desarrollo económico, comercial y portuario que logró en los siglos posteriores, cuando se convirtió en el principal surgidero cantábrico y en uno de los más relevantes de Europa.

Por ello, al año siguiente, 1495, los comerciantes vizcaínos reclamaron contra las facultades obtenidas por los burgaleses con la fundación de su Consulado, tal y como se recoge en una carta aclaratoria de febrero de ese año⁸⁵¹.

Apelaron, en primer lugar, contra la facultad de los burgaleses de entender en exclusiva en materia de fletes, ya que alegaban contar tradicionalmente con un cónsul para ello; el cual solicitaron para que actuase en adelante en nombre de las provincias vascas. Que, asimismo, también debía entender en las averías. Especial hincapié pusieron los vascos en su oposición a que el nuevo Consulado tuviese la potestad de redactar en solitario nuevas ordenanzas tocantes al trato mercantil, pues la Universidad ya había emitido algunas que iban en su solo provecho. Las que, por tanto, podían considerarse más como monipodios (acuerdos colusorios) que como ordenamientos propiamente dichos; caso, por ejemplo, de la prohibición de que en las flotas burgalesas se cargasen mercancías de otros mercaderes. Por ello solicitaron que esta legislación no se extendiese al territorio vasco.

851 García de Quevedo, 1905, pp. 163-171; García de Cortázar, 1966, pp. 221-226; DMPV, 14, pp. 452-467.

Los Reyes Católicos, en consideración a estas quejas, excluyeron a las provincias vascongadas de la jurisdicción del Consulado. No permitieron tampoco a los burgaleses exigir averías u otros derechos a los vascos, y viceversa. Estos últimos sí las podían cobrar entre sí, como habían quedado facultados los burgaleses —ha de suponerse que se trató de las averías gremiales, no de las averías flete, que sí hemos visto fueron pagadas en Bilbao por toda suerte de fletadores—. También se podían imponer averías comunes en caso de flotas conjuntas, acordadas entre los cónsules de ambas partes. En cuanto a las cuentas de los factores, éstas serían tomadas en Medina del Campo por tres mercaderes burgaleses y otros tantos vascos. En este sentido, los cónsules de Bilbao también debían recibir las cuentas de sus factores correspondientes a los seis años anteriores, como habían quedado facultados los burgaleses con los suyos, según el acta fundacional del Consulado de Burgos. Pero dejaban la solución al problema de los fletes al acuerdo entre ambas universidades. Para ello, tras la cuaresma del año 1495, debían reunirse en Briviesca seis representantes de dichas partes y redactar unas ordenanzas que enviarían a los monarcas. Si no se ponían de acuerdo, todo lo actuado se elevaría al Consejo Real, que sería el que proveería sobre el asunto. Como ese entendimiento no llegó, se dio otra carta declaratoria en septiembre de 1495, en la que Isabel y Fernando permitían a los burgaleses y vascos cargar sus mercancías en las naves que desearan; y si algunos de ellos quisiesen embarcarlas en navíos de los otros —fletadas por los otros, ha de entenderse, pues Burgos carecía de flota—, éstos debían permitirselo. De manera que todas las naves partiesen juntas, en un solo convoy. Sin que unos pudiesen exigir averías a los otros, salvo las comunes antedichas. En enero de 1496 los mercaderes burgaleses solicitaron que todos estos extremos se les diesen por escrito, para mejor poder observarlos.

La reclamación de las provincias vascas sobre los fletes se asentó en que la Universidad de Brugos nunca tuvo por costumbre entender en solitario en ellos, sino que un cónsul de ésta junto con otro de aquéllas eran los encargados de acordarlos conjuntamente; por lo que si, a partir de la pragmática de concesión del Consulado,

se le daban estas competencias exclusivas a Burgos, se estaría yendo contra la costumbre. De esta forma, mediante una carta enviada a las autoridades locales de Burgos y de las provincias vascas, los Reyes Católicos les informaron de la protesta de las mismas contra la pragmática fundacional, de la emisión de la otra aclaratoria, que rectificaba la primera, y de la reunión mantenida entre las partes en Briviesca para intentar alcanzar un acuerdo, que no fue posible. Por lo que un delegado de cada una acudió ante el Consejo Real a exponer su parecer. Tras lo cual, los monarcas ordenaron que cada mercader de cualquier parte —cofradía de Burgos, cofradías de las provincias vascas o de otras ciudades y villas— estibase sus mercancías en los barcos de su elección, pero que todas las naves partiesen juntas formando una flota, de manera que unos mercaderes llevasen sus géneros en las naves de los otros, si así quisiesen. De esta forma, la armada iría más segura. En cuanto a las averías, cada corporación las exigiría sobre sus propios mercaderes.

Sin embargo, como los de la Universidad de Burgos no se fiaban de la actuación de los navieros bilbaínos, cuando se hubo de armar la flota conjunta enviaron a su puerto a dos mercaderes con el cometido de vigilar el reparto de las averías, así como el pago de las gentes de armas que se iban a embarcar en la misma. Además, solicitaron de los soberanos que cuando surgiesen disputas a este respecto con los bilbaínos las entendiese el corregidor de la ciudad de Burgos, a lo que éstos accedieron.

No debieron satisfacer a las partes las resoluciones dadas por los Reyes Católicos, que dejaban la situación en tablas, por lo que prosiguieron con su particular lucha.

Como dije más arriba, en 1497 la Universidad de mercaderes de Bilbao redactó las ordenanzas mediante las que dispuso que quienes cargasen mercancías en los puertos y rías desde Bayona (Galicia) hasta Fuenterrabía, no lo hiciesen sin licencia de su fiel y sin dar sus averías, so pena de 50 doblas. Contra lo que actuó el preboste la ciudad, que presentó dicho estatuto ante el Consejo Real y alegó que era muy *esorbitante*, y había sido redactado por la voluntad de la Universidad, contra derecho y sin tener licencia para ello, ni jurisdicción. Además, era dañoso a la república, porque los

mercaderes burgaleses dejaban de acudir a Bilbao, por lo que el preboste perdería gran parte de sus derechos y se anularía el trato mercantil por su culpa. También denunció que habían redactado otras disposiciones igualmente exorbitantes y contra derecho. Una mediante la que estatuyeron que cualquier persona que se quejase contra dichas ordenanzas o alegase contra ellas, cayese, asimismo, en la pena de las 50 doblas; por lo que nadie había interpuesto demanda alguna contra las mismas. Mientras que otra establecía que no se pudiese vender hierro de 50 quintales abajo a ningún forastero, sino sólo a los mercaderes bilbaínos, como ya vimos, lo que significó la bajada de su precio. Los Reyes Católicos ordenaron al Consejo intervenir en el asunto, revisando las ordenanzas que, si eran perjudiciales y hechas sin licencia, debía mandar que no se usasen, así como castigar a quienes las redactaron sin tener autoridad.

La respuesta burgalesa llegó al año siguiente, 1498. Su prior y cónsules se dirigieron a los Reyes Católicos informándoles de que el año anterior ciertos mercaderes de Burgos, junto con algunos vizcaínos, habían fletado naves en pequeño número para transportar lanas y hierro, lo que les resultaba perjudicial, además de ser peligroso porque podían ser abordadas por los franceses, pues en ese momento había guerra contra ellos y los barcos castellanos habían recibido patente de corso para intervenir en la conflagración. La Universidad pidió a los monarcas que todos los navíos formasen una flota conjunta como se solía hacer. Lo que fue así ordenado. Esto renovaba la facultad de presión de Burgos sobre Bilbao, pues en cualquier momento podía boicotear su puerto, trasladando el embarque en masa de todas sus mercaderías a otras localidades⁸⁵².

También en 1498 algunos maestros bilbaínos —Martín Sáez de Leuzarra, Lope Sáez de Acha, Juan de Bilbao la Vieja, Juan Sáez de Zumelzu, Juan de Zabala, Martín Sáez de la Naja, Martín de Arbolancha, Ochoa de Arbolancha y Juan de Bermeo— se negaron a cumplir las ordenanzas más arriba vistas dadas por el concejo de su villa, entre 1477 y ese mismo año, so pretexto de que los merca-

852 En la obra colectiva dirigida por J.A. García de Cortázar (1985, II, p. 297), está cambiado el año del documento donde se recoge esta petición burgalesa, pone 1489, en lugar de 1498.

deres burgaleses no querían pagar las averías, ni el dinero de Dios, ni igualarse con el fiel y diputados de la Universidad bilbaína. Para tratar el asunto se reunieron el corregidor de Vizcaya, el concejo bilbaíno y el preboste con los fieles, diputados y maestros de la Universidad, que conminaron a los armadores al cumplimiento de las normas. Además, fijaron el flete del hierro en 2 gruesos flamencos por quintal. Los mercaderes burgaleses se avinieron a pagar dicho flete, siempre que fuesen los maestros los que corriesen con las averías acostumbradas. Además, los reunidos en Bilbao ratificaron la disposición arriba vista, promulgada el año anterior, 1497, por la Universidad en solitario, que establecía la supervisión del fiel de los mercaderes y la exigencia de averías y dinero de Dios sobre todos los barcos cargados entre Bayona y Fuenterrabía. Y, para evitar que los burgaleses fuesen contra sus ordenanzas, obligando a los maestros a que las incumpliesen, a buen seguro bajo la amenaza de llevar sus mercancías a otros puertos, dispusieron que quienes atentasen contra ellas fuesen castigados con la misma pena que dichos estatutos fijaban para quienes cargaban naves sin licencia del fiel y sin abonarle el dinero de Dios⁸⁵³.

5.2. Comienzos del siglo XVI: de la rivalidad a los primeros acuerdos

Parecía llegado el momento de alcanzar una paz entre las partes que, de momento, se quedó sólo en tregua, pues sus enfrentamientos perjudicaban a ambas: Burgos necesitaba del puerto bilbaíno; Bilbao, de las mercancías burgalesas.

De manera que en 1499 se firmó en Burgos una concordia entre ellas sobre el flete de navíos, que estaba pendiente desde las disposiciones reales de 1495. El acuerdo fue signado en la casa del Consulado de la ciudad, sito en La Llana. De una parte por el prior y cónsules de la Universidad de Burgos, por este orden, Francisco Castillo, Juan Pardo y Álvaro de la Torre, junto con el regidor Diego de Soria, y Gonzalo López de Polanco, diputados por la Universidad; y, del otro lado, por Pedro López de Vitoria,

853 Guiard, 1913, pp. LXXXVI-LXXXIX.

vecino de Bilbao y fiel de su concejo, como procurador del mismo, según testimonio de la carta de poder que a este respecto presentó —la cual iba firmada por el bachiller Juan de Herrera, alcalde de la villa, Juan Sánchez de Güemes, teniente de preboste de Tristán de Leguizamón, Juan Sánchez de Ariz, fiel, y los regidores Juan Pérez de Marquina, Martín Sánchez de Salinas, Ochoa Martínez de Goronda, Diego Fernández de Olarte y Juan Ibáñez de Artiaga—⁸⁵⁴.

Jurisdicción. Se estableció un régimen de separación entre las universidades con límites geográficos claros, según la costumbre. La jurisdicción de Burgos se extendería sobre los lugares situados al sur del Ebro, mientras que la de Bilbao quedaba en los del norte. Porque, tradicionalmente, la Universidad de Burgos comprendía consigo a las cuatro villas de la Transmiera (Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera), así como a Logroño, Nájera, Medina de Pomar, Segovia, Valladolid y Medina de Rioseco, cuyos mercaderes debían contribuir en sus averías, así como gozar de sus franquezas y libertades. Mientras que el condado de Vizcaya, Guipúzcoa, Álava, Vitoria y las Encartaciones debían estar juntas en una misma cofradía, con averías y privilegios comunes. Los de una confraternidad no podían acoger a los de la otra. En caso de tener que enviar representantes a la corte u otros destinos, la Universidad de Burgos nombraría a uno o dos, tantos como la fraternidad de Bilbao, que hablarían en nombre de ambas partes.

Fletes. Solamente se enviaría una flota anual a Flandes. Fle-tada únicamente por el prior y cónsules de la Universidad de Bur-gos, que contratarían los barcos de su elección, tanto bilbaínos como otros, y fijarían el precio de los fletes de la lana. Por lo que respectaba al hierro a cargar en dicha flota, el precio de sus fletes sería determinado por el fiel de la Universidad de Bilbao. Los de Burgos podrían embarcar hasta un tercio del hierro por ese mis-mo precio; pero su prior y cónsules debían rotular su carga para distinguirla de la de los bilbaínos. Mientras que, por su parte, los mercaderes vascos podían estibar sus sacas de lana, tras comuni-carlo a los de Burgos, al precio por éstos fijado. Eso mismo se haría

854 FDMPV, 98, pp. 1.182-1.222; Guiard, 1913, pp. 14-22; Guiard, 1931, pp. 17-18; Zabalá, 1907, pp. 24-29.

con las flotas con destino a Nantes y La Rochela, aunque no se especifica que solamente se enviase una escuadra anual. Quienes fletasen barcos al margen del prior y cónsules burgaleses, además de ser excluidos de futuros convoyes, serían multados con 100 doblas, a repartir entre Burgos y Bilbao. Si el *delincuente* era de la primera, ejecutarían la multa su prior y cónsules, dando su parte a Bilbao. Si era bilbaíno, la ejecutaría su cofradía, dando la suya a la universidad de Burgos. Los maestros, mercaderes y factores contrarios a estos acuerdos no serían incluidos en las flotas con destino a, o procedentes de, Flandes, Bretaña, La Rochela u otras; tampoco ninguna de las partes podía acogerlos en sus cofradías. No se es-
tibirían las sacas en las embarcaciones mediante *drao*, sino de la forma tradicional, con tablas. Las lanas debían ser vendidas en las *estaplas* de Flandes, Nantes y La Rochela, sin sacarlas a otros sitios. Sin que en la primera se pudiesen enajenar sacas de lana fiadas, salvo entre los de la misma nación o entre los de las dos cofradías (Burgos y Bilbao), pero no a extranjeros. Se procedería a su venta en los días y horas acostumbrados, fijados por los cónsules de la Universidad de Burgos, bajo las penas puestas por los mismos, que serían ejecutadas por los cónsules de cada parte, según fuese el contraventor. Debían ser nombrados dos escribanos de Bilbao, para que ante ellos se registrasen todos los fletes; uno escogido por los mercaderes de Burgos, que podían revocarlo a placer, el otro por el concejo de la primera. Además, debía haber un arca en la que guardar las copias de todos los contratos de flete, así como los documentos de ambas partes, de la que tendría una de las llaves el escribano de los burgaleses, la otra el de los bilbaínos.

Averías. Las naves fletadas con paños en Flandes, Nantes y La Rochela serían gravadas con los fletes y averías acostumbrados, por separado, sin juntar ambos, pues por ello se seguían inconvenientes. Este extremo se debía comunicar a los mercaderes de los citados lugares. Cuando dichas naves debiesen llevar gentes de armas (sobresalientes) y artillería, se debía acordar entre los cónsules y los tratantes, y luego consular a los fletadores, para que se decidiese por mayoría qué hacer; tras dicha decisión, el coste se repercutiría en las averías a pagar por todos. Las averías de cada nave exigidas

en Bilbao serían gravadas con un real de plata para pagar su registro por el escribano; otro para papel, tinta y comida del mismo; y, para el andador, mensajero y otras necesidades, 60 mrs. Cuando se hubiesen de fletar las flotas rumbo a Flandes, el prior y cónsules de Burgos, o los diputados por éstos, se establecerían en las posadas de su elección en Bilbao para tomar las correspondientes averías, indicando mediante carteles dónde tendría lugar su contratación; sitio en el que debía estar presente, asimismo, el fiel de los mercaderes bilbaínos. El resto del año las averías que se debiesen concertar de las flotas de Bretaña y La Rochela, o los retornos desde esos sitios y Flandes, se harían en casa de dicho fiel, como era costumbre. Pero en caso de que, eventualmente, resultase una avería gruesa (para equipar a las naves con gentes armas y artillería), entonces Burgos enviaría a sus oficiales, o a algún diputado de los mismos, y la contratación se haría en su posada. Entre estas averías se contenían las limosnas y dinero de Dios más arriba vistos.

Las partes se comprometieron a observar y guardar lo estipulado en el acuerdo, so pena de 1.000 doblas; un tercio para el juez ejecutor, otro para la otra parte y el restante para el concejo de la villa a la que perteneciese el infractor. Que en caso de ser una persona individual, sería multado con 100 doblas, con similar reparto.

Sin embargo, los mercaderes de la Universidad de Bilbao, que no había sido consultada por su concejo para suscribir el concierto con la de Burgos, consiguieron al año siguiente, en enero de 1500, rectificar esta capitulación. Por lo que de nuevo, los representantes del concejo bilbaíno y dos de la cofradía y Universidad de mercaderes de la villa, se reunieron con los oficiales burgaleses, otra vez en la ciudad castellana, para modificar algunos aspectos del concordato inicial, porque alegaban que eran perjudiciales para la citada Universidad. De manera que de esta renegociación saliesen acuerdos más justos para ambas partes. De un lado, en la reunión repitieron el prior y cónsules burgaleses, anotados más arriba, y de la parte bilbaína, Flores González de Artiaga, Ochoa Sánchez de Larrinaga, fiel, el susodicho Pedro López de Vitoria y Fernando Sánchez de las Ribas, que comparecieron en nombre del concejo, mientras que la Universidad de mercaderes estuvo representada

por el citado Fernando Sánchez de las Ribas y por Ochoa Pérez de Uriondo⁸⁵⁵. Tales enmiendas consistieron en:

855 Regidor del concejo de Bilbao en 1498 (ARCV, SV, 1433-2, fol. 10r). El poder otorgado por la Universidad de Burgos a sus procuradores, los antedichos prior y cónsules, era de carácter general, pues se trata de uno genérico dado el día de la designación de los mismos, en el que se les autorizaba, como vimos más arriba que se solía hacer, a fletar las flotas, concertar las averías, redactar ordenanzas... y cualquier iguala, apuntamientos y capitulaciones con las villas y lugares de la costa de Vizcaya y Guipúzcoa por razón de la contratación y trato de la Universidad. Dicho poder se redactó por el cabildo plenario reunido en su sede gremial del hospital de S. Juan. Y en él se denomina a sí misma como “Universidad y cofradía de Santispiritus de los mercaderes de la muy noble y más leal ciudad de Burgos”. Está suscrito por el prior y cónsules del año anterior, Gonzalo López de Polanco, Pedro Pardo y Diego Castro de Londres, junto a los restantes de la corporación allí presentes, en su nombre y en el de los ausentes: Juan de Polanco, Alonso de Astudillo, Gregorio de Béjar, Gregorio de Ayala, Andrés de Pesquera, Juan Jiménez de España, Fernando de Quintanadueñas, Pedro de Quintanadueñas, Gonzalo de Salamanca, Antonio de Villegas, Fernando de Burgos Arceo, Diego de Solís, Juan Gutiérrez, Guerra de Ennavas, Álvaro de la Torre, Diego de Bernuy, Diego de Castro, Juan de Tordómar, Álvaro de Gumiel, Alonso Sánchez de las Huelgas, el viejo, Alonso de las Huelgas, su hijo, Gonzalo de Montar, Juan Rodríguez de Haro, Alonso Pesquera, Francisco Benito, Pedro Cerezo, Gonzalo Sánchez de Castro, Juan de Herrera, Francisco de Santa Cruz, Diego de Carrión, Juan de Castro, Juan de Miranda y Bernardino de Miranda. Por su parte, el poder de los representantes bilbaínos, dado por el concejo de la localidad, es específico para la modificación del acuerdo anterior y aparece firmado por el licenciado Cristóbal Álvarez de Cueto, corregidor de Vizcaya, el bachiller Juan de la Herrera, teniente de alcalde, Ochoa Sánchez de Larrinaga y Juan Martínez de Mondragón, fieles, Juan Sánchez de Güemes, teniente de preboste, Pedro López de Barraondo, Diego Pérez de Zabala, Juan Martínez de Verdusco, Juan López de Lezcano, Ochoa de Arriaga y Juan Sánchez de Líbano, regidores, Martín Sánchez de Aguirre, Ochoa de Larrea y Martín de Escalante, diputados, el bachiller Pedro Sánchez de Iturribalzaga, letrado del concejo, Martín Pérez de Marquina, Lope Sánchez de Acha, Juan de Bilbao la Vieja, Martín Sánchez de la Naja, Lope Guerra de Isasi, Martín de Marquina, Ochoa Rola de Umonte, Sancho Sánchez de Arbolancha, el menor de días, Martín Sánchez de Zamudio, Juan de Bermeo, maestre, Pedro Martín Guiz de Enderica, Martín Sánchez de Taramona, Diego Fernández de Orlante, Pedro Ibáñez de Agurto, Pedro Sánchez de Amézaga, Ochoa Martínez de Maurica, Pedro de Zamudio, Pedro Martínez de Marquina, Pedro Sánchez de Sabugal, Pedro de Somorrosto, Pedro Ortiz de Arechaga, Martínez de Lezcano, Juan Sánchez de Catelinaga, Sancho de Hormaeche, Pedro Ibáñez de Uriano, Pedro de Ariz, Sancho Martínez de Ceberio, Juan Yerro, Diego Martínez de Urcuyu, Sancho de Landaeta, Juan de Zorroza, Juan Martínez de Goronda, Juan Sánchez de Cremoza, Hernando de Lezama, Martín de Aramayo, Ortuño de Uribe, García Martínez de Anchieta y otros muchos escuderos y hombres buenos de la villa. Junto a éste, les fue dado otro poder por los componentes de la Universidad de Bilbao, *juntos en nuestro ayuntamiento, según que lo habemos de uso e de costumbre de nos ajuntar en las cosas complideras a servicio de Dios, Nuestro Señor, e del*

Por lo que respecta a los fletes, el prior y cónsules de Burgos debían comunicar al fiel de Bilbao cómo se iba a fletar la flota de Flandes, quince o veinte días antes de hacerlo, para que los bilbaínos enviasen debidamente rotuladas las sacas de lana que quisiesen cagar, y así constase su origen. Del mismo modo, los burgaleses debían indicar a los bilbaínos qué hierros querían embarcar, hasta el tercio que les correspondía. Burgos se mostró dispuesta a que el fiel de Bilbao fletase a Nantes y La Rochela naves pequeñas (de hasta 50-60 toneles) con lana, hierro y otras mercancías de los de su Universidad, pero que no llevasen sacas de lana de los de la de Burgos; pues luego estos navíos menores eran usados para portar víveres a Bilbao, como mercancía de retorno. Quien no cumpliese los dictados del prior de Burgos para las flotas conjuntas generales, y ahora del fiel de Bilbao, para las antedichas flotillas, sería expulsado de su respectiva cofradía, y en caso de ser maestro, no sería contratado en adelante. Ambas universidades debían unirse para castigar a los mareantes y mercaderes rebeldes al cumplimiento de la capitulación. Si de ello se derivasen costas, cuando no pudieran hacerse efectivas las penas de los delincuentes, se echarían averías en la primera flota que partiese, de un sueldo por libra.

Por lo que se refiere a las averías. Se fijó su contratación en una casa elegida por el concejo de Bilbao, que sería denominada, como vimos más arriba, *Casa del Contar las Averías*, para todas ellas. Ésta sería construida a su costa en el plazo de un año. Tendría una puerta a la calle, con llave, y allí se guardaría el arca de los registros. Se formalizó la proforma de dichos documentos, donde debían constar los nombres de los oficiales de ambas Universidades. También se fijaron nuevas tasas para el registro de las averías y salarios de los escribanos. Además, se recordaron las averías que, desde antiguo, debían pagar los mercaderes extranjeros. Que correspondían a Burgos en el caso de las flotas cargadas desde Gibraltar hasta Flandes; mientras que desde Gibraltar hasta Cartagena (se

rey e de la reyna, nuestros señores, e al bien e común de la utilidad pública en las cosas concernientes a la Universidad e Cofradía de los mercaderes e maestros de la dicha villa de Bilbao. Signado por Hernán Sánchez de las Ribas, fiel, Diego Fernández de Olarte y Martín de Marquina, diputados por los mercaderes y maestros, y Juan Sánchez de Ariz, el joven, y Ochoa Sánchez de Arriaga, asimismo diputados.

añade que hasta Levante) serían para Bilbao. Además, ordenaron que los cónsules de las dos naciones se reuniesen en Flandes para hacer pagar sus averías a los suyos.

Sobre las expensas de los enviados a la Corte, o a otros lugares, en caso de que se tratasen asuntos de mercaderes, los gastos de estos comisarios serían sufragados en 2/3 por la Universidad de Burgos y el resto por la de Bilbao. *E que las penas que incurrieren los delincuentes que sean para las costas e espensas que allá hicieren las dos nasciones.*

Al margen de la capitulación de 1499, y de las enmiendas de la segunda, se aclaró que estos acuerdos tendrían una vigencia de 25 anualidades, a contar desde diciembre de dicho año⁸⁵⁶.

Por estas fechas de inicios del siglo XVI, al cuestionamiento del poder casi omnímodo burgalés sobre el comercio exterior con el norte de Europa mantenido por Bilbao desde años atrás, se sumó

856 Este concierto fue ratificado en una asamblea realizada por el concejo de Bilbao, en la que estuvieron presentes el licenciado Cristóbal Álvarez de Cueto, corregidor, y veedor real de Vizcaya, el bachiller Juan de Herrera, su lugarteniente de alcalde ordinario en la villa, Juan Sánchez de Güéñez, prebostao ejecutor por Tristan de Leguizamón, preboste, Ochoa de Larrinaga, Juan Martínez de Mondragón, fieles, Diego Pérez de Zabala, Ochoa de Arriaga, Martín de Escalante, Juan Martínez de Verduzco, Francisco de Arbieta, Martín Sánchez de Aguirre, Juan Sánchez de Libano, Juan Sánchez de Lazcano, regidores y diputados juramentados, el bachiller Pedro Sánchez de Iturribalzaga, letrado, diputado del concejo, Juan Pérez de Marquina, Flores González de Arriaga, Martín Sánchez de Arana, Juan Ochoa de Arana, Flores de Artiaga, el mozo, Íñigo López de Anuncibai, Pedro Jiménez de Agurto, Íñigo Martínez de Artiaga, Juan Jiménez de Ibayeta, Ochoa Pérez de Uriondo, Ochoa Martínez de Iruxta, Juan Fernández de Arbieta, Pedro López de Vitoria, Fernando Sánchez de las Ribas, Pedro Martínez de Lascano, Lope Sánchez de Acha, maestre de nao, Ochoa Martínez de Goronda, maestre de nao, Pedro de Agurto, hijo de Sancho Martínez, Ochoa Martínez de Manraca, Zumelzo, maestre, Íñigo Martínez de Oraca, Pedro Ochoa de Salinas, Diego Martínez de Urquijo, Martín Sánchez de Zurbarán, rementor, el bachiller Juan de Arbolancha, Martín Ochoa de Isasi, Fernando Sánchez de Uribarri, Juan Sánchez de Basozábal, Ochoa Sánchez de Castro, maestre de nao, Pedro de Goronda, Pedro de Arbolancha, Diego Pérez, Juan Sánchez de Catelinaga, Juan Sánchez, su hijo, escribano, Pedro González Otaca, Pedro de San Pedro, maestre de nao, Ochoa de Aseiti, Juan Sánchez de Fuica, escribano, Pedro Martínez de Alza, Sancho Martínez de Ceberio, procurador, Juan Pérez de Aldape, Pedro Martínez de Marquina, yerno de Martín de Ochoa, escribano, Juan Sánchez de Zumelzo, Íñigo Díaz de Trauco, escribano, Juan Sánchez de Leguineche, Pedro Sánchez de Zamudio y otros vecinos.

Sevilla. En 1501, Fernando de Sanlúcar, en el nombre de los mercaderes de la provincia de Sevilla y del reino de Granada, con el argumento de poder aumentar sus tratos en Flandes, solicitaron de los Reyes Católicos contar con cónsules propios en dicho condado, como los tenían los burgaleses y los de la provincia de Guipúzcoa y condado de Vizcaya. A los que los monarcas respondieron que ello iría en detrimento del prior y cónsules de la Universidad de Burgos, que eran los *cónsules de toda España*. Los andaluces se sintieron por ello agraviados, porque *nunca la costa del Andaluzía estuu sugeta a la gouernação* de los burgaleses, ni las mercancías andaluzas eran semejantes a las suyas, y, ni siquiera, compartían emplazamiento, pues los burgaleses estaban en Brujas y los andaluces en Anvergas (Amberes). En especial por lo que respectaba al reino de Granada, cuyos traficantes eran de nuevo trato —sin duda, en alusión a lo reciente que estaba la conquista del mismo—. De manera que, por estar apartados del resto, los andaluces *han fecho e tienen su confradía e diz que fazen y elixen sus cónsules syn que nadie se lo perturbe*. Y, si habían solicitado el refrendo regio era por la reverencia que tenían a los soberanos. Quienes, tras ello, solicitaron de la Universidad burgalesa que argumentase su negativa a que los antedichos contasen con cónsules y consulado propios⁸⁵⁷.

En el marco de esta nueva guerra entre burgaleses y andaluces, en 1504 varios diputados, en nombre de los cónsules de la nación de España, se dirigieron a los andaluces habitantes en Brujas, a los que se advirtió de que, según los privilegios de la Nación de España, confirmados por los señores de Flandes y reyes de España, estaban sometidos a la jurisdicción de dicho consulado; y se les recordó que ellos habían gozado también de las franquezas y privilegios de la Nación de España, por lo que debían contribuir a sus cargas y gastos, así como pagar los derechos de averías, como siempre habían hecho, en función de su mercancías. Los andaluces respondieron negativamente⁸⁵⁸.

El citado año 1501 la universidad de Burgos se quejó ante los Reyes Católicos por agravios sufridos. Al siguiente, 1502, la

857 AGS, RGS 1501-09, 220.

858 Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 208-209.

misma les solicitó, puesto que eran tiempos de paz con Francia y ya no era precisa una única gran armada, que en adelante pudiesen fletar dos flotas anuales, una en marzo y otra en octubre. Lo que le fue concedido, así como que nadie de la misma pudiese cargar sus mercancías en barcos no incluidos en dichas flotas, bajo pena de 3 doblas por saca.

Mientras que en 1504 surgieron nuevos motivos para la disputa con Bilbao. Ese ejercicio expiraba la tregua suscrita en 1500 por los vizcaínos con los alemanes, ratificada en 1502, por lo que los cónsules castellanos en Brujas solicitaron poderes al rey Fernando para una nueva ratificación. La cual los cónsules vascos se resistieron a firmar, por lo que el rey pidió explicaciones al prior y cónsules de la Universidad de mercaderes de Bilbao, de la que dependían los cónsules vizcaínos de Brujas. Quienes alegaron que, inmemorialmente, las treguas las signaban sus cónsules en Brujas en solitario, pues los castellanos apenas contaban con barcos (cargaban 30 ó 40 con sus mercancías, algunos de ellos vascos) y no tenían obligación de hacer armada ni firmar treguas, mientras que ellos poseían más de 500 embarcaciones. Por su parte, los del consulado de Burgos alegaron que las treguas beneficiaban a todos, por lo que debían ser suscritas también por los cónsules castellanos, que representaban a todo el reino, y no sólo por los vizcaínos, que lo hacían con una única provincia. El rey ordenó que las treguas se hiciesen conjuntas y que en ellas tuviesen preeminencia los cónsules castellanos, ya que los navíos vascos debían pagar las averías de la lana que llevaban de la nación castellana. El gobierno de Brujas apoyó esta decisión⁸⁵⁹.

Ese año 1504, para añadir presión sobre la otra parte, las justicias locales del condado de Vizcaya actuaron del lado de los mercaderes bilbaínos, de modo que, según denunció la Universidad de Burgos, embargaban sus barcos cargados con lanas y otras mercancías rumbo a Flandes, con la excusa de que eran necesarios para el servicio real, reteniendo la carga a bordo hasta que se echaba a perder a causa de la humedad, o dejándolos partir cuan-

859 González Arce, 2010b, p. 191; Guiard, 1913, pp. LIX, 22; Gilliodts-van Severen, 1901, pp. 205, 210-214; Fagel, 2007, p. 56.

do ya no era tiempo propicio para la navegación. Los monarcas ordenaron que una vez fuesen estibadas las naves éstas no pudiesen ser requisadas, salvo por expreso mandato real, siempre que fuesen bien aprestadas y armadas; pero, si todavía no estuviesen cargadas sí podían ser confiscadas, aunque se hubiese comenzado a preparar la flota.

En 1505 los armadores bilbaínos, tanto de la villa como de la ría y canal, informaron a la reina Juana de que hacía unos 6 ó 7 años que entre la Universidad de Burgos y el concejo de Bilbao se había llegado a un acuerdo para que en el contar las averías estuviesen presentes el delegado de los primeros, que iría a despachar las flotas, así como otro de los maestros, elegido por los mismos como fiel. Sin embargo, de un tiempo a esa parte, algunas personas de la villa, denunciando lo contenido en el citado acuerdo, no querían consentir que el diputado burgalés se hallase presente cuando fuesen contadas. Lo cual, de llevarse adelante, perjudicaría a los citados maestros, dado que los mercaderes burgaleses dejarían de usar ese puerto para remitir sus cargamentos desde otros embarcaderos.

Hacia 1505, los burgaleses enviaron a Bilbao ciertas disposiciones que los bilbaínos no quisieron acatar. Por ello, a pesar del concordato, el prior, cónsules y mercaderes realizaron una liga y monipodio para que nadie de la cofradía-consulado, tanto mercaderes de Burgos, como de Valladolid, Segovia y Medina de Rioseco, como sus factores de Flandes, Inglaterra, Bretaña y otras partes, embarcasen mercaderías algunas en navíos bilbaínos, ni utilizasen su puerto. Y aún más, para mantener este boicot, habían asentado el concierto por escrito, fijando multas para los contraventores. A lo que Bilbao contestó emprendiendo pleitos contra las localidades vecinas, apoyándose en sus privilegios, para evitar que los burgaleses trasladasen a ellas su tráfico comercial. Incluso se opuso a que el Condestable de Castilla, implicado en la actividad mercantil burgalesa como sabemos, fundase una nueva villa en Baracaldo, como vimos. Finalmente, Juana I prohibió en 1511, por ilegal, esta liga y monipodio organizados contra Bilbao⁸⁶⁰.

860 FDMPV 98, pp. 930-931, 1.074-1.076, 1.084-1.089; García Fernández, 2004, pp. 378-379; 1995, p. 284.

De hecho, según un pleito desatado en 1547 sobre el contar las averías entre Bilbao y Portugalete, que luego volveremos a ver y del que dije que Burgos pretendía por entonces hacer otro boicot a Bilbao, usando para sus embarques conjuntos el puerto y naves portugalujos y no los bilbaínos, y sin contar para ello con la Universidad de Bilbao, se dice que esta situación ya se había producido con anterioridad, entre 1505 y 1513; los ocho años que transcurrieron entre la reanudación de las hostilidades bilbaíno-burgalesas y la paz más o menos duradera que llegó tras la firma de un concordato ese año 1513, que ahora analizaré. Durante dicho intervalo: *los mercaderes de Burgos dis que tenían su contratación, e carga e descarga en la dicha villa de Portugalete, fazían en ella las dichas diligencias, e contaban allí sus averías ante vna persona deputada por la Vniversidad de Burgos*; que, por lo visto, fue el portugalujo Pedro de Salazar, que también era el encargado de dar la licencia de partida o dinero de Dios. Algo que habría ocurrido sin el conocimiento de la Universidad de Bilbao, pues se habría hecho de manera clandestina, según la misma; pero que, según el concejo de Portugalete, había sido público y notorio, y aceptado por los propios bilbaínos, que acudían a dicho diputado cuando sus barcos participaban en las expediciones⁸⁶¹.

Días después de prohibir las ligas y monopodios contra Bilbao, la reina accedía a la solicitud de su Universidad de mercaderes de crear un consulado, con idénticos privilegios y ordenanzas que el de Burgos. De manera que la carta de fundación del mismo, de junio de 1511, era idéntica a la del anterior, como hemos visto en apartados de más arriba⁸⁶².

Por ello Burgos cambió de táctica. Hizo uso de la prerrogativa anteriormente expuesta, contenida en la pragmática de concesión de la jurisdicción consular, y ese mismo año, la Universidad/Consulado de Burgos dictó su segunda ordenanza. Con excusa de fomentar el transporte en embarcaciones de gran tamaño, realizó una consulta a la reina a este respecto; quien aprobó lo dispuesto por éste y le invitó a legislar lo que estimase oportuno sobre el asunto. Fruto de esta autorización, la corporación se reunió en su

861 ARCV, SV 1933-2, fol. 48v-49v.

862 Guiard, 1913, pp. LXXXIV, 6-11, 563-571.

sede de la Llana, primera cita documental de la misma —si bien en la concordia de 1500 se dice que los representantes de Bilbao fueron recibidos por los oficiales de la Universidad de Burgos *en la casa del consulaje*—, para redactar un cuerpo de ordenanzas. En el preámbulo manifestaron que se había perdido la costumbre de embarcar las mercancías en grandes navíos, debido a que se vivían tiempos de paz y cualquiera podía emprender las rutas marítimas en barcos pequeños sin riesgos. Sin embargo, esta circunstancia, que en principio parecía favorable al fomento del comercio, se podría volver contraproducente en caso de que se reanudasen los conflictos, pues no se contaría entonces con grandes embarcaciones con las que realizar los viajes con mayor seguridad. Por ello, el Consulado dispuso que al menos la mitad de las mercaderías embarcadas desde Fuenterrabía hasta La Coruña, con destino a Flandes o Inglaterra, debían ser cargadas en naves de un mínimo de 200 toneles, y desde ahí hacia arriba; mientras que en la otra mitad quedaba al arbitrio del prior y cónsules qué barcos debían emplearse. La pena por contravención quedó fijada en 2 doblas de oro, repartidas por mitad entre el hospital de S. Juan y el propio Consulado. Otra disposición obligaba a estibar los géneros en los puertos que determinase el prior, quedando prohibido cargar barco alguno sin el permiso del mismo y fuera de naves fletadas por el Consulado.

Tras la ratificación de las ordenanzas por la reina, en 1512 el Consulado de Bilbao se negó a aceptar estas disposiciones, arrogándose la facultad de fletar los barcos que considerase, donde le pareciese oportuno; pues estimaba que se trataba de una artimaña de Burgos para arruinar su puerto, donde solamente podían fondear naves de menos de 200 toneles, porque las de mayor calado sólo podían hacerlo en Laredo o Pasajes. No obstante, finalmente el Consulado bilbaíno se vio obligado a rectificar, por la marcha de los burgaleses a otras plazas vascas, *donde les pareció que la contratación estaría mejor e más a su provecho*, y a recordar el viejo concordato firmado con ellos⁸⁶³.

863 Guiard, 1913, pp. 23-25; García de Quevedo, 1905, pp. 63-67; Basas Fernández, 1963a, pp. 39-40; García Fernández, 2004 p. 379; 1995, p. 284.

Surgió así un nuevo y definitivo convenio en 1513, al que antes he aludido, que suponía el triunfo de Burgos. El cual se respetó y mantuvo en vigor durante los 20 años para los que fue estipulado, tras los que fue prorrogado en 1533 por otros 25, con algunas modificaciones menores⁸⁶⁴:

Estando reunido el cabildo de su Universidad (de Burgos), convocado por su andador, en la sede de la casa del Consulado, en La Llana, presidido por el prior Juan Orense, y los cónsules Francisco de Covarrubias y Diego Jiménez⁸⁶⁵, se presentaron ante el mismo el preboste de Bilbao y el corregidor de Vizcaya, junto a otras personas, que decían hablar en nombre de la villa, para procurar poner paz en las discordias existentes entre la Universidad de Burgos y dicha localidad. Lo que a los mercaderes burgaleses les pareció bien, si los bilbaínos pedían estar en concordia para recuperar la antigua amistad existente entre la Universidad y Bilbao, para que se respetasen las capitulaciones anteriormente acordadas y se dejase de denominar *fiel y cónsules* a las figuras rectoras de los mercaderes bilbaínos, sin tener título para ello; de modo que sus representantes podían reunirse con los bilbaínos para entender sobre el asunto. Como tales fueron nombrados doce mercaderes de la Universidad⁸⁶⁶, que, junto al prior y cónsules, recibieron el poder cumplido de la misma para representarla en la negociación, en la que al menos debían estar presentes seis de los selecciona-

864 FDMPV, 98, pp. 1.182-1.222; Guiard, 1913, pp. 24-25.

865 Y, junto a ellos, los siguientes socios de la institución: Francisco Orense, Francisco del Castillo, Pedro Pardo, Gonzalo de Salamanca, Diego de Bernuy, Juan de Castro de Londres, Gabriel de la Torre, Juan de Matanza, Jerónimo de Vega, Francisco de Zuazo, Miguel de las Huelgas, Juan de Tordómar, Pedro de Plasencia, Alonso de Medina, Francisco Bonifaz, Luis de Gumiel, Juan de Vega, Luis de Calatayud, Andrés de Pesquera, Alonso de Astudillo, Diego de Medina, Francisco de San Vitores, Juan de Carrión, Juan de Herrera, Juan de Miranda, Alonso Jiménez, Juan de la Peña, Francisco de Maluenda, Juan de Hoyos, Gregorio de Cerezo, Juan de San Vitores, Alonso Sansoles, Antonio de Melgosa, Lope Pérez de Maluenda, Diego de Villadiego, Francisco de Salamanca, Francisco de Lerma Polanco, Alonso de Castillo, Andrés de Paredes, Diego de Salinas y Ortega de Mazuelo.

866 Francisco Orense, Francisco del Castillo, Antonio de Melgosa, Diego de Salamanca Polanco, Gregorio Béjar, Ochoa de Castro de Londres, Alonso de Astudillo, Diego de Bernuy, Pedro Pardo, Gonzalo de Salamanca, Fernando de Quintanadueñas y Diego de Medina.

dos. Por su parte, el concejo de Bilbao designó como comisionados en primer lugar a dos mercaderes de la villa, y como sustituto, o acompañante de los mismos, al fiel de ésta; más adelante, otro representante designado fue el propio preboste⁸⁶⁷. Que fueron a Burgos para entender con su Universidad, pedirles y rogarles que se retornase a los acuerdos de las capitulaciones anteriores (1499 y 1500); que, si era preciso enmendar, así se hiciese, *e que la amistad e paz e concordia que antiguamente solía haber entre la dicha Universidad de Burgos e la dicha villa de Bilbao se hiciese e conservase como siempre fue, e no se mirase a los enojos passados, e que en todo estamos prestos e aparejados de obedescer e aprobar todo aquello que a los dichos prior e cónsules parece ser que debía de hacer e consentir e aprobar non iendo contra sus libertades*. Fruto de lo cual resultaron las siguientes rectificaciones de los convenios iniciales, favorables a Burgos:

Por lo que se refiere a la jurisdicción, Castrogeriz y sus mercaderes quedaban comprendidos en la de Burgos. En lo referente a fletes, se dejó libertad a esa ciudad para enviar a Flandes cuantas flotas anuales estimase oportunas, cuando quisiese, siempre que al menos participasen siete barcos en cada una. Los días de venta en la *estapla* de Flandes fueron mantenidos (habían sido fijados en 1500 en lunes, miércoles y viernes), pero en la de Nantes se cambiaron a martes, jueves y sábado.

Aparte de dichas rectificaciones, en 1513 también fueron adoptados los siguientes acuerdos de nuevo cuño, igualmente en beneficio de Burgos:

Como Juana I había fundado el Consulado de Bilbao a imitación del burgalés, y dado a sus oficiales la facultad de denominarse *fiel y cónsules*, como en Burgos, contra lo cual habían recurrido los burgaleses, alegando que era perjudicial que hubiese otros cónsules distintos a los suyos, y para que la amistad entre las partes fuese efectiva, los oficiales de la Universidad de Bilbao se mostraron conformes con que en la provisión real se revocase dicho título, y suplicar a la reina que emitiese una sentencia aclaratoria para que

867 Se trató de Tristán Díaz de Leguizamón, Diego de Trauco, Diego Sánchez de Basurto (en sustitución del inicialmente nombrado Juan Sánchez de Ariz) y Francisco de Arbieto.

en adelante se designasen como *fiel y diputados*. Como en Flandes hubo disputas entre los cónsules de las dos naciones en cuanto a su prelación, según vimos, y al respecto, a petición de Burgos, se habían dado sentencias reales, a los de Bilbao les pareció bien que fuesen cumplidas las mismas. Y no sólo en Flandes, sino que la preeminencia de los burgaleses fuese igualmente guardada en Alemania, Francia, Inglaterra y en todas partes. Del mismo modo, el prior y cónsules de Burgos debían preceder al fiel y diputados de Bilbao en todas las cosas y en cualquier lugar que estuviesen. De manera que el concejo de Bilbao se dirigió a la reina para hacer de forma expresa cesión en estos dos últimos extremos, en lo tocante a la denominación de sus figuras rectoras y a la preeminencia de los burgaleses en tierras extranjeras.

Ese mismo año, 1513, dieciséis miembros del Consulado de Burgos, con el cónsul Diego Jiménez a la cabeza, puesto que el resto se encontraban ausentes, en la feria de Medina del Campo, incluidos el prior, Juan de Orense, y el otro cónsul, Francisco de Covarrubias, otorgaron su poder cumplido a este último junto a Pedro de Forca, que también se hallaban ausentes, para que en nombre de la Universidad pudiesen comparecer ante la reina Juana y solicitarle la confirmación de la capitulación firmada con Bilbao. Cuyo concejo hacía lo propio con su representante, para que actuase de igual forma.

Mientras que en 1535 fue renovada la concordia de 1513, así como confirmada por el rey Carlos I. Ratificación en la que se contienen también los acuerdos precedentes entre las partes.

Nacieron así, entre los concordatos de 1499 y 1500, más los nuevos acuerdos de 1513, unas ordenanzas con las que regular el comercio con la Europa atlántica.

No terminaron con ello, sin embargo, los enfrentamientos. Pocos años después se desató un nuevo pleito ante el Consejo Real, otra vez a cuenta del tamaño de las naves y su empleo preferente. Como vimos, entre 1478 y 1502 los Reyes Católicos emitieron diversas pragmáticas para fomentar la construcción de embarcaciones de gran tonelaje, a las que se concederían acostamientos y preferencia en el embarque frente a las de menor calado. En 1503 los monarcas

enviaron la pragmática de 1495 a los patrones y maestros de naves, así como al Consulado de Burgos, al tiempo que les comunicaban que Íñigo de Artieta les había solicitado una sobrecarta sobre el respecto, para que mejor fuese cumplida la citada ley.

En 1515, en consonancia con esa legislación, y con una carta de la reina Juana de 1511 dada en favor de la prevalencia de los barcos gruesos, el fiel y diputados de la Universidad de Bilbao —Diego de Basurto de Villasante, Antonio de Zabala y Juan Mixaot— y ciertos armadores bilbaínos alegaron haber botado en el condado de Vizcaya diversas naves grandes, a la vez que denunciaron que por parte del prior y cónsules de los mercaderes de Burgos, así como de los tratantes y factores que tenían cargo de fletar las lanas y otras mercancías, se había intentado quebrantar la normativa, arrendando ciertas naos y carabelas pequeñas, con lana y hierro destinados a Flandes, mientras que en el puerto de la villa de Bilbao había otros navíos mayores, en especial los suyos, que no habían sido contratados antes que los otros. La Universidad de Burgos, sin tener en cuenta su anterior apuesta por naves de gran tamaño, que sólo fue pues una estratagema contra Bilbao, contestó que ellos habían fletado sus mercancías con arreglo a sus nuevas ordenanzas, y solicitaron la intervención real para que en adelante nadie pudiese impedirles cargar los buques que quisiesen, conforme a las susodichas. Por su parte, los bilbaínos aprovecharon para recordar que las ordenanzas del Consulado de Burgos eran en su perjuicio, porque obligaban a despachar la mitad de la flota con barcos de 200 toneles arriba, y desde Santander hasta Fuenterrabía no había ningún puerto sin barra, y todas las barras eran de muy poco calado, de forma que una nave de 200 toneles estibada no podría entrar ni salir de amarradero alguno, excepto del de Pasajes y Laredo, a no ser que se esperasen a las aguas de las mareas vivas cada 15 días. Además, toda la costa se abastecía de mantenimientos provenientes de Burdeos y La Rochela, donde sus fondeaderos marítimos y fluviales eran, asimismo, pequeños y no podían atracar barcos de más de 100 toneles⁸⁶⁸.

Ese mismo año 1515 otro capitán de navío, el bilbaíno Ochoa Pérez de Uriondo, puso contradicción contra una flota de la Uni-

868 FDMPV 56, fols. 28r-v.

versidad de Burgos que estaba cargada en el puerto de Bilbao conforme a los acuerdos suscritos entre ambas localidades. Frente a ello, el concejo y la Universidad de mercaderes y navieros bilbaínos alegaron que la pragmática de preferencia de las naves gruesas no era aplicable en este caso. Mientras que la Universidad de Burgos se expresó en términos similares, recordando a la reina sus ordenanzas de 1512, por ella ratificadas, que le permitían estibar la mitad de la flota con naves de menos de 200 toneles.

Finalmente, en una fecha indeterminada del siglo XVI el Consulado de Burgos elevó un alegato a la corona, en el que exponía los inconvenientes de aplicar la pragmática que otorgaba preferencia de carga a las naves mayores sobre las menores en el transporte de las lanas a Flandes, en contra de las ordenanzas redactadas por él mismo. Como vimos más arriba, era costumbre del Consulado burgalés fletar dos flotas conjuntas al año rumbo a Flandes, con unas 15-20 naves de unos 200-300 toneles. Si parte de la carga de las mismas debiese entregarse preferentemente a una embarcación de mayor tamaño que las contratadas inicialmente, estos acuerdos conjuntos de fletamento quedarían rotos, y el nuevo buque no estaría preocupado por ellos, por lo que no se querría atener al precio de los fletes ni abonar las fianzas contenidas en éste. Lo que a la postre causaría que los restantes navíos tampoco lo respetasen. Otro inconveniente sería el tener que descargar las sacas de lana y otras mercancías para transbordarlas a los barcos de mayor tamaño, lo que multiplicaría los gastos de estiba y desestiba, y pondría en riesgo los géneros, por posibles daños derivados de las inclemencias meteorológicas. Otro serían las dilaciones a que habría lugar en caso de que una nave mayor quisiese ejercer su derecho preferente, pues mientras se llegase al acuerdo para su flete pasaría el tiempo propicio para la navegación, y solamente se podría enviar una flota anual. Un cuarto contratiempo era el propio tamaño de los cascos, pues los mayores de 300 toneles tendrían problemas para atracar en algunos puertos castellanos y flamencos. Además, si se empleasen las naos mayores se dejarían de construir las menores, que eran muy útiles tanto para el comercio como para la guerra, pues en ésta valían más dos de 300 toneles que una de

600, que además eran más manejables. Sucedió igualmente que las naves mayores estaban indicadas para el transporte hacia Andalucía (Cádiz y Sevilla), donde los surgideros eran de mayor calado, de manera que cuando llevaban lana a Flandes el retorno lo hacían a fondeaderos andaluces y no de la costa cantábrica. También la flota conjunta burgalesa era provechosa a la hacienda real, pues del beneficio de sus súbditos se nutría la misma, al ser más segura por estar armada por el Consulado para prevenir los perjuicios en caso de guerra o ataques corsarios, ya que era más fácil costear este gasto a repartir entre 20 navíos, con una moderada aportación de cada uno, que si navegase uno grande con la carga de dos o tres pequeños, que por falta de recursos debería hacerlo desprotegido. Lo que venía corroborado por la experiencia, pues cuando se enviaban flotas reales a Flandes, con gentes o dinero, se procedía del mismo modo que los burgaleses, mediante dos anuales de unos 15-20 barcos. Además, si cesase el trato de las lanas, se verían perjudicadas muchas gentes, aparte de los mercaderes, tales como los marineros o las de tierra que trabajaban en su custodia y embarque. A pesar de que había quienes pensaban que si las lanas no se exportasen los paños locales valdrían más baratos; frente a lo que el Consulado alegó que el alto precio no era causado por la materia prima, que era lo menos costoso, sino por la mano de obra; de forma que restaban anualmente en el reino más de 30.000 arrobas que no encontraban quién las labrase. De manera que si cesase la exportación también quedaría arruinada la cabaña lanera nacional. Por ello, alegó el Consulado, los Reyes Católicos aprobaron sus ordenanzas sobre el flete, aún después de haber emitido la pragmática sobre la preferencia de los barcos de mayor tamaño. Por último, le recordó al rey los servicios prestados y le suplicó mantuviese su costumbre en el flete de naves y la vigencia de dichas ordenanzas, pues *sin duda que qualquier nouedad en esto sería principio de su diminución*.

En semejantes términos se expresaron los representantes del condado de Vizcaya, quienes pidieron la derogación de la pragmática sobre el embarque preferente en naves grandes.

Los concordatos de 1499-1500 y 1513, arriba analizados, dejaron a los burgaleses como protagonistas del flujo de lana con

los puertos de la Europa del Norte, desde los embarcaderos cantábricos, y relegaron a los bilbaínos a un papel secundario, como gestores del tráfico del hierro. Esta posición subalterna no hubo de gustar a los vascos, quienes durante la primera mitad del siglo XVI respetaron con desgana los acuerdos con los castellanos. Más en la teoría que en la práctica, pues exportaron subrepticamente lana al margen de la Universidad/Consulado de Burgos, sobre todo por surgideros guipuzcoanos; al tiempo que pusieron sus barcos a disposición de mercaderes aragoneses, navarros o riojanos, que pretendían escapar al monopolio exportador burgalés. Éstos y otros desencuentros desataron un nuevo y gran conflicto en 1547, justo un siglo más tarde de que empezasen las rivalidades en Flandes. De cuyo análisis me he ocupado en otra parte⁸⁶⁹, de manera que, y dado lo avanzado de la fecha, aquí resumiré sus aspectos más destacados, sobre todo los que nos ayuden a comprender cómo era la práctica comercial y naviera de la ría de Bilbao.

En julio de ese año 1547 llegó al puerto de Portugalete un convoy de procedencia flamenca —como sabemos, se utilizaban indistintamente los amarraderos de esta villa y los de la propia Bilbao para las flotas flamencas y otras—, fletado por el consulado castellano de Brujas. Allí aguardaba el comisionado por la Universidad de Burgos para recibirlo, Juan Alonso del Castillo, que debía hacer descargar las naves y entregar a cada mercader propietario, a sus huéspedes o a sus encomenderos los fardos de ropa (paños), según las marcas de las compañías comerciales que los identificaban en su exterior. Sin embargo, no pudo hacerlo porque una turbamulta procedente de Bilbao, incluidos un teniente del corregidor de Vizcaya, Martín de Burgo, portador de la vara de la justicia, y algunos alguaciles, obligó, en nombre del concejo bilbaíno, al capitán de la flota, Francisco de Artieta⁸⁷⁰, y a los restantes maestros, a entregarle la cargazón que, junto a Artieta preso por haberse resistido, se llevaron en barcas y bateles rumbo a dicha villa. La explicación que dieron

869 González y Hernández, 2015.

870 En 1489 el preboste de Durango, Francisco de Artieta, fue denunciado porque llevó en su nave desde Murviedro (Sagunto) hasta Génova a un hereje. Probablemente no se tratase de la misma persona, pero puede que fuesen familiares (García de Cortázar, 1966, p. 266).

ciertos testigos fue que los maestros tenían instrucciones de desestibar en Bilbao y entregar allí el cargamento a los huéspedes locales, según constaba en sus libros de carga —que denominan como de *saborne*, como sabemos, del francés *seaborne*, marítimo o transportado por mar—, pero los portugalujos, y ente ellos su regidor, Antón Pérez de Coscojales, el viejo, que también fue apresado, trataron de impedirlo. Sin embargo, las órdenes que traía la flota, dadas por los cónsules castellanos de Brujas y ratificadas por la Universidad de Burgos de la que dependían, según el maestre de Portugaleta y testigo Pedro Ortiz de Iguereda, cuya nave formaba parte de ella, eran que desembarcasen en la barra de dicho amarradero tanto las naves residentes en él como las de Bilbao y Deva; mientras que las otras debían hacerlo en Laredo y Santander.

En la línea de los enfrentamientos anteriores estudiados más arriba, este secuestro se hizo para reivindicar el embarcadero bilbaíno del canal del Nervión frente al surgidero de Portugaleta, los derechos de carga y descarga, los de lonja, las tasas por contar y pagar allí las averías y los fletes del viaje, así como las correspondientes exacciones fiscales, caso del prebostazgo y las donaciones a instituciones eclesiásticas. Pero también implicaba una rebelión frente al Consulado de Burgos, dos de cuyos más conspicuos miembros sufrieron al mes siguiente ataques en sus intereses por parte de la villa de Bilbao. A un factor de Diego de Bernuy, no se le dejó llevar 50 cargas de pastel a Portugaleta, si bien sí se le autorizó más tarde. En octubre no se consintió a García de Salamanca trasladar 60 sacas de lana a dicho embarcadero, para las naos fletadas por la Universidad de Burgos rumbo a Flandes. Cuando pudo hacerlo, la flota ya había partido. Las excusas que se dieron en ambos casos fueron las ordenanzas locales que obligaban a que las mercancías que saliesen de Bilbao lo hiciesen en barcos de vecinos de la villa y a que, como ésta se sostenía gracias a los productos de acarreo, ningún recuero que pasase por ella de vacío pudiese sacar carga alguna, para que así siempre introdujesen suministros.

La respuesta de la Universidad de Burgos de ese mismo mes de octubre fue enviar a un juez de Portugaleta, acompañado de otra muchedumbre, a embargar una flota de barcos bilbaínos que

pretendían salir de ese amarradero rumbo a Flandes cargados con la lana de ciertos mercaderes riojanos, vitorianos y sus consortes (socios), embarcada por sus huéspedes de Bilbao, Martín de Bertendona y otros, junto con las sacas de otros comerciantes de dicha villa. Tras serles requisados parte del género y algunos aparejos de las naves, sus dueños ofrecieron fianzas en dinero para que el convoy pudiese partir, que no les fueron aceptadas por la justicia local hasta que no intervino de su lado el corregidor de Vizcaya. Pero cuando salieron, una vez que ya había zarpado la flota burgalesa, era demasiado tarde y el mal tiempo les hizo perder mástiles y velamen, así como poner en riesgo sus vidas. De manera que retornaron a puerto *pidiendo a Dios misericordia*, y la marcha definitiva no ocurrió hasta el mes de mayo del año siguiente, tras pasar los seis buques cargados el invierno en dicho embarcadero.

La razón esgrimida para la aprehensión fueron los acuerdos arriba mencionados que consagraban a la ciudad castellana en exclusiva el flete de la lana; de forma que nadie podía exportarla al margen de las naves designadas por la Universidad de la Contratación de Burgos. A este pleito, posteriormente apelado ante la Real Chancillería de Valladolid y el Consejo Real, se sumó luego la Universidad de la Contratación de Bilbao, con su fiel de los maestros, capitanes y mercaderes del año 1547, Juan Martínez de Ceberio, junto a los diputados (cónsules) Lope de Zaldívar y Lope de Barraondo, sustituidos el 25 de julio de 1548 por Pedro de Arizmendi, Sancho de Larrauri y Juan de Otaola; a ellos se unió el concejo de la villa. Mientras que por parte de la Universidad de Burgos actuaron en el proceso su prior en 1547, Gómez de Quintanadueñas, más los cónsules, Bernardino de Salamanca y Francisco de Gauña; junto con los mencionados mercaderes Diego de Bernuy, regidor de la ciudad, y García de Salamanca. En 1548, el nuevo prior fue Juan de Castro de Londres, y los cónsules, Jerónimo Pardo y Nicolás de Astudillo.

Los contraventores de las ordenanzas de 1511, como hemos visto más arriba, eran multados con 2 doblas de oro por saca de lana exportada al margen de la Universidad de Burgos, sanción por ella ejecutada, mientras que era la de Bilbao la que penaba a los maestros de las naos. La ventaja que obtenían dichos infractores, al margen

de fijar sus propias condiciones en los fletes (ruta, precio, averías, armamento, retornos...), era que al llegar a Flandes, Ruan, Nantes... días antes que la flota conjunta, vendían en mejores condiciones sus lanas⁸⁷¹. Por su parte, los maestros de las naves implicadas debían pedir perdón a la asociación si querían volver a ser contratados por ella. De forma que unos y otros se sometían a la autoridad del prior y cónsules burgaleses como si éstos fuesen los dueños de sus embarcaciones y de las mercancías que transportaban.

En su alegato en el proceso, los armadores bilbaínos esgrimieron un argumento de peso, el de las averías. Arguyeron que, con la excusa de enviar a sus diputados a despachar las flotas para ver si iban bien avitualladas, lo que pretendían los burgaleses era cobrar las averías a todos los mercaderes. De este modo, según los de Bilbao, los diputados de Burgos demandaban averías gremiales abusivas, y no sólo a sus miembros, sino también a aquellos otros a los que obligaban a formar parte de sus flotas. Motivo por el que, según algunos testimonios, y a pesar de que los conciertos de 1499-1500 y 1513 establecían que se hiciese de forma conjunta, nunca toleraron que las contasen en su puerto, labor que correspondía en exclusiva a la Universidad bilbaína. Una forma más de favorecer el embarque en dicho surgidero de los mercaderes descontentos con Burgos o con las altas tasas de sus flotas⁸⁷².

En los acuerdos entre burgaleses y bilbaínos subyacía un aspecto ambiguo, que permitió a ciertos mercaderes no observar

871 Caso del barco de Pedro de Larrauri, vecino de Baracaldo, que unos 25 años antes fue contratado por los burgaleses Pedro de Covarrubias, Diego López Gallego, el luego prior, Jerónimo Pardo, el licenciado Gallo, Íñigo del Hospital y Juan de Castro de Múgica, vecino y regidor de Castrogeriz. Por su parte, Sancho Gallo, de Palenzuela, había cargado en Laredo unos 18 años atrás lana en un barco que traía fruta de Málaga, por lo que fue multado por los cónsules de Brujas. Mientras que Lope García del Hoyo embarcó en Laredo lana en un buque procedente de Andalucía, al margen de la Universidad, junto a otros de la localidad, los cuales fueron sancionados por ésta, excepto el antedicho gracias a los contactos que tenía en ella. Hechos similares son relatados por los testigos del pleito para el puerto de Santander y otros.

872 El testigo Juan de Zornoza manifestó que por este concepto la asociación burgalesa llegaba a ingresar unos 15.000 ducados anuales de media. También arguyeron que, tal y como lo hacía esa Universidad, igualmente los mercaderes riojanos y alaveses enviaban delegados para despachar sus propias flotas.

su cumplimiento y fue la excusa para transgredir el flete de lana exclusivo que pretendían los primeros. Se trató de la jurisdicción territorial ¿Qué ocurría con las localidades situadas en la margen izquierda del Ebro, ajenas a la jurisdicción de Burgos, que no eran la villa de Bilbao? ¿Resultaron concernidas por estos concordatos que en principio había firmado ésta en nombre propio pero no de las restantes? En primer lugar, queda claro que Navarra y Aragón, y sus mercaderes, por ser reinos diferentes a Castilla, permanecieron fuera de los conciertos y podían exportar libremente lana. No obstante, no por ello Burgos dejó de tomar represalias, como no volver a contratar las naves de los armadores que llevaban dicha carga, tal y como relata algún testigo. Por lo que respecta a Vitoria y su provincia de Álava, parece ser, según otros testimonios, que sus comerciantes gozaban de cierta provisión o permiso real en el mismo sentido. De manera que habían sido, junto a Bilbao, las tres excepciones al embarque monopolista de lana por la Universidad de Burgos, y durante esos 50 años enviaron esta materia prima desde los puertos guipuzcoanos, Deva, San Sebastián y Pasajes, al margen de las flotas conjuntas, tal y como se recoge en los testimonios y en los contratos de fletamento conservados⁸⁷³. En cuanto a La Rioja, algunos insistieron en que dicha excepción no se extendía a los logroñeses ni a otros comerciantes, con los que la Universidad de Burgos había suscrito acuerdos por los que quedaban implicados en los embarques conjuntos. Algo que ya hubo de especificarse en el pacto de 1499, porque tanto Logroño, como Nájera o Santo Domingo de la Calzada, quedaban junto a la ribera sur del Ebro, por lo que, tradicionalmente, estaban comprendidas en la citada jurisdicción, al igual que Valladolid, Segovia, Medina de Rioseco u otras del interior de Castilla donde se hacía la contratación de la lana para la exportación.

Los testigos favorables a la parte bilbaína, entre ellos el fiel y cónsules de la Universidad de Bilbao, si bien reconocieron que la de Burgos organizaba los fletes anuales en exclusiva para los mercaderes castellanos y bilbaínos, arguyeron que sólo lo hacía con la lana

873 Sobre estos contratos, González y Hernández, 2011 y Gil, González y Hernández, 2013.

y no con otros artículos y que, en todo caso, tal facultad les venía no de las ordenanzas de 1511, sino de los convenios de 1499-1500 y 1513, que, una vez finalizados, la dejaban sin tal potestad. Mientras a su control escapaban los mercaderes de Logroño, Santo Domingo, Nájera, Vitoria, Navarra y Aragón —algunos testigos hablan incluso de Soria, Segovia y Medina del Campo—, que cargaban lana temprana para Flandes, con el conocimiento de Burgos, pues allí iban a contratar los seguros del viaje, por lo que si hubiesen tenido que esperar a las flotas conjuntas habrían recibido mucho daño, ya que los burgaleses no fletaban las naves hasta que estaban listas sus propias sacas. También alegaron que en el canal y ría del Nervión sí se embarcaba dicha materia prima al margen de la Universidad de Burgos, desde unos 40 años atrás, por parte de los susodichos y, en cuanto a la organización de sus flotas y fletes, actuaban de la misma forma que dicha institución, pero independientemente de ella. Algún compareciente declaró haber visto ejecutorias reales, seguramente para que fuesen cumplidas las sentencias de algunos pleitos, en las que se disponía que los del condado de Vizcaya y las provincias de Guipúzcoa y Álava pudiesen despachar lanas y otros artículos en las naves que quisiesen. Mientras que varias preguntas de los interrogatorios bilbaínos afirmaban que los maestros de Bilbao, Vizcaya y Guipúzcoa tenían costumbre de recibir en sus barcos, mayores o menores, y sin licencia de Burgos, los fletes de cualesquier mercancías, incluida lana, para Flandes, Francia, Inglaterra, Andalucía, Levante y otras partes, desde hacía más de 100 años. Otra pregunta aseveraba que si las ordenanzas de 1511 fueron ratificadas por la Corona fue por desconocimiento y porque en aquel tiempo los únicos mercaderes con gran volumen de negocio eran los burgaleses; pero a mediados de siglo ya era mayor el trato de las otras localidades que no el de Burgos, pues de las flotas que venían de Flandes, Francia o Inglaterra, de 1.000 fardes, 400-500 eran ajenos a su Universidad.

Conjugar los intereses de comerciantes de lana de unas regiones tan vastas como Castilla, País Vasco y Navarra era tarea dificultosa. Por un lado estaban los que conseguían la materia prima de forma temprana, los vitorianos, riojanos y sorianos, pues

la adquirirían de rebaños estantes, de corta trashumancia o cuyas rutas mesteñas terminaban en sus tierras, cercanas a los puertos de partida. De manera que hacia los meses centrales de primavera, abril-mayo, ya podía iniciarse el esquila y la compra de esta fibra precoz, que era embarcada en las flotas de finales de primavera y alcanzaba mayor precio en destino por ser la primera en llegar. Sin embargo, los mercaderes burgaleses y del interior de Castilla adquirirían sus géneros en torno a julio-agosto, cuando los ganados de larga trashumancia procedentes de la Meseta sur, Andalucía y Murcia, donde invernan, llegaban a pasar el estío. Esta materia prima era embarcada en las flotas otoñales, mucho más voluminosas que las primaverales. De manera que bastaba a los burgaleses no fletar armadas en primavera-verano, en las que no tendrían demasiado interés, alegando escasez de género, para neutralizar la competencia de la más apreciada lana temprana. A lo que el prior de Burgos, Castro, contestó que cuando lo solicitaban, los riojanos sí tenían sus flotas para sus lanas adelantadas⁸⁷⁴.

Las concordias entre Burgos y Bilbao expiraban, tras haber sido prorrogadas como vimos más arriba, en 1547, por lo que entre enero y febrero de ese año se dieron nuevas negociaciones. Sin embargo, según el interrogatorio bilbaíno, ante la falta de acuerdo, los de Burgos escribieron a Flandes, Inglaterra, Francia y otras partes donde estaban sus factores para que las mercancías que cargasen para Castilla no las enviasen a Bilbao, sino a Portugalete, y así se perdiese la contratación en el surgidero rival; los asentados en Flandes acordaron, además, sancionar a los que embarcasen sus productos en naves bilbaínas con una libra de gruesos (1.200mrs.) por fardel. Al mismo tiempo, Burgos capitulaba con Portugalete convertir su puerto en su embarcadero preferente, no despachar mercancías en Bilbao, ni fletar sus navíos, e intentaba que a este boicot se sumasen otras

874 Como uno de tantos ejemplos de fletes de lana precoz que los riojanos organizaron al margen de Burgos, el maestre bilbaíno Lope García de Isasi dijo haber llevado desde dicha villa a Flandes, unos 23 años atrás, las sacas que le dio Martín Jiménez de Bertendona, el viejo, de Bilbao, pertenecientes a vecinos de Logroño, de la compañía de Hernando de Soria, y de Hernando, Rodrigo y Pedro de Yanguas, y Pedro de Enciso, en su nave que zarpó en el mes de julio sin que lo impidiera la Universidad burgalesa, y allí volvió con los retornos.

plazas comerciales castellanas, a las que envió mensajeros. Hasta ese momento, como sabemos, los fletes, averías comunes y el dinero de Dios de los barcos de la ría del Nervión eran gestionados por el fiel y cónsules de Bilbao, incluidos los portugalujos, pero tras la ruptura los de este amarradero se negaron a que así fuese, como ahora veremos. Además, para entorpecer la fallida expedición bilbaína de ese año, los portugalujos quitaron unas balizas que los bilbaínos y su Consulado habían puesto en el canal años atrás, como también sabemos, para señalar unos escollos, por lo que algunas embarcaciones, como la nao de Mateo de la Haya, encallaron y costó mucho trabajo reflotarlas. Como no lograron con esta acción abortar su salida, fue cuando hicieron al juez de Portugalete embargar algunos buques, y lo requisado lo subieron al campanario de la torre de la iglesia de la localidad, lejos del alcance de sus dueños; lo que aprovechó la flota burgalesa, que también estaba en dicho fondeadero, para zarpar en primer lugar, llegar antes a Flandes y obtener mejores precios por sus lanas. Para mayor presión, a partir de entonces los burgaleses no quisieron contratar pólizas de seguros marítimos a los vecinos de Bilbao —algunos testigos declararon que no se hicieron para la lana, pero sí a naves que partieron hacia Terranova—, o efectuar con ellos operaciones mediante letras de cambio, boicot que se extendió, asimismo, a los mercaderes que se pusieron del lado de los bilbaínos, para lo que dieron instrucciones a sus factores del extranjero.

He aquí el origen de la disputa judicial desatada ese citado año 1547, que reavivó el conflicto gremial latente que enfrentaba a las partes por el control del comercio europeo⁸⁷⁵.

En esta reanudación de la trifulca, Burgos volvió a echar mano en su favor del viejo argumento de la importancia de las naves gruesas, que utilizaba o desechaba según sus intereses y circunstancias, como estamos viendo. Así, en sus dos interrogatorios se insiste sobre los beneficios bélicos que para el reino se derivaban de la fabricación de grandes buques y la potencia de los convoyes. Argumentos que justificaban, por sí solos, su papel protagónico en el comercio europeo a lo largo de los años. Algunas preguntas in-

875 Las obras clásicas sobre los consulados de Burgos y Bilbao, ni otras posteriores, nada recogen de dicho conflicto: Basas, 1963a; Guiard, 1913.

cluso contenían juicios de valor, pues se pedía a los comparecientes que opinasen si de la observancia de las ordenanzas de 1511 y de las flotas conjuntas se había derivado gran servicio al rey, y sus rentas, y gran utilidad a la república, por la construcción de naos gruesas; pues, de lo contrario, cada uno habría cargado en las naves que hubiese querido, que, generalmente, eran pequeñas, porque las grandes solamente se adaptaban a abultados volúmenes de carga, como los de la lana embarcada al unísono. Gracias a ello, se habían construido en todos los puertos muchos navíos de gran calado que servían para su defensa y para hacer armadas reales; que, sin la Universidad y las citadas flotas conjuntas, no se podrían conservar y se volvería a los pequeños, como antiguamente. Otra ventaja de estas voluminosas embarcaciones era que llevaban igual cantidad de personal fijo que las menores, como maestre, contra maestre, pilotos y despensero, mientras que transportaban más carga.

Al ir dotadas con mucha gente y artillería, en esos 50 años ningún convoy burgalés había sufrido abordajes ni daños, pues bastaba que uno de sus barcos lanzase algunos cañonazos para que los restantes acudiesen a socorrerlo. Y ello a pesar de los muchos enfrentamientos con flotas reales y corsarias extranjeras, algunos de los cuales son relatados por los testigos, que en muchos casos, al ver la potencia de las armadas castellanas, ni siquiera se atrevían a atacar o emprendían la huida. En tiempo de guerra era cuando llevaban más *sobresalientes* o gentes de armas, aunque en los de paz también partían suficientemente abastecidas de pólvora y artillería. Por el contrario, otras naos cargadas por particulares en Galicia, Andalucía o Canarias habían sido abordadas y robadas al ir solas, lo que demostraría la utilidad de las susodichas ordenanzas. Ciertos testigos manifestaron haber visto cómo muchas de ellas fueron asaltadas por no ir suficientemente provistas de la munición, armamento y soldados que sí llevaban las grandes flotas burgalesas⁸⁷⁶.

Los armadores y maestros interrogados favorables a la causa burgalesa se mostraron, en general, de acuerdo con la bondad de

876 Se citan ejemplos como el del navío de Sancho de Sabaza, de Portugaleta, que fue abordado cuando transportaba alumbre y sardina a Galicia, y el de San Juan de Bermeo, de Bilbao, que llevaba alumbre.

las ordenanzas de 1511 y la actuación de su Universidad en pro de las naves de gran calado y de las flotas conjuntas. Todo lo contrario que lo expuesto por los testigos pro bilbaínos. Caso del fiel de la Universidad de Bilbao y de otros que consideraron tales extremos muy perjudiciales, en especial para los puertos de Vizcaya, Guipúzcoa y Galicia, y que se construían menos naves gruesas porque últimamente los burgaleses no querían contratarlas, sino que preferían las pequeñas por más asequibles y manejables; y únicamente alquilaban las de los maestros amigos, mientras que otras bilbaínas de mayor calado y aptas para la defensa las dejaban al margen; como ocurrió con una de San Juan de Amézaga, de 400 toneles y sólo 2 años. Incluso los armadores de las embarcaciones de gran tonelaje habían interpuesto querellas contra Burgos, pues ellas, según las pragmáticas reales, tenían preferencia de embarque sobre las menores. Por todo ello, el año anterior, 1547, como la Universidad de Burgos no contó con las naves bilbaínas, éstas fueron arrendadas por los mercaderes de Bilbao, Vitoria y La Rioja relacionados en el pleito. También manifestaron que los riojanos, navarros, vitorianos, e incluso los bilbaínos, habían cargado tradicionalmente naves con lana y otras mercancías rumbo a Francia, Flandes e Inglaterra, al margen de Brugges, en Deva, San Sebastián y Pasajes, así como en la ría del Nervión, sin ser prendados; muchas de gran tonelaje y a mejores precios que las de las flotas burgalesas. Sobre todo, desde que hacía unos 18 años que había expirado la vigencia de las concordias más arriba vistas —si bien, como sabemos, luego fueron prorrogadas—. Del mismo modo que, sin tener autoridad para hacerlo, la Universidad de Burgos había fletado hierro con destino a Inglaterra. Además, si en las flotas conjuntas iban tantas naos gruesas era porque los comerciantes bilbaínos solamente podían arrendar buques locales, y éstos eran, en su mayor parte, grandes.

Las últimas preguntas de los dos interrogatorios burgaleses se centran en la secular lucha entre las dos asociaciones mercantiles por el control del comercio con la Europa del Norte. En esta disputa, los burgaleses supieron sacar grandes ventajas de la organización corporativa que la monarquía había diseñado desde finales del siglo XV y que había dejado descansar en su Universidad, a la que

convirtió en un tribunal público con jurisdicción judicial, policial y legislativa, en el ámbito de toda la Corona, al transformarla en Consulado. De manera que los bilbaínos, si bien lo hicieron a través de su propia Universidad, pugnaron, en sentido contrario, por conseguir un comercio libre ajeno a las limitaciones gremiales, o al menos por escapar al control que sobre ellos ejercía la asociación rival. Se trató de dos posturas encontradas, una que se beneficiaba de fórmulas feudales, tradicionales e intervencionistas, de estilo corporativista, y otra que buscaba explorar nuevos caminos hacia un incipiente libre mercado.

Los protagonistas bilbaínos de esta rebelión fueron en parte algunos de los huéspedes de los mercaderes burgaleses, como Martín de Arbolancha y Bartolomé de Catelinaga, que, a veces, también eran armadores, como San Juan de Amézaga, Juan de Zornoza y Martín de Bertendona, que actuó asimismo como huésped de los riojanos y alaveses, mientras que Juan de Quijano, factor de Diego de Bernuy, parece que cambió de bando y no sólo prestó testimonio de forma muy militante del lado de Bilbao, sino que fue uno de los exportadores de lana más activos de entre los denunciados en 1547. Se infiere con ello que algunos de los rebeldes bilbaínos que habían visto florecer sus negocios gracias a ser representantes locales de uno o varios mercaderes burgaleses, receptores o emisores de sus mercaderías (huéspedes), o incluso como empleados y agentes de sus compañías (factores), decidieron, llegado el momento, tomar el protagonismo y ponerse al frente de la exportación lanera de manera independiente. Aspectos sobre los que habrá que profundizar en otros trabajos.

En último lugar de los dos interrogatorios burgaleses se preguntó-afirmó que en todo el reino no había otra universidad que la del prior y cónsules de Burgos, y que la de Bilbao no tenía prior ni cónsules, sino fiel y diputados, según lo dispuesto por provisiones reales de Fernando el Católico. Este asunto de la denominación de los cargos rectores de las universidades no era baladí, pues implicaba, en función de sus apelativos, un mayor reconocimiento para las asociaciones de mercaderes, del que se derivaba la preeminencia de una sobre la otra y, por tanto, la pre-

valencia sobre el comercio internacional. Como hemos visto, en la concordia de 1513, en la que los burgaleses se impusieron a los bilbaínos, los primeros exigieron a los segundos que los rectores de su Universidad ya no se denominasen en adelante como *prior y cónsules*, pues no tenían título para ello. A pesar de que sí era así, pues la reina Juana I, cuando fundó su Consulado, en 1511, lo hizo con la misma estructura que el dado por sus padres, los Reyes Católicos, a Burgos, en 1494, que, como sabemos, estaba presidido por tales órganos unipersonales. Y que, como a resultas de ello, y como vimos más arriba, al menos desde la fundación de dicho Consulado y hasta 1512 se cambió el apelativo de los directivos del mismo con respecto a su precedente Universidad, y pasaron a llamarse *fiel y cónsules*. De manera que los bilbaínos hubieron de pedir a la soberana que, mediante una sentencia aclaratoria, modificase la pragmática de fundación de su Consulado para que, en adelante, sus regidores se denominasen como *fiel y diputados*⁸⁷⁷.

De esta forma, los testigos del lado de Burgos afirmaron que en el reino no existían otro *prior y cónsules* que los burgaleses, como forma de reafirmar sus competencias corporativas sobre el

877 En este sentido, Juan de Ariz, en nombre del fiel y diputados de la Universidad de Bilbao, *que son los cónsules de la Vnibersidad*, cuando solicitó a la reina Juana la fundación del Consulado arguyó: *que en la dicha villa de tienpo ynmemorial a esta parte ay los dichos fiel, e diputados que son vn consol mayor e dos menores, e Vnibersidad de mercaderes e maestros de naos e tratantes, los quales se suelen elegir e nonbrar por la dicha Vnibersidad por cada vn año, así como se heligen e nonbran prior e cónsules por la Vnibersidad de los Mercaderes de la çibdad de Burgos e en la misma forma e manera, e tienen su sello como Vnibersidad aprouada, e tienen sus hordenanças usadas e goardadas e confirmadas por los reyes de gloriosa memoria, mis predeçores, e tienen sus criados e fadores en Flandes e Ynglatierra e en Bretaña e en otras partes que confían sus mercaderías, e asimismo confían sus nabios de sus criados e fadores e que, si al tienpo de pedirles cuenta de lo que así se les da e encomienda, ouiesen de ir a ge los pedir e demandar a los llogares donde son naturales e ponerse en litigio de pleito con ellos resçiurón mucho agrauio e fatiga e se perderían sus tratos, así de mercadería como de las naos. Por ende, porque la dicha Vnibersidad de los maestros de naos e mercaderes e tratantes de la dicha villa de Viluaio se podiesen mejor cosechar, estén mejor horden para entender en la gobernación de sus tratos e mercaderías suplicó e pidió por merçed en el dicho nonbre que mandase que los dichos cónsules e Vnibersidad de la dicha villa de Viluaio tobiesen e goardasen en el dicho su consoladgo, entre los dichos mercaderes e maestros de naos de la dicha villa e su Vnibersidad e confradía, la forma ordenes que por la dicha mi carta e premáticas e hesençion está mandado que vengan e guarden los dichos prior e cónsules e mercaderes de la çibdad de Burgos, o que sobre ello probeyese como la mi merçed fuese (FDMPV, 135, p. 140).*

comercio internacional. Sin embargo, los bilbaínos no se mostraron dispuestos a soportar por mucho tiempo tal humillación y posición subalterna, de manera que cuando expiraron los concordatos entre las partes 18-20 años atrás, los rectores de su Consulado-Universidad volvieron a denominarse como *cónsules*, si bien mantuvieron el apelativo de *fiel*, tal y como dejaron bien claro en los interrogatorios; en los que la parte contraria, los testigos pro burgaleses, los seguían llamando *diputados*. Los deponentes pro bilbaínos afirmaron, además, que la aparición de sus fieles era anterior en el tiempo a la de los priores y cónsules burgaleses, y al trato comercial de los burgaleses con Flandes.

En ese mismo sentido versaron algunas de las primeras preguntas del interrogatorio bilbaíno, como la que afirmaba que el *juzgado de su fiel y cónsules de capitanes, maestros de naos y mercaderes* era previo al burgalés y contaba al menos con 100 años. El cual, desde tiempo inmemorial, conocía las diferencias entre navegantes y mercaderes locales sobre las naves y mercaderías embarcadas y descargadas en su puerto, al tiempo que se encargaba de organizar los fletes y contar las averías. Además, lo estimaban más conveniente y necesario para las costas de España que el de Burgos, pues atendía a mareantes flamencos, franceses, ingleses, cantábricos (desde Fuenterrabía a Galicia), portugueses y andaluces que iban a su amarradero, al estar compuesto por nautas experimentados, mientras que el de Burgos sólo aprovechaba a los propios miembros de su Universidad, y no a los marinos, por no residir en la costa ni tener experiencia en la navegación. También atendía asuntos de gentes de fuera que a él acudían, relativos a cuestiones náuticas, de seguros y otras. Por ello preguntaron-afirmaron que, por ser más expertos los vascos, el Consulado de Mar se había ubicado en Bilbao, y que de él dependían los cónsules vizcaínos de diversos lugares —se citan: Flandes, Bretaña, Inglaterra, Italia, Nápoles, Palermo, Mesina, Trapani, Gaeta, Génova, Barcelona, Valencia y Mallorca—; como dando a entender que tras la fundación del Consulado de Burgos no hubo más remedio que crear el de Bilbao, porque los burgaleses nada sabían de navegación marítima.

5.3. Mediados del siglo XVI: luchas entre Bilbao y Portugalete

A resultas de los enfrentamientos entre Bilbao y Burgos por el control del comercio con la Europa del norte, analizados más arriba, se desató, también a mediados del siglo XVI, uno paralelo entre Bilbao y Portugalete, por el dominio sobre la actividad portuaria de la ría del Nervión, al que he hecho alguna alusión.

La segunda villa era por entonces una aliada de Burgos en su intento de boicot sobre Bilbao, a la que querían dejar fuera de los grandes circuitos comerciales. Con tal fin, el Consulado de la ciudad castellana llegó a acuerdos con los portugalujos, para utilizar exclusivamente su embarcadero como punto de carga de sus géneros con destino a las plazas europeas en dicho canal navegable, y como atracadero para los retornos, sin contar para ello con las instalaciones bilbaínas. Intentos similares de monopolio anti bilbaíno se habían producido décadas atrás, como vimos, y fueron abortados por la intervención regia; pero, de haber triunfado habrían supuesto un golpe mortal para el surgidero de Bilbao.

No obstante, para haber tenido éxito esta iniciativa, los maestros portugalujos y otros que desearan utilizar su amarradero tendrían que haber escapado previamente a la autoridad de la Universidad/Consulado de Bilbao, que, como sabemos, ejercía el monopolio sobre la navegación y los embarques y desembarques en la ría, y era la que debía expedir las autorizaciones para tales actividades portuarias, ya fuesen protagonizadas por los vecinos de Bilbao, o por los de Portugalete y otras partes. Del mismo modo que percibía las pertinentes averías derivadas de dicha capacidad de gobierno.

Se trata de una contienda tardía entre ambas localidades ribereñas del Nervión, que, por tanto, escapa al marco temporal sobre el que se extiende este estudio, y de la que me he ocupado en otro trabajo⁸⁷⁸. Sin embargo, en dicha pugna, como en otras similares habidas en esas fechas entre Burgos y Bilbao, que también he abordado en otras investigaciones⁸⁷⁹, se desataron varios procesos judiciales entre las partes que contienen una detallada informa-

878 González y Hernández, 2015.

879 González y Hernández, 2011; Gil, González y Hernandez, 2013.

ción sobre cómo eran los usos portuarios en la zona, los cuales se remontaban a décadas atrás. De forma que en ellos podemos encontrar noticias de cómo se actuaba en los surgideros bilbaínos y portugalujos desde finales de la Edad Media.

En el especial en el pleito que voy a citar para concluir el presente estudio. El desatado hacia 1548 entre el concejo de Bilbao, el Consulado de Bilbao y los maestros de naos de esta villa, con el concejo, justicia y regimiento de Portugalete, y concejo, justicia y regimiento de Sestao, sobre el contar de las averías y fletes, y sobre la jurisdicción en la ría y canal del Nervión. En el cual se contuvieron como pruebas las copias de los registros de averías de finales del siglo XV, que he venido utilizando a lo largo de las páginas precedentes. Así como un extenso interrogatorio de casi 1.500 páginas que aportó la parte portugaluja, junto con la Universidad de Burgos, con el que pretendían demostrar que en su puerto se contaban las averías, se daba el dinero de Dios y se despachaban los barcos y flotas con total independencia de la Universidad de Bilbao, desde décadas atrás⁸⁸⁰.

Las preguntas del citado interrogatorio que aquí nos interesan son las siguientes:

1- Si conocían a las partes: de un lado, el concejo de Portugalete, la Universidad de Burgos, su prior y cónsules, y los maestros portugalujos Antón Pérez de Coscojales, Juan de Ugarte, Juan de Montellano, Pedro de la Sal y Sancho de la Pedriza —acusados por los bilbaínos de no haber observado las ordenanzas de su Universidad/Consulado sobre el embarque de mercancías—; del otro, el concejo de Bilbao. Así como los límites del término municipal de Portugalete.

2- Si sabían que Portugalete desde hacía más de 100 años era puerto de mar, y que en su alfoz sus justicias locales ejercían la jurisdicción civil y criminal, sin que la justicia de Bilbao ni su fiel y diputados (de la Universidad) se entrometiesen en causa alguna.

880 ARCV, SV 1935-4.

3- Si sabían que desde hacía más de 100 años gozaban en sus términos de la capacidad de carga y descarga de embarcaciones, de las que los prebostes locales percibían sus derechos, con el conocimiento del prior y cónsules bilbaínos y sin contradicción alguna.

4- Que los maestros y dueños de navíos que durante dicho tiempo efectuaban la estiba y desestiba de mercancías contaban sus averías en Portugalete. Si los géneros eran de burgaleses lo hacían con los enviados diputados para ello por su Universidad de mercaderes, así como en presencia de los dueños de los bienes. Estos representantes burgaleses eran los encargados de otorgar las licencias y el dinero de Dios, y ante ellos se hacían asimismo las diligencias necesarias para zarpar. Sin la concurrencia del concejo, Universidad y vecinos bilbaínos.

5- Que las averías siempre se habían contado así. De manera que si surgía alguna diferencia o litigio entre los cargadores y los dueños de los barcos, de forma inmemorial entendía en el caso la justicia ordinaria de la villa de Portugalete.

6- Que en todo este tiempo el prior y cónsules de la Universidad de Burgos que hacían su contratación en Bilbao, Portugalete, Laredo, Santander y otras partes tenían por costumbre tener una persona o más en cada uno de esos lugares, para que averiguasen las averías con los maestros que iban a formar parte de la flota, así como para la redacción de los registros de tales averías y de las cartas de cargazón, según las cuales se habían de cobrar dichas averías y fletes.

7- Que desde tiempo inmemorial cada vez que la Universidad de Burgos había efectuado su trato de carga y descarga en Portugalete, además de los diputados que allí tenían, para contar las averías y despachar la flota, todos los vecinos de Bilbao, Deusto, Baracaldo y otras partes que poseían naos fletadas por el prior y cónsules burgaleses iban a contar sus averías a la dicha villa de Portugalete. Lo que se había hecho mayormente desde 1505 hasta 1513.

8- Que antes de 1505 y después de 1513, cuando la Universidad de Burgos había tenido su contratación en Bilbao —pues, como hemos visto, entre ambos años se mantuvo un enfrenta-

miento abierto entre las universidades de sendas localidades, que se tradujo en un boicot de los burgaleses al puerto bilbaíno—, era allí donde los vecinos de Portugalete y otros iban a contar sus averías porque mediante sus cartas de fletamento el prior y cónsules de la misma los obligaban a ello, por motivo de las capitulaciones suscritas con Bilbao; porque los huéspedes de los cargadores entregaban a los maestros de los navíos las mercancías en dicha villa de Bilbao; porque los retornos iban consignados para acudir con ellos a dicho puerto, a los mencionados huéspedes de los cargadores; y, porque así constaba asimismo en los libros de *saborne* de los barcos.

9- Que en Bilbao había ordenanzas sobre el contar las averías que afectaban a sus vecinos pero no a los de fuera. Y que nunca se usaron para ciertas mercancías como el pastel, vino, azúcar, conservas de pescado, congrio, sardinas y otras que venían de Francia, Andalucía, Portugal, Galicia y otras partes; porque tales averías siempre se contaron entre los dueños y huéspedes de los géneros y los maestros de las naos.

10- Que aunque en Barcelona, Valencia, Mallorca, Nápoles y otros puertos de Levante había consulado de españoles y de otras *generaciones*, cuando allí llegaba alguna nao con mercancías, o se cargaban para diversos lugares, las averías comunes y grue-sas las contaban los dueños de tales bienes y los maestros de los navíos, sin tener en cuenta si en tales lugares había cónsules. Y si entre las partes surgían diferencias por motivo de tales averías u otras cosas tocantes a la navegación, entonces, si querían, recurrían a los cónsules locales, o, si no, ante la justicia ordinaria del lugar; según donde lo estimase el demandante.

11- Que la ordenanza que tiene Bilbao, y su fiel y diputados, recurrida en el pleito en proceso, que disponía que desde Bayona hasta Fuenterrabía no se pudiesen cargar navíos sin primeramente tomar licencia y dinero de Dios, dar fianzas de baratería de patrón y contar las averías en la villa de Bilbao, ante dichos fiel y diputados, nunca se había usado ni guardado. Y, si se hiciese, sería en daño notorio de todo el reino y los extranjeros.

En términos generales, como era de esperar, los deponentes corroboraron los extremos contenidos entre las preguntas. Pero, en algunos casos, añadieron algunos datos de interés, de entre los que se pueden destacar:

Cuando las averías a contar en Portugaleta no eran relativas a mercancías de burgaleses, entonces no se hacía ante los representantes de su Universidad, sino ante el mayor cargador, o el mercader con mayor cantidad de género embarcado. Fueron mencionados como huéspedes de los mercaderes burgaleses en Portugaleta Pedro de Salazar, Juan Ortiz de Zabala, Martín Sánchez de Bilbao y Juan de Montellano; que en los últimos tiempos habían sido diputados en nombre de la Universidad de dicha ciudad para contar las averías de su flota en el citado puerto, cada uno durante una anualidad, así como para dar a los maestros elegidos por sus empleadores para llevar sus mercancías el pertinente dinero de Dios, y la licencia para cargarlas, y recibir de dichos patrones las obligaciones de baratería y las fianzas. También esos huéspedes receptaban los géneros procedentes del extranjero consignados a su nombre, y lo hacían para sus clientes burgaleses, al tiempo que contaban las averías de los barcos arribados que los transportaban. El encargado ese año de contar estas averías de las importaciones era el antedicho Antón Pérez de Coscojales. Un maestre depuso que cuando contaba las averías en algún puerto castellano, éstas le eran pagadas a su llegada a los amarraderos de destino, como los flamencos, por las personas a las que las mercancías iban consignadas

En el caso de que los alcaldes de Portugaleta debiesen entender en las querellas entre mercaderes y maestros, lo hacían personalmente si eran tocantes a casos ordinarios. Si lo eran por motivo de navegación o averías gruesas, nombraban a dos personas de cada parte, entendidas en el asunto, a los que llamaban *hombres buenos*, para que determinasen al respecto. Si estos árbitros no se ponían de acuerdo, el alcalde podía designar a un tercero. Y, lo que ellos acordasen se había de cumplir. Tal proceder se tenía por costumbre desde mucho tiempo atrás.

Por lo que respecta al contar las averías por géneros, uno de los testigos manifestó que cuando se trataba de pescado éstas

se ajustaban a la llegada a Bilbao entre el maestro, que era él mismo, y los consignatarios, en las posadas de éstos, sin la intervención del fiel y diputados de la universidad local.

En las ocasiones en que los barcos surcaban el Mediterráneo y atracaban en sus puertos, las averías se contaban entre particulares, maestro y mercaderes, sin la intervención de los consulados locales —en especial en las ciudades antedichas, amén de Génova—, en la casa de los susodichos mercaderes. Pero, si surgían algunas disputas entre las partes, entonces sí se solía recurrir a los consulados locales y sus jueces, para ahorrar tiempo y acortar los pleitos. Aunque, sin embargo, en algunas ocasiones se presentaban ante la justicia ordinaria. Algún testigo habló de consulados en el extranjero *de la naçión de España e Vizcaya, e de otras naciones*.

5

Conclusión

A lo largo de las páginas precedentes, se ha analizado lo que podemos denominar como *hecho diferencial bilbaíno*, o *vizcaíno*, si se quiere, o conjunto de características, particularismos, ventajas, circunstancias y acontecimientos que llevaron a Bilbao a convertirse en la principal localidad de la costa cantábrica. Entre ellos se cuentan, sin duda, las excepcionales condiciones naturales de la ría del Nervión para la erección de instalaciones portuarias. Así como la gran disponibilidad de mineral de hierro en la zona, de fácil extracción, gran calidad y alta demanda. Si a ello sumamos la ubicación geográfica de la villa bilbaína, en un punto de confluencia de las principales rutas que conectaban el interior peninsular con la costa cantábrica, queda claro que estaba llamada a convertirse en una gran plaza mercantil. Pero también naval, pues, gracias a estos factores favorables, desarrolló una de las flotas más numerosas y variadas de Europa, cuyos mareantes se encontraron entre los más expertos y capaces de su tiempo.

No obstante, llegar a esta situación de liderazgo mercantil y naval no fue tarea fácil, ya que la localidad, dada su tardía fundación a comienzos del siglo XIV, tuvo que superar la competencia de otras que ya se hallaban consolidadas como centros comerciales, caso de Burgos, o como potentes sugideros, como San Sebastián. Como hemos podido ver a lo largo del trabajo, fue durante el reinado de los Reyes Católicos cuando Bilbao comenzó a sobreponerse a la concurrencia de sus dos principales competidoras antes citadas, y de otras plazas mercantiles y portuarias, como Santander o Laredo, por citar algunas; haciendo valer sus

mejores ventajas comparativas frente a ellas, así como el ingenio, emprendimiento y buen hacer de sus habitantes que, aunque llegaron más tarde al mundo del comercio y de la navegación, superaron ya con claridad a sus competidores de otros lugares en la segunda mitad del siglo XVI, cuando la villa se convirtió en el principal emporio mercantil y marítimo del norte peninsular.

Los rivales no los encontró Bilbao solamente en poblaciones más o menos lejanas, sino que hubo de lidiar asimismo con sus localidades vecinas, con las que se disputó la explotación económica de la ría del Nervión, sobre todo para su uso mercantil. Se trató de una tarea menos complicada, pues gracias a sus privilegios fundacionales pudo evitar que las anteiglesias ribereñas del canal pudiesen abrir puertos para la carga o descarga de mercancías, con lo que el surgidero bilbaíno se aseguró el monopolio a este respecto. No sin tener que recurrir a largos y costosos procesos judiciales, que, no obstante, le supusieron, una vez ganados, un control absoluto de dicho curso de agua. Pero sólo hasta su desembocadura, pues en ella se encontraba Portugalete, que sí gozaba de potestad de contar con embarcaderos para el tráfico comercial. Para sortear a esta villa situada más cercana al mar y de más fácil acceso, aunque muy expuesta a las inclemencias meteorológicas y con malas condiciones para la navegación por sus bancos de arena, y por ello menos dotada para ser un buen fondeadero que le arrebatase protagonismo, Bilbao utilizó la potencia de su flota y de su comunidad mercantil, frente a una escasamente poblada Portugalete, con pocos barcos y menos mercaderes. De manera que canalizó estas ventajas a través del gremio de tratantes y marinos que agrupó a los de la villa, su Universidad, que fue utilizado para controlar y gestionar el sistema portuario de la ría, incluido el surgidero portugalujo. De este modo, esta corporación, formada principalmente por bilbaínos, pero en la que se encuadraron igualmente maestros y comerciantes de otras partes de la ría, centró casi toda la actividad portuaria en los muelles bilbainos, y relegó a Portugalete al papel de antepuerto auxiliar de éstos. Gracias a ello, prácticamente todo el valor añadido de la actividad portuaria —construcción, reparación y radicación de naves, contratación de la marinería,

pago de tasas fiscales y derechos portuarios, empleo de mano de obra para las labores de estiba y acarreo de mercancías, almacenamiento y custodia del género, tareas de intermediación mercantil, como las de los huéspedes y factores, actividad hostelera para la atención de los forasteros, instalación de grandes mercaderes traficantes y formación de compañías mercantiles, circulación de flujos mercantiles de toda suerte de artículos y de toda clase de procedencias, etc.— recayó del lado bilbaíno.

Por ello, como en el ejemplo antedicho de las anteiglesias, Portugaete desplegó toda una estrategia judicial para intentar arrebatar a Bilbao parte de esos beneficios. Lo que dio lugar a una serie de pleitos sobre asuntos diversos, que fueron usados por la priera villa para intentar retener en su término concejil la actividad naval y mercantil. Caso, por ejemplo, del prebostazgo —tasa que percibía el preboste por la entrada o salida de mercancías—, de las manifestaciones de extranjeros —u obligación que tenían éstos de declarar el género que importaban o exportaban, para evitar la salida del reino de oro y plata— o del pago de averías —canon complementario a los fletes, que los mercaderes fletadores debían aportar en función de su cargamento para equipar las naves o atender a los gastos portuarios de la mismas—. Estrategia que sirvió de poco, pues Bilbao salió victorioso en casi todas las ocasiones y relegó a Portugaete a un papel de comparsa de sus intereses. En parte gracias a contar con el apoyo real, ya que la corona tenía especial interés en potenciar el desarrollo bilbaíno, y no solamente en el ámbito mercantil, como una plaza central para los intercambios con Europa, sino también como un emporio naval de primer orden, al que recurrir cuando se necesitaban naves para usos no comerciales, como la guerra, el traslado de personas reales o de artículos de gran valor estratégico, como metales precisos o subsistencias. Y, para ello, Bilbao contaba con los mejores barcos, inestimables para la monarquía. Que no dudó, por tanto, en dotar a dicha localidad con los más generosos privilegios y mercedes, los fiscales entre ellos.

Toda esta serie de causas judiciales que hubo de emprender Bilbao para convertirse en una localidad de éxito económico, situación que ha sabido mantener hasta hoy día, han servido para

que haya llegado hasta nosotros una gran cantidad de documentación desconocida, que me ha permitido escribir el presente libro. Precisamente, el puerto de Bilbao, y aun la propia localidad, se encontraban, a pesar de su importancia, entre los menos analizados y estudiados de todas las ciudades castellanas bajomedievales, debido a la escasez documental. Los diversos desastres naturales padecidos por la villa a lo largo de los años, sobre todo inundaciones e incendios, así como la intervención humana, han hecho que hayan desaparecido la gran mayoría de los documentos originales, que sí se han conservado, con desigual suerte, en otros lugares; sobre todo los concejiles y notariales. De ahí el poco interés de los historiadores por profundizar en el análisis del Bilbao medieval, frente al moderno, que es muhco mejor conocido; además de por conservar más cantidad de fuentes, por haber alcanzado un mayor desarrollo e importancia.

Sin embargo, bastaba con seguir la pista a estos procesos judiciales —en los que unos conducen a otros y están, casi todos, relacionados—, con reunir la documentación conocida hasta ahora, repasar y releer los trabajos existentes, así como recurrir a otros documentos, sobre todo reales, donde los bilbáinos no son los protagonistas, pero sí están presentes aunque sea de forma indirecta, para poder realizar un estudio como el que aquí finaliza que, por la riqueza de las fuentes manejadas, va a colocar a Bilbao entre los puertos mejor analizados, no ya de Castilla, sino de toda la Europa medieval.

De este modo, he podido profundizar en aspectos poco sabidos, o prácticamente ignorados, tanto para este fondeadero como para los restantes de su tiempo. Caso, por ejemplo, de los antedichos prebostazgo, manifestaciones de extrajeros o averías, pero también de los fletes de las naves, el tipo y carterías de éstas, las rutas comerciales, las peculiaridades de los sistemas portuarios con los que se traficó desde Bilbao, las gentes que lo hicieron —aunque no en detalle, algo que dejo para otro trabajo— o las agrupaciones gremiales que les sirvieron para impulsar sus intereses económicos, tanto en la propia villa vasca como en los principales emporios mercantiles europeos.

6

Siglas y bibliografía

SIGLAS Y ABREVIATURAS:

AGS: Archivo General de Simancas	fr: franco
ARCV: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid	gr: grueso
CC: Cámara de Castilla	L: libra
CED: cédulas	mr.: maravedí
cent: centenar	mrs.: maravedís
cn: cornado	pl: placa
cr: corona	PTR: Patronato Real
dr: dinero	Q: quintal
FDMPV: Fuentes documentales medievales del País Vasco. Directora, M. Rosa Ayerbe Iribar	rl: real
fl: florín	RGS: Registro General del Sello
	sd: sueldo
	SV: Sala de Vizcaya:
	T: tonelada

REGISTROS DE AVERÍAS (ARCV, SV):

Caja 1934 (1) fols. 1r-101r, exportaciones 1490(1)
Caja 1934 (1), fols. 101v-132v, exportaciones 1491
Caja 1934 (2), fols. 1r-36r, importaciones 1489
Caja 1934 (2), fols. 36v-51v, importaciones 1490(1)
Caja 1934 (3), fols. 1r-34v, exportaciones 1490(2)
Caja 1934 (4), fols. 1r-71r, exportaciones 1499

ARÍZAGA BOLUMBURU, B. (2008): "La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico", *Historia. Instituciones. Documentos*, 35.

ARÍZAGA BOLUMBURU, B., BOCHACA, M. y TRANCHANT, M. (2008): "Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge: La progression castillane dans le golfe de Gascogne", *Le commerce atlantique franco-espagnol: Acteurs, négoces et ports (XV-XVIII siècle)*, Rennes.

AZNAR VALLEJO, E. (1992): "La experiencia marítima; las rutas y los hombres del mar", Collantes de Terán, A. y García-Baquero, A. (coords.), *Andalucía 1492: Razones de un protagonismo*, Sevilla.

AZNAR VALLEJO, E. (2018): "Norma y conflicto en la navegación castellana bajomedieval", *Espacio Tiempo y Forma. Serie III, Historia Medieval*, 31.

BARKHAM HUSLEY, M. (2000): "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?", *Itsas*, 3.

BASAS FERNÁNDEZ, M. (1954): "Mercaderes burgaleses del siglo XVI", *Boletín de la Institución Fernán González*, 126.

BASAS FERNÁNDEZ, M. (1963a): *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid.

BASAS FERNÁNDEZ, M. (1963b): "Priores y cónsules de la Universidad de Mercaderes y Consulado de Burgos en el siglo XVI", *Boletín de la Institución Fernán González*, 161.

BENITO RUANO, E. (2004): *El libro del Limosnero de Isabel la Católica*, Madrid.

BOFARULL Y DE SARTORIO, M. de (1876): *Gremios y cofradías de la antigua Corona de Aragón. Colección de documentos inéditos del Archivo General de la Corona de Aragón*, XL, Barcelona.

Calendar of letters, despatches, and state papers, relating to the negotiations between England and Spain, preserved in the archives at Simancas and Elsewhere, Londres, 1862.

Calendar of the Patent rolls preserved in the Public record office. Prepared under the superintendence of the deputy keeper of the records, Londres, 1901.

CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. de (1779): *Memorias históricas: sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid (reedición, Barcelona, 1961).

CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. de (1990): *Libro del Consulado del Mar*, Barcelona.

Caja 1934 (4), fols. 71r-74v, exportaciones 1500
 Caja 1934 (5), fols. 1-29r, importaciones 1490(2)
 Caja 1934 (5), fols. 29v-51v, importaciones 1491(1)
 Caja 1934 (6), fols. 1r-20r, importaciones 1493
 Caja 1934 (6), fols. 20v-96v, importaciones 1494(1)
 Caja 1934 (7), fols. 1r-8, exportaciones 1496
 Caja 1934 (8), fols. 1r-7r, importaciones 1494(2)
 Caja 1934 (8), fols. 7v-95v, importaciones 1495
 Caja 1934 (9), fols. 1r-16v, exportaciones 1488
 Caja 1934 (9), fols. 17r-28v, exportaciones 1489
 Caja 1934 (10), fols. 1r-87v, exportaciones 1501
 Caja 1934 (11), fols. 1r-38v, exportaciones 1482
 Caja 1935 (2), fols. 2r-9v, importaciones 1481
 Caja 1935 (3), fols. 10r-40r, importaciones 1482
 Caja 1935 (4), fols. 40v-47v, importaciones 1483
 Caja 1936 (1), fols. 1r-24v, importaciones 1491(2)
 Caja 1936 (1), fols. 1r-27v, exportaciones 1496(2) (repite los 4 primeros barcos de exportaciones 1496(1), pero sigue con más)
 Caja 1936 (2), fols. 1r-7v, exportaciones 1494
 Caja 1936 (3), fols. 8r-95v, exportaciones 1495
 Caja 1936 (4), fols. 1r-74v, exportaciones 1499 (repetido)
 Caja 1936 (5), fols. 1r-62v, importaciones 1499
 Caja 1936 (6), fols. 63r-82v, importaciones 1500

BIBLIOGRAFÍA:

ABRAHAM-THISSE, S. (1992): "Les relations hispano-hanséates au Bas Moyen Âge (2)", *En la España Medieval*, 15.
 ARÍZAGA BOLUMBURU, B. (2005): "Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media", Arízaga Bolumburu, B. y Solórzano Telechea, J.A. (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño.

- CARLÉ, M.C. (1954): "Mercaderes en Castilla", *Cuadernos de Historia de España*, 21-22.
- CASADO ALONSO, H. (1995): "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)", Casado Alonso, H. (ed.), *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos.
- CASADO ALONSO, H. (1999): "Comercio y nacimiento del Estado moderno en Castilla (siglos XV y XVI). "Algunas reflexiones a la luz de nuevas corrientes de investigación internacional", *El Estado en la Baja Edad Media: Nuevas perspectivas metodológicas*, Zaragoza.
- CASADO ALONSO, H. (2002): "Religiosidad y comercio en el siglo XIV. La Cofradía de tenderos de paños de Burgos", *Poder y sociedad en la Edad Media. Estudios en homenaje al profesor Luis Vicente Martín*, Valladolid.
- CASADO ALONSO, H. (2007): "Las redes comerciales castellanas en Europa (siglos XV y XVI)", Casado Alonso, H. y García-Baquero, A. (eds.), *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, Madrid.
- CAUNEDO DEL POTRO, B. (1983): *Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Madrid.
- CHILDS, W.R. (1978): *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*, Manchester.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M. (1942): *Monografía histórica de la noble villa y puerto de Portugalete*, Bilbao (reedición, Portugalete, 1990).
- CÓRDOBA de la LLAVE, R. (2006): "Los instrumentos de la relación comercial. Medios, técnicas y útiles de transporte en la España bajomedieval", *El comercio en la Edad Media*, Logroño.
- CORONAS GONZÁLEZ, S.M. (1979): *Derecho mercantil Castellano. Dos estudios históricos*, León.
- CORONAS GONZÁLEZ, S.M. (1984): "Derecho mercantil y derecho de la mar en las villas vizcaínas medievales", *Vizcaya en la Edad Media*, San Sebastián.
- DÍEZ DE LASTRA Y DÍAZ GÜEMIS, G. (1929): "Las primeras ordenanzas de los zapateros burgaleses", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 6.
- DÍEZ DE SALAZAR, J.M. (1983): *El diezmo viejo y seco, o diezmo de la mar de Castilla (s. XIII-XVI) (Aportación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana)*, San Sebastián.

- DOEHAERD, M. (1963): *Études anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers (1488-1514)*, París.
- DUMOLYN, J. y LELOUP, W., (2016): "Monnikerede, a small town within the portuary system of the commercial metropolis of Bruges", Solórzano Telechea, J.A., Arízaga Bolumburu, B. y Bochaca, M. (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño.
- ENSENYANT PUJOL, G. (1991): "Notes sobre els primers gremis i con-faries coneguts a Mallorca (segles XIII-XIV)", *La manufactura urbana i els menestrals* (ss. XIII-XV). IX Jornades de d'estudis historics locals, Palma de Mallorca.
- FAGEL, R. (2011): "Spanish merchants in the Netherlands in the Early Modern Period", *The encyclopedia of migration and minorities in Europe. From the 17th century to the present*, Cambrigde.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (1995): "Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el Mediterráneo bajomedieval", Casado Alonso, H. (ed.), *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos.
- FERRER I MALLOL, M.T. (1964): "Documents sobre el consolat de castellans a Catalunya i Balears", *Anuario de Estudios Medievales*, 1.
- FINOT, J. (1899): *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, París.
- FONT RIUS, J.M. (1990): "Prólogo", *Libro del Consulado del Mar*, ed. de Capmany y de Montpalau, A., Barcelona.
- FOSSE, M. (1952): "Trafic rochelais aux XVe-XVIe siècles: marchands poi-tevins et laines d'Espagne", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 7.
- FRANCISCO OLMOS, M. de (1998): "La evolución de los cambios mone-tarios en el reinado de Isabel la Católica según las cuentas del Tesorero Gonzalo de Baeza (1477-1504)", *En la España Medieval*, 21.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A. (1966): *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos eco-nómicos y sociales*, Bilbao.

GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A. (dir.) (1985): *Vizcaya en la Edad Media: II evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*, San Sebastián.

GARCÍA DE QUEVEDO y CONCELLÓN, E. (1905): *Ordenanzas del Consulado de Burgos (año 1538)*, Burgos.

GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (1995): "Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascos (siglos XIV al XVI)", 118e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques, *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, París.

GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (2004): *Gobernar la ciudad en la Edad Media: Oligarquías y élites urbanas en el País Vasco*, Vitoria.

GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (2005): "Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascos en la Edad Media", Arízaga Bolumburu, B. y Solórzano Telechea, J.A. (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño.

GIL FARRÉS, O. (1959): *Historia de la moneda española*, Madrid.

GIL SÁEZ, J., GONZÁLEZ ARCE, J.D. y HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2013): "El comercio de los puertos vascos en la primera mitad del siglo XVI a partir de los contratos de fletamento", *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, 33.

GILLIODTS-VAN SEVEREN, L. (1901): *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges, recueil de documents concernant le commerce maritime et intérieur, le droit des gens public et privé, et l'histoire économique de la Flandre*, 1ère partie, de 1280 à 1550, Brujas.

GONZÁLEZ, T. (1829): *Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas*, Madrid.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (1992): "La política fiscal de Alfonso X en el reino de Murcia: portazgo y diezmos", *Studia Historica, Historia Medieval*, 10.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (1998): *Apariencia y poder. La legislación suntuaria castellana (ss. XIII-XV)*, Jaén.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2002): *La fiscalidad del señorío de Villena en la baja Edad Media*, Albacete.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2007a): "De la corporación al gremio. La cofradía de sastres, jubeteros y tundidores burgaleses en 1485", *Studia Historica. Historia Medieval*, 25.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2007b): "Las cofradías de pescadores de Valencia, siglos XIII-XV", Congreso *La Pesca en la Edad Media*. Sociedad Española de Estudios Medievales, Santiago de Compostela.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2007c): "Los cambistas compostelanos, un gremio de banqueros pionero en la Castilla medieval (siglos XII-XV)", *Medievalismo*, 17.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2008a): "La cofradía laboral como precedente del gremio. Los mercaderes de Toledo durante el reinado de los Reyes Católicos", *En la España Medieval*, 31.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2008b): "La organización de la producción textil y las corporaciones gremiales en las Ordenanzas Generales de paños castellanas (1494-1511)", *Anuario de Estudios Medievales*, 38/2.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2008c): "Las cofradías del mar en la Corona de Aragón (siglos XIII-XV)", *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie III. Historia Medieval, 21.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2008d): "Las corporaciones laborales como órganos de previsión social. Castilla, siglos XII-XV", *IX Congreso Internacional de la Asociación de Historia Económica* (Murcia, 9-12 de septiembre de 2008). Sesión: De la Beneficencia al Estado de Bienestar. Una Historia de la Seguridad Social.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2009): "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.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2010a): "El consulado genovés de Sevilla (siglos XIII-XV). Aspectos jurisdiccionales, comerciales y fiscales", *Studia Historica. Historia Medieval*, 28.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2010b): "La universidad de mercaderes de Burgos y el consulado castellano en Brujas durante el siglo XV", *En la España Medieval*, 33.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2010c): "Los gremios contra la construcción del libre mercado. La industria textil de Segovia a finales del siglo XV y comienzos del XVI", *Revista de Historia Industrial*, 42.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2011): "Análisis comparativo de las cofradías de pescadores de Castilla", *Historia. Instituciones. Documentos*, 38.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2013): "Las exacciones fiscales en el concejo de Alcaraz durante el siglo XIII", Pretel Marín, A. (ed.), *Alcaraz, del Islam al Concejo castellano: Edición conmemorativa del VIII Centenario de la Conquista*, Alcaraz.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2015): "Los flujos comerciales del puerto de Bilbao con la Europa atlántica (1481-1501)", *Cuadernos Medievales*, 19.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2016): *La casa y corte del príncipe don Juan (1478-1497). Economía y etiqueta en el palacio del hijo de los Reyes Católicos*, Sevilla.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2017a): *El negocio fiscal en la Sevilla del siglo XV. El almojarifazgo mayor y las compañías de arrendatarios*, Sevilla.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2017b): "La Hacienda Regia Castellana. Evolución de los sistemas impositivos y formación de una fiscalidad estatal (siglos XIII-XV)", XII Congreso Internacional de la AEHE, Salamanca.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2017c): "Los registros de averías del puerto de Bilbao, y otros documentos inéditos, fuentes excepcionales para el estudio del comercio bajomedieval", Seminario Internacional Las Fronteras En La Edad Media Hispánica (siglos XIII-XVI). Revisión historiográfica de un concepto polisémico, Sevilla.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2017d): "Pugnas entre monarquía y aristocracia por el control de los almojarifazgos costeros y otros derechos aduaneros de la Andalucía atlántica en el reinado de los Reyes Católicos", *Anuario de Estudios Medievales*, 47/1.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. y GIL SÁEZ, J. (2011): "El puerto de San Sebastián y su cofradía de mareantes de Santa Catalina (1450-1550)", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 21.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. y HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2011): "Transporte naval y envío de flotas comerciales hacia el norte de Europa desde el Cantábrico oriental (1500-1550)", *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 24.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. y HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2015): "Querellas corporativas en el comercio con Europa desde el Cantábrico oriental durante la primera mitad del siglo XVI, según un pleito de 1547", *Áreas*, 34.

- GONZÁLEZ ARÉVALO, R. (2011a): "Corso, comercio y navegación en el siglo XV: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia", *En la España Medieval*, 34.
- GOZÁLEZ ARÉVALO, R. (2011b): "Las galeras mercantiles de Florencia en el reino de Granada en el siglo XV", *Anuario de Estudios Medievales*, 41, 1.
- GONZÁLEZ DÍEZ, E. (1984): *Colección diplomática del concejo de Burgos*, Burgos.
- GONZÁLEZ DÍEZ, E. (1994): "El Consulado de Burgos en la Historia del Derecho. Sobre el concepto e implantación del instituto consular", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, II, Burgos.
- GUIARD Y LARRAURI, T. (1905): *Historia de la noble villa de Bilbao*, Bilbao.
- GUIARD Y LARRAURI, T. (1913): *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*, Bilbao.
- GUIARD Y LARRAURI, T. (1931): *Noticia de la fundación, desenvolvimiento y extinción del Consulado de Bilbao*, Bilbao.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1982): "Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía", *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y Comercio*, Sevilla.
- HUIDOBRO SERNA, L. (1926): *Santuario de Nuestra Señora la Real de Gamonal*, Lérida.
- HUSLEY, S. (1987): "Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713", *Itsasoa*, 3.
- IGUAL LUIS, D. (1998): *Valencia e Italia en el siglo XV: rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Valencia.
- INCLÁN GIL, E. (2005): "El dinero de la mar: el comercio de la costa vasca con Europa en los siglos XIV al XVI", García Fernández, E. (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el Medioevo y la Modernidad*, Bilbao.
- JEAN-MARIE, L. (2012): "Pilote, maître, seigneur, marchand, équipage... Les Normands à bord des navires au Moyen Age (XIIIe-XIVe siècles)", Solórzano Telechea, J.A., Bochaca, M. y Aguiar Andrade, A. (coords.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño.
- JEULIN, P. (1929): *L'évolution du port de Nantes. Organisation et trafic depuis les origines*, París.

- JEULIN, P. (1933): "Une page de l'histoire du commerce nantais du XVI^e siècle au début du XVIII^e siècle: aperçus sur la Contractation de Nantes (1530 environ-1733)", *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 40-2.
- LABAYRU Y GOICOECHEA, E.J. (1895): *Historia General del Señorío de Vizcaya*, Bilbao.
- LADERO QUESADA, M.A. (1993): *Fiscalidad y poder real en Castilla (1252-1369)*, Madrid.
- LADERO QUESADA, M.A. (2002): *El primer oro de América. Los comienzos de la Casa de la Contratación de las Yndias (1503-1511)*, Madrid.
- LADERO QUESADA, M.A. (2003): *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*, Madrid.
- LADERO QUESADA, M.A. (2008): *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid.
- LADERO QUESADA, M.A. (2009): *La Hacienda Real de Castilla, 1369-1504*, Madrid.
- LEÓN GUERRERO, M.M. (2009): "La Armada de Flandes y el viaje de la princesa Juana", *Revista de estudios colombinos*, 5.
- ORTIZ REAL, J. (1985): *Cantabria en el siglo XV: Aproximación al estudio de los conflictos sociales*, Santander.
- PORRAS ARBOLEDAS, P.A. (2005): "El derecho marítimo en el Cantábrico durante la Baja Edad Media: Partidas y rôles D'oléron", Arízaga Bolumburu, B. y Solórzano Telechea, J.A. (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño.
- PRIOTI, J.Ph. (1993): "Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au XVI^e siècle", *Annales de Bretagne*, 100, 3.
- PRIOTI, J.Ph. (2005): *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*, Bilbao.
- NAVARRO ESPINACH, G. (2006): "Los protagonistas del comercio: oficios e identidades sociales en la España bajomedieval", *El comercio en la Edad Media*, Logroño.
- MARÉCHAL, J. (1953): "La colonie espagnole de Bruges, du XIV^e au XVI^e siècle", *Revue du Nord*, 35.
- MARÉCHAL, J. (1985a): "Bruges, métropole de l'Occident", *Europese aanwezigheid te Brugge. De vreemde kolonies (XIVde-XIXde eeuw)*, Brujas.

- MARÉCHAL, J. (1985b): "Les sceaux des consulats d'Espagne à Bruges de 1330 à 1705", *Europese aanwezigheid te Brugge. De vreemde kolonies (XIVde-XIXde eeuw)*, Brujas.
- MATHOREZ, J. (1912): "Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne", *Bulletin Hispanique*, 14-15.
- MATHOREZ, J. (1922): "Notes sur la pénétration des Espagnols en France, du XIIe au XVIe siècle", *Bulletin Hispanique*, 24.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, S. (2005): "Desarrollo urbano de Bilbao en la Edad Media", Arízaga Bolumburu, B. y Solórzano Telechea, J.A. (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño.
- MOLLAT, M. (1975) : "De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe-XVe siècle) ", *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Âge, Temps modernes*, 87.
- MOLLAT, M. (1994): "El Consulado de Burgos en las ciudades francesas", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, II, Burgos.
- MORALES BELDA, F. (1974): *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona.
- QUETGLAS GAYÁ, B. (1939): *Los gremios de Mallorca. Breve estudio histórico-sociológico de los Colegios de Honorables Menestrales que florecieron en Mallorca desde el siglo XIII hasta el XIX*, Palma de Mallorca.
- RIVERA MEDINA, A.M. (1998): "Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el medievo a la modernidad", *Itsas*, 2.
- RIVERA MEDINA, A.M. (2015): "Espacios urbano y portuario: las dinámicas de gestión del canal y ría de Bilbao, ss. XIV-XVI", *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, La Laguna.
- RIVERA MEDINA, A.M. (2016a): "La construcción-reconstrucción de un espacio portuario: El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV-XVI", *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX: políticas y estructuras portuarias*, Madrid.
- RIVERA MEDINA, A.M. (2016b): "Navegación, comercio y negocio: los intereses vascos en los puertos flamencos en los siglos XV y XVI", Solórzano Telechea, J.A., Arízaga Bolumburu, B. y Bochaca, M. (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño.

- ROMERO ANDONEGI, A. (2008): "La figura del teniente de preboste o "prebostao" en las villas marítimas del Señorío de Vizcaya", *Zainak, Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 21.
- ROMERO ANDONEGI, A. (2008): *Documentación tardomedieval de la villa de Bermeo. Edición y estudio*, Tesis Doctoral, Universidad de Deusto.
- RONQUILLO RUBIO, M. (2015): "Mercaderes vascos en la Sevilla bajo-medieval", Solórzano Telechea, J.A. y Sicking, L. (coords.), *Diplomacia y comercio en la Europa atlántica medieval*, Logroño.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J.I. (2000): "Las villas castellanas de la costa cántabro-atlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo occidental", *Revista d'Història Medieval*, 11.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1944): *Historia de la previsión social en España. Cofradías, gremios, hermandades, montepíos*, Madrid.
- SANXO, P.A. (1895): "Constitucions de la caixa dels mariners de Mallorques", *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, 6.
- SICKING, L. (2017): *El almirantazgo y la armada de los Países Bajos durante los reinados de Felipe I y Carlos V*, Santander.
- SMITH, R.S. (1978): *Historia de los consulados de Mar (1250-1700)*, Barcelona.
- SOLÓRZANO TELECHEA, J.A. (1998): *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria. Documentación medieval (1253-1515)*. (Biblioteca Municipal de Santander, Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Archivo de la familia González-Camino y Archivo de la familia Sánchez-Tagle), Santander.
- SOLÓRZANO TELECHEA, J.A. (2009): "Villas y redes portuarias en la fachada Atlántica del Norte Peninsular", Val Valdivieso M.I. del y Martínez Sopena, O. (dirs.), *Castilla y el mundo feudal. Homenaje al profesor Julio Valdeón*, Valladolid.
- SOLÓRZANO TELECHEA, J.A. (2015): "La 'Nación de Vizcaya y de la Costa marina de España': la colonia de mercaderes, marineros y transportistas del Cantábrico en la ciudad de Brujas en la Baja Edad Media", Solórzano Telechea, J.A. y Sicking, L. (coords.), *Diplomacia y comercio en la Europa atlántica medieval*, Logroño.
- SPUFFORD, P. (1991): *Dinero y moneda en la Europa medieval*, Barcelona.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. (1959): *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, Madrid.

- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. (1965): *Política internacional de Isabel la Católica*, Valladolid.
- TANGUY, J. (1956): *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*, París.
- TORRE DEL CERRO, A. de la (1949): *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, Barcelona.
- TORRE DEL CERRO, A. de la y SUAREZ FERNÁNDEZ, L. (1963): *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid.
- TORRES Y LÓPEZ, M. (1931): *El proceso de formación de las Ordenanzas de Bilbao de 1837*, Bilbao.
- TOUCHARD, H. (1967): *Le commerce maritime breton á la fin du Moyen Age*, París.
- TRANCHANT, M. (2003): *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes.
- TROCMÉ, E. y DELAFOSSE, M. (1952): *Le commerce Rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e*, París.
- UÑA SARTHOU, J. (1900): *Las asociaciones obreras en España. Notas para su historia*, Madrid.
- VANDEWALLE, A. (1994): "El consulado de Burgos en los Países Bajos", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, I, Burgos.
- ZABALA Y ALLENDE, M. (1907): *El Consulado y las Ordenanzas de Comercio de Bilbao*, Bilbao.



UNIÓN EUROPEA

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Una manera de hacer Europa



UNIVERSIDAD NACIONAL
de MAR DEL PLATA

.....

ISBN 978-987-544-981-7



9 789875 449817