

# LAS VILLAS CASTELLANAS DE LA COSTA CÁNTABRO-ATLÁNTICA Y SU PROYECCIÓN COMERCIAL EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL.

por

*Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar*

(UNIVERSIDAD DE OVIEDO)

A fines del siglo XII el monje cluniacense Ricardo el Poitevino describe La Rochelle como “un burgo admirablemente construido con un puerto... al que multitud de navíos arriban cada día procedentes de diversos países para comerciar allí”<sup>1</sup>.

No es aventurado suponer que ya en esta temprana época figurarían entre esos navíos extranjeros algunos procedentes de los puertos de las villas nuevas que comenzaban entonces a esmaltar la dilatada orla costera cántabro-atlántica del reino de Castilla. Tal suposición la confirma para la época inmediatamente posterior una noticia fechada en 1224 que registra la presencia de “ocho” españoles en aquella ciudad, aunque no se precise su exacta procedencia regional<sup>2</sup>.

El puerto de La Rochelle se perfilaba ya en torno al 1200 como uno de los principales centros de escala del comercio atlántico, en el que muy pronto aparecen plenamente articulados los puertos de las villas nuevas de la costa norteña castellana, desde el Bidasoa hasta el Miño<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Cit. R. FAVREAU: “Les débuts de la ville de la Rochelle”, *Cahiers de Civilisation Médiévale*, XXX, núm. 1 (Poitiers, 1987), p. 9.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 30.

<sup>3</sup> Remito al artículo de FAVREAU *cit. supra*, nota 1; para un aspecto puntual vid. J.I. RUIZ DE LAPEÑA: “Presencia de los puertos cantábricos en las líneas del comercio atlántico bajomedieval: las relaciones entre Asturias y La Rochelle”, *La Península Ibérica en la era de los descubrimientos (1391-1492)*, III Jornadas Hispano-portuguesas de Historia Medieval, Sevilla, 1991, pp. 371-392. Cfr. también *infra*.

Demos un salto en el tiempo para situarnos a principios del siglo XIV. En 1304 refiere el cronista Villani cómo

“Por este tiempo pasaron el Estrecho gentes de Gascuña con navíos llamados cocas y entraron en corso para nuestros mares, haciendo no poco daño. Desde entonces los genoveses, venecianos y catalanes empezaron a emplear las cocas por embarcaciones más seguras y de menos costo, relegando las naos gruesas, que fue en nuestra marina gran mutación”<sup>4</sup>.

Casi un siglo media entre esas dos noticias de las que la segunda certifica la incipiente soldadura de las dos grandes áreas del comercio marítimo del Occidente medieval —la atlántica y la mediterránea—, para la que habían preparado el camino, ya unos años antes, genoveses y mallorquines con sus desplazamientos al norte de Europa<sup>5</sup>; y los comienzos de una, todavía al principio tímida, presencia de las naves de las villas portuarias castellanas de la costa cántabro-atlántica en el Mediterráneo, en ascenso creciente a lo largo de los siglos finales de la Edad Media.

¿Qué había ocurrido para que se produjese este hecho que, con el paso del tiempo, supondría una verdadera revolución en el esquema tradicional de las relaciones comerciales entre el espacio mediterráneo y el noroeste de Europa? ¿Cuáles son los antecedentes de esa irrupción de las naves de los puertos norteños castellanos —vascos, cántabros, asturianos, gallegos— que llegaría a constituir a principios del siglo XV, como sostiene Heers, “un rasgo característico de la vida marítima del Tirreno y uno de los grandes acontecimientos de la época”<sup>6</sup>.

\* \* \*

<sup>4</sup> Cit. por C. FERNÁNDEZ DURO: “La marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española”, en *Historia General de España* dirigida por Cánovas del Castillo, Madrid, 1891, p. 55.

<sup>5</sup> Y. RENOARD: “Les voies de communication entre pays de la Méditerranée et pays de l’Atlantique au Moyen Age. Problèmes et hypothèses”, *Mélanges d’Histoire du Moyen Age Louis Halphen* (Paris, 1951), p. 588. Y recientemente D. ABULAFIA: *Un emporio mediterráneo. El reino catalán de Mallorca*, Barcelona, 1996, pp. 229 y ss., donde se ocupa de las relaciones “Del Mediterráneo al Atlántico”.

<sup>6</sup> J. HEERS: *Occidente durante los siglos XIV y XV*, Barcelona, 1968, p. 128.

Una comprensión cabal de la dinámica proyección comercial de las villas cántabro-atlánticas en el espacio mediterráneo remite obligadamente a la consideración del largo proceso de creación y consolidación de esa red urbana costera cuya población encontraría en su vocación náutica el fundamento de la rápida prosperidad económica de muchas de esas villas y de la activa presencia de sus naves en los circuitos mercantiles europeos: primero del arco atlántico y, en el curso del siglo XIV, en los del Mediterráneo occidental, tanto en el frente peninsular de la Corona de Aragón como en el de la Italia peninsular e insular y en la fachada costera meridional de Francia.

A la descripción de esos antecedentes —fundación y etapa inicial del desarrollo de la vida portuaria de las villas de la orla costera norteña del reino de Castilla— se dedica la parte primera y fundamental de la presente exposición. A ella sigue una rápida recapitulación de las razones, cronología, nivel de participación por áreas regionales y características de la presencia de las naves y marinos de los puertos castellanos norteños en el ámbito del comercio del Mediterráneo occidental, aspectos éstos ya mucho mejor conocidos tanto desde la perspectiva de una densa historiografía fundamentalmente franco-italiana como de una todavía reciente y modesta en número, pero cada vez más esclarecedora contribución bibliográfica y documental hispana, de la que es obligado destacar las espléndidas aportaciones brindadas en los últimos años por E. Ferreira Priegue<sup>7</sup> y D. Igual Luis<sup>8</sup>.

\* \* \*

La emergencia de núcleos urbanos en los aproximadamente 1.300 kms. de la dilatada orla costera que se extiende entre las desembocaduras de los ríos Miño y Bidasoa y comprende los espacios regionales de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco, es un fenómeno tardío, que no comenzará a manifestarse de forma sostenida e intensa hasta la segunda mitad del siglo XII, después de la muerte de Alfonso VII el Emperador (1157) y la consiguiente separación de los reinos de León y Castilla.

---

<sup>7</sup> E. FERREIRA PRIEGUE: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, 1988.

<sup>8</sup> D. IGUAL LUIS: *Valencia e Italia en el siglo XV: rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Valencia, 1998.

Aunque este monarca había protagonizado ya algunas aisladas actuaciones repobladoras en el frente marítimo astur-galaico concediendo fueros, en fecha imprecisa, a Ferrol<sup>9</sup> y en 1155 a la villa asturiana de Avilés<sup>10</sup>, habrá que esperar al reinado de sus sucesores al frente de los reinos, ya separados, de León y Castilla —Fernando II y Alfonso IX en la orla costera del primero y Alfonso VIII en la marina castellana— para asistir al despliegue de una intensa y programada política de promoción urbana en la línea litoral de esos reinos y en su traspáis inmediato. Esa actividad fundacional, continuada a lo largo de un dilatado proceso de unos dos siglos de duración (finales del siglo XII-finales del XIV), dará origen a la formación y consolidación de una densa red de villazgos llamados a un activo protagonismo histórico en esas áreas de la periferia norteña peninsular<sup>11</sup>.

La primera etapa de ese proceso repoblador corresponde al período de aproximadamente setenta años que transcurre desde la muerte del Emperador hasta la definitiva unión de León y Castilla en la persona de Fernando III (1230); y la política regia fundacional de nuevos villazgos logrará en el extenso frente costero cántabro-atlántico durante ese tiempo la implantación y, normalmente, rápido desenvolvimiento de un importante número de villas que, en su mayoría, llegarían a consolidarse con el paso del tiempo como centros urbanos de animada actividad económica portuaria, comercial y pesquera.

Una mayor seguridad de los mares, recobrada tras el cese de las incursiones piráticas de normandos y musulmanes sobre cuyos devastadores efectos, sobre todo de las de éstos últimos, hasta la doble conquista de Lisboa y Almería (1147) nos informan muy expresivamente las fuentes diplomáticas, la arqueología y, en especial, algunos elocuentes textos narrativos

<sup>9</sup> Aunque E. FERREIRA afirma que “no se conoce la fecha de concesión de fuero a Ferrol... cuya primera mención documental es de 1087” (*op. cit.*, p. 82), lo cierto es que la atribución del aforamiento de esta villa marítima a la iniciativa repobladora de Alfonso VII, a quien se debe también la concesión de fuero a Allariz, no creo que deba ofrecer duda según el tenor de la noticia que a continuación reproduzco: el 22-I-1283 y desde Toro, el infante don Sancho confirma al concejo de Ferrol todos sus fueros, usos, costumbres, libertades, franquezas, privilegios y cartas que tuvieron de los reyes anteriores “e del Emperador que fueron antes en España” (T. GONZÁLEZ: *Colección de privilegios... de la Corona de Castilla*, V, Madrid, 1830, pp. 300-302).

<sup>10</sup> A. FERNÁNDEZ-GUERRA Y ORBE: *El Fuero de Avilés*, Madrid, 1865.

<sup>11</sup> Puede verse una breve exposición de conjunto en mi artículo “El desarrollo de la periferia norteña castellano-leonesa en la Edad Media (siglos XII-XIV)”, *Anuario de Estudios Medievales*, 19 (Barcelona, 1989), pp. 169-186.

de la época<sup>12</sup>; los progresos alcanzados por las artes náuticas y, sobre todo y acaso por encima de cualquier otra consideración, las posibilidades económicas que ofrecía la constitución de nuevos centros locales, impulsores de la explotación de la riqueza pesquera y del tráfico comercial marítimo, en sintonía con el renacimiento mercantil que por esta época comienza a manifestarse en las ciudades de la fachada atlántica europea, así como coyunturales razones políticas para ciertas áreas (intereses de la Corona de Castilla en el control de las costas del Golfo de Vizcaya). He aquí los factores que quizá mejor puedan explicar esa atención temprana y preferente de los monarcas castellano-leoneses a la promoción urbana de la orla costera de sus estados.

\* \* \*

El dilatado frente litoral galaico, desde el Miño al Eo, divisorias fluviales con Portugal y Asturias, respectivamente, será escenario de una mantenida atención repobladora de Fernando II (1157-1188) y Alfonso IX (1188-1230), orientada a la constitución de centros portuarios realengos capaces de neutralizar la omnipresencia económica de la sede compostelana, que disponía del puerto de Padrón<sup>13</sup>. Así asistimos, en el sector atlántico, a la

<sup>12</sup> En anteriores ocasiones me he ocupado de la situación en que se encontraba la orla costera cántabro-atlántica en la época que precede a la puesta en marcha del proceso de repoblación urbana ahora considerado, invocando los expresivos testimonios que ofrecen en este punto tres textos narrativos coetáneos: el breve relato del cruzado Osberno de Badr, la Historia Compostelana y la Crónica de Alfonso el Emperador. *Vid.*, por ejemplo, mi artículo "El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII", *El Fuero de Santander y su época*, Santander, 1989, pp. 257 y s.; *Vid.* también M. MOLLAT: "Notes sur la vie maritime en Galice au XII siècle d'après l'Histoire Compostellana", *Anuario de Estudios Medievales*, 1 (1964), pp. 531-540.

<sup>13</sup> Sobre la proyección de la repoblación urbana en la línea costera galaica en las sucesivas etapas en que dicha actividad fundacional se manifiesta disponemos en los últimos años de un estimable número de aportaciones, tanto a escala regional como referidas a manifestaciones locales de la misma. Así, en su reciente y fundamental obra, *cit. supra*, sobre Galicia en el comercio marítimo medieval, E. FERREIRA dedica un largo capítulo a la "repoblación y desarrollo de las villas marineras" (pp. 65 y ss.). Por su parte, F. LÓPEZ ALSINA había ya prestado atención pionera al problema en su libro *Introducción al fenómeno urbano medieval gallego a través de tres ejemplos: Mondoñedo, Vivero y Ribadeo*, Santiago, 1976. Para un ámbito comarcal bien definido aporta referencias interesantes E. PORTELA SILVA en su obra *La región del obispado de Tuy en los siglos XIII a XV*, Santiago, 1976. Desde planteamientos prioritariamente jurídicos estudié la génesis de varias villas portuarias galaicas en mi artículo "Poblamientos y cartas pueblas de Alfonso X y Sancho IV en Galicia", *Homenaje a don José María Lacarra de Miguel*, III, Zaragoza, 1977, pp. 26-60. Una reciente y modélica monografía local es la dedicada por J. ARMAS a *Pontevedra en los siglos XII a XV*, Pontevedra, 1992.

emergencia de villas como Pontevedra y Noya, que caerían pronto en la órbita señorial jacobea, y al aforamiento de la población episcopal de Tuy en 1170 por Fernando II. A este monarca se debe también la puesta en marcha de la promoción urbana de la franja cantábrica galaica, que desarrollaría su hijo Alfonso IX, con la creación de la villa portuaria de Ribadeo, temporalmente sometida a la sede minduniense, a la que seguirían, ya en época del segundo de estos monarcas, otras importantes fundaciones costeras: seguramente Vivero, en fecha imprecisa, lo mismo que Muxía, Betanzos y, sobre todo, La Coruña, que recibe su carta de población en 1208 y estaría llamada a convertirse en el más importante puerto realengo de Galicia, cauce de una dinámica actividad comercial. Al mismo Alfonso IX se debe también el aforamiento de las villas de Bayona y Laguardia, en el extremo meridional del frente atlántico galaico.

La costa asturiana, que contaba ya, según vimos, con uno de los más antiguos centros portuarios del litoral cantábrico —la villa de Avilés, aforada por Alfonso VII en 1155— recibió cortos beneficios de la política repobladora urbana de iniciativa regia en esta primera etapa: tan sólo las villas nuevas de Pravia y Llanes, nacidas ambas por decisión fundacional de Alfonso IX en la época final de su reinado<sup>14</sup>.

En el sector costero cantábrico bajo soberanía política castellana, también Alfonso VIII (1158-1214) desplegará un ambicioso programa orientado a la creación de villas llamadas a desempeñar destacado papel en la historia marítima, comercial y pesquera del reino de Castilla<sup>15</sup>. La atención

<sup>14</sup> Los procesos de poblamiento urbano en la Asturias medieval que conducen a la formación de su red de villazgos o “polas” se describen y analizan con detalle en mi libro *Las “polas” asturianas en la Edad Media. Estudio y diplomático*, Oviedo, 1981. Con posterioridad a su publicación y en las prospecciones documentales encaminadas a la edición del cartulario del antiguo archivo del monasterio de San Vicente de Oviedo, localizamos y publicamos una escritura de donación, fechada en 1230 (septiembre, 25, *antea*), en la que aparece el “concilio de illa Popula (de Pravia) tenente Praviam” (M.J. SANZ FUENTES y J.I. RUIZ DE LA PEÑA: *Colección diplomática del monasterio de San Vicente de Oviedo*, Oviedo, 1991, p. 199). Esta referencia obliga a adelantar la fecha de fundación de dicha villa que habría que atribuir así a la iniciativa repobladora de Alfonso IX, frente a la que se hacía en *Las “polas”* en los términos siguientes: “A esta época (de Fernando III) corresponde en el ámbito asturiano la fundación de la Puebla de Pravia, aunque no podamos datarla con exactitud: sabemos, ciertamente, que Fernando III dio fueros a los pobladores de Pravia, confirmados por su nieto Sancho IV el 9-XII-1284; pero ignoramos cuándo tuvo lugar esa concesión, anterior en todo caso a 1240” en que se cita ya la Puebla de Pravia, p. 60.

<sup>15</sup> He trazado la exposición de conjunto de este proceso en mi artículo *cit. supra*, nota 12: “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII”. Entre las aportaciones a escala local sobre el tema *vid.* la monografía de R. PÉREZ-BUSTAMANTE: *Historia de la villa de*

del monarca se concentra inicialmente en el reducido frente litoral sometido a su autoridad hasta 1200: es así como nacen a la vida histórica las cuatro villas de la marina cántabra: Castro Urdiales, Santander, Laredo y San Vicente de la Barquera. Ya antes de la fundación de esta última (1210), tras la recuperación de los territorios vascongados bajo autoridad de Navarra hasta 1200, prestaría especial atención al litoral guipuzcoano, donde el monarca navarro Sancho el Sabio había dado fueros a San Sebastián tiempo atrás, en 1180<sup>16</sup>. La reducida línea costera guipuzcoana se esmalta de otras nuevas e importantes fundaciones portuarias —Fuenterrabía, Gue-taria y Motrico— a las que se suma, ya años después y por decisión fundacional de Fernando III, la de Zarauz<sup>17</sup>.

Es de advertir la tardía incorporación de la costa vizcaína a ese general despertar de la vida urbana en el litoral cántabro-atlántico, ya que la primera de sus villas nuevas portuarias —Bermeo— no se fundará hasta 1236, por iniciativa del señor Lope Díaz de Haro<sup>18</sup>.

En la segunda mitad del siglo XIII Alfonso X (1252-1284) reanuda con renovado impulso durante la primera parte de su reinado la creación de villas nuevas en la orla costera norteña. En el sector galaico su actividad fundacional fue limitada, manifestándose en la constitución de Santa Marta de Ortigueira y Puente deume, de las que es contemporánea la de Cedeira, cuyo instrumento fundacional no ha llegado hasta nosotros; también poblaría este monarca la villa de Muros, que recibirá fuero de su sucesor Sancho

---

*Castro Urdiales*, Santander, 1980. Y desde una perspectiva jurídica G. MARTÍNEZ DIEZ: "Fueros locales en el territorio de la provincia de Santander", *Anuario de Historia del Derecho Español*, XLVI (1976), pp. 527-608.

<sup>16</sup> Cfr. la cuidada edición de A.J. MARTÍN DUQUE: "El Fuero de San Sebastián. Tradición manuscrita y edición crítica", *El Fuero de San Sebastián y su época*, San Sebastián, 1982, pp. 3-25.

<sup>17</sup> Analiza el proceso fundacional de villas nuevas en el área guipuzcoana y en las sucesivas etapas de su despliegue cronológico, B. ARIZAGA BOLAMBURU: *El nacimiento de las villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV*, San Sebastián, 1978; posteriormente y de la misma autora: *Urbanística medieval (Guipúzcoa)*, San Sebastián, 1990.

<sup>18</sup> Sobre la formación de la red de villazgos en el espacio vizcaíno vid. M. BASAS FERNÁNDEZ: "Importancia de las villas en la estructura histórica del Señorío de Vizcaya", *Edad Media y señorios. El Señorío de Vizcaya*, Bilbao, 1973, pp. 93-121; J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR: "Las villas vizcaínas como formas ordenadoras del poblamiento y la población", *Las formas del poblamiento en el Señorío de Vizcaya durante la Edad Media*, Bilbao, 1978, pp. 67-128. También en diversos capítulos de la excelente exposición de conjunto sobre *Bizcaya en la Edad Media*, 4 vols., San Sebastián, 1985, de la que son autores J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR, B. ARIZAGA, M. L. RIOS RODRÍGUEZ y M. I. DEL VAL VALDIVIESO, se hace presente el fundamental protagonismo histórico de las villas en la vida social, económica y jurídica del Señorío.

IV. Pero será en el litoral asturiano, bastante desatendido hasta entonces, donde se centre preferentemente la actividad repobladora del Rey Sabio: Roboredo (desplazada años después por la puebla episcopal de Castropol), Navia, Luarca, Gijón, Villaviciosa, y con toda probabilidad Luanco, Candás y Ribadesella, forman el nutrido elenco de villas marítimas asturianas nacidas por voluntad fundacional del monarca castellano, instrumentada jurídicamente, como en la vecina Galicia, en cartas de población de las que se nos ha conservado una significativa muestra.

La gestión de promoción urbana de Alfonso X en el sector costero de Cantabria fue nula, lo mismo que en el guipuzcoano, sucediéndose una larga etapa —decenios finales del siglo XIII y primeros del XIV— en la que se paraliza la repoblación de iniciativa regia en la orla costera norteña.

Serán sin embargo esos años los que correspondan al período de más fecunda actividad fundacional de villas portuarias en la desatendida costa vizcaína, que hasta entonces contaba con la única de Bermeo, por iniciativa de los titulares del Señorío y contando eventualmente con el estímulo de la realeza. A Diego López de Haro deben su fundación las villas de Plencia y, sobre todo, Bilbao, cuya carta fundacional expedida en 1300 renueva y amplía diez años después su hija doña María.

A falta de una todavía no corta nómina de nuevas pueblas de tardía fundación, surgidas en la última y larga etapa repobladora que se inicia durante el reinado de Alfonso XI (1312-1350), se prolonga hasta el de los primeros Trastámara y afecta casi exclusivamente a los sectores litorales del Señorío de Vizcaya, donde se mantiene la competencia fundacional de su titular (Portugalete, Lequeitio y Ondárroa) y Guipúzcoa (Deva, Zumaya, Orio y Rentería), a principios del siglo XIV la red de los villazgos marítimos estaba ya plenamente consolidada.

De ese conjunto nutrido —cerca de medio centenar— de centros portuarios, tanto de los anteriores a 1300 como de los fundados con posterioridad, muy pronto se destacará por su dinamismo económico, estimulado con ventajosos privilegios mercantiles, la villa de Bilbao<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Vid. J. I. RUIZ DE LA PEÑA: "Exclusivismo local de las villas norteñas bajomedievales. El ejemplo de Bilbao", *Las formas del poblamiento en el Señorío de Vizcaya durante la Edad Media*, Bilbao, 1978, pp. 241-255.

\* \* \*

Dejando ahora de lado la profunda incidencia que en la reordenación del poblamiento, articulación político-administrativa y desarrollo social y económico tendrían los procesos fundacionales de los nuevos villazgos en las áreas de la periferia norteña castellano-leonesa, en general, y en particular para las comunidades locales directamente afectadas por esa política de promoción urbana, interesa destacar aquí la estrecha relación que existe entre la creación y consolidación de esas villas marítimas y los orígenes del despegue mercantil castellano, canalizado en gran parte y durante mucho tiempo, por lo menos hasta finales del siglo XIII, a través de esos puertos de la fachada costera cántabro-atlántica.

Así, a lo largo de aquella centuria la economía castellana fue articulándose en las rutas del comercio atlántico, en un dilatado arco que se extendía desde el norte de Europa hasta Sevilla, tras la conquista de esta ciudad en 1248. Desde principios del siglo XIII o incluso ya desde finales del anterior, las más antiguas villas portuarias del litoral norteño comienzan a establecer vínculos comerciales y pesqueros con los principales puertos de la fachada atlántica europea, entre los que pronto se destaca el de La Rochelle.

Establecíamos al principio de las presentes notas la razonable suposición de que ya en torno al 1200 figurasen algunas naves y gentes de mar de las todavía escasas villas nuevas que comenzaban a festonear la costa cántabro-atlántica, entre las que regularmente arribaban al frecuentado puerto de escala en que se convierte muy pronto el burgo de La Rochelle, en las líneas regulares del comercio atlántico. Sobre datos ya más seguros podemos afirmar que el tráfico comercial mantenido por el puerto rochelés con los que iban surgiendo desde la segunda mitad del siglo XII en el norte de la Península, ofrece testimonios si no abundantes sí bastante tempranos, entre los que destaca el contenido en los perdidos fueros dados a la villa galaica de Bayona en 1201<sup>20</sup> o, para época algo más tardía, las noticias relativas a la importación de *troxellos* y balas de *ropa de la Rochela* por el puerto asturiano de Avilés<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> E. PORTELA: *La región del obispado de Tuy*, pp. 176 y s.; E. FERREIRA: *Galicia en el comercio marítimo*, pp. 78 y 517.

<sup>21</sup> C.M. VIGIL: *Colección histórico-diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*, Oviedo, 1889, núm. XXI.

Las actividades comerciales se desarrollan estrechamente asociadas a las pesqueras, de las que no es fácil aislarlas en esta temprana época. Y precisamente en relación con esa villa de Avilés, según vimos ya una de las de más antigua fundación entre las de la fachada cántabrica, disponemos de un sugeridor y preciso testimonio que permite establecer la existencia de vínculos entre dicha villa y los puertos del espacio noroccidental atlántico en una época para la que, en lo que sabemos, no encontramos informaciones análogas referidas a otras villas del frente cántabro. Se trata de un documento de compraventa otorgado en Avilés en 1247, en el que se mencionan entre los asistentes al acto varios pescadores avecindados allí y portadores de nombres que revelan su procedencia de Francia, Bretaña y países ribereños del Mar del Norte<sup>22</sup>.

Ya en la segunda mitad del siglo XIII comenzamos a disponer de una documentación relativamente abundante y expresiva —abundancia y expresividad que incrementa el paso del tiempo— que nos sitúa frente a unos niveles de desarrollo mercantil de las villas cántabras que manifiestan claramente su dinamismo y decidida articulación en las rutas mercantiles atlánticas, permitiéndonos valorar las direcciones de ese tráfico marítimo, los artículos que eran objeto del mismo y su estrecha asociación a los intereses económicos de los mercados interiores castellanos, en especial la ciudad de Burgos. Efectivamente, la creación de las villas de la costa cántabro, al posibilitar la apertura del reino a las rutas de la navegación atlántica, determinó el gradual desplazamiento de los cauces tradicionales del comercio terrestre castellano. El antiguo Camino de Santiago o Camino Francés comienza a perder su papel de arteria fundamental de comunicación comercial con Europa: desde principios del siglo XIII se pasa decididamente a los grandes ejes mercantiles tendidos entre los principales centros portuarios del Cantábrico y las ciudades de la Meseta. Y si ya Alfonso VII, al conceder fuero en 1155 a los vecinos de la villa de Avilés les eximía de portazgo “desde la mar hasta León”, tiempo después sus sucesores al frente del reino de Castilla otorgaban también privilegios de exención de impuestos de tránsito a los vecinos de las nuevas y pujantes villas cántabras y se preocupaban por fijar las rutas que enlazaban los nuevos puertos marítimos con su tras-

---

<sup>22</sup> J.I. RUIZ DE LA PEÑA: “Presencia de los puertos cántabros”, nota 31.

país foramontano<sup>23</sup>, donde Burgos se perfila como el gran centro redistribuidor de un activo comercio proyectado al exterior a través de la plataforma de lanzamiento que brindaban esos centros portuarios castellanos<sup>24</sup>.

Por otra parte, a medida que avanzamos en el tiempo observamos cómo el desarrollo económico de las nuevas villas costeras ofrece niveles de desigualdad que, obedeciendo a factores de diversa naturaleza, va perfilando una cierta jerarquía entre las mismas. En principio será la propia voluntad política regia la que, por la vía de concesiones especialmente privilegiadas, favorecerá la prosperidad de determinados villazgos, estimulando el rápido despegue de sus actividades económicas mediante expresas atribuciones de derechos de monopolio comercial en ciertas áreas, en perjuicio de otras villas vecinas, o de privilegios de otro tipo: así, el reconocimiento de la condición de puerto aduanero, las exenciones generosas de impuestos sobre la circulación de bienes o las concesiones que tenderán a favorecer la explotación y comercialización de los productos del mar —por ejemplo, disponibilidad de alfolí— fueron, entre otros, factores decisivos del desarrollo económico de las nuevas villas portuarias<sup>25</sup>.

Hay que señalar, por otra parte, la poderosa incidencia que los condicionamientos geográficos ejercieron, tanto a escala local como regional, en la realización o frustración, según los casos, de las potenciales perspectivas de desarrollo mercantil que ofrecían los procesos de promoción urbana a las comunidades afectadas por los mismos. Así, las dificultades de comunicación con el traspais leonés, derivadas de la altitud de los puertos secos de la Cordillera Cantábrica, explicaría, por ejemplo, el débil desenvolvimiento comercial de las villas costeras asturianas, con la única excepción de Avilés, frente al dinamismo que ofrecen las actividades mercantiles portuarias de las villas cántabras y guipuzcoanas en el siglo XIII, estrechamente soldadas a los intereses económicos de los mercados interiores castellanos,

<sup>23</sup> J.I. RUIZ DE LA PEÑA: "El desarrollo urbano", pp. 280 y 283.

<sup>24</sup> "La ciudad servía como centro de distribución del comercio norte-sur y este-oeste, enlazando las prósperas ciudades de Andalucía con los puertos del Cantábrico y, de allí, con Inglaterra y Flandes" (T.F. RUIZ: "La estructura económica de la zona de Burgos", *Sociedad y poder real en Castilla* (Barcelona, 1981), p. 54; *vid.* también del mismo autor y en esta miscelánea de artículos, "Mercaderes castellanos en Inglaterra, 1248-1350", y el trabajo ya clásico de M.C. CARLÉ: "Mercaderes en Castilla (1252-1512)", *Cuadernos de Historia de España*, XXI-XXII (Buenos Aires, 1954), pp. 146 y ss.

<sup>25</sup> *Vid.*, por ejemplo, las concesiones de que disfrutaban las villas cántabras (*op. cit.*, *supra*, nota 23, p. 280).

entre los que quedó ya apuntado que se destaca tempranamente la ciudad de Burgos. También debe atribuirse en buena medida a los condicionamientos geográficos, aliados a otras circunstancias, la decidida vocación de la mayor parte de las villas portuarias gallegas por la actividad del transporte marítimo.

\* \* \*

En las Cortes de Jerez de 1268 se establece un primer ordenamiento aduanero de los puertos marítimos de la Corona de Castilla que, dado su carácter restrictivo, nos permite ya percibir, en el conjunto de las villas costeras norteñas, un grupo que se destaca por la condición de centros canalizadores del tráfico portuario del reino que se reconoce en exclusiva a las localidades allí citadas<sup>26</sup>. Tales villas eran, en Guipúzcoa: San Sebastián y Fuenterrabía; en Asturias: Avilés; y en Galicia, llamativamente, el grupo más numeroso: Ribadeo, Vivero, Betanzos, La Coruña, Santa Marta de Ortigueira, Cedeira, Ferrol, Bayona, La Guardia, Pontevedra, Padrón y Noya, aunque de estos tres últimos se dice que “sólo sacan saín de pescado”.

La expansión del comercio marítimo mantenido por las villas de la orla costera cántabro-atlántica se acelera en los decenios finales del siglo XIII. Algunos documentos fiscales de esta época —relaciones de los diezmos de los puertos castellanos correspondientes al reinado de Sancho IV<sup>27</sup>, texto de los aranceles correspondientes a los peajes de Santander, Castro, Laredo y San Vicente, dados a conocer por A. Castro hace ya tiempo<sup>28</sup>— brindan una información de gran interés a la hora de valorar el incremento, diversificación y centros portuarios canalizadores de ese comercio marítimo. Esa información encuentra un elocuente complemento en la que ofrece una excepcional pieza documental que ilustra, acaso como ningún otro de

<sup>26</sup> Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla, I, Madrid, 1861, p. 74.

<sup>27</sup> M. GABROIS: *Sancho IV de Castilla*, I (Madrid, 1922), Apéndice, pp. III y ss. A tener en cuenta las “correcciones a las cuentas de Sancho IV”, incluidas en el mismo vol., pp. CXCI y ss. También A. LÓPEZ DAPENA: *Cuentas y gastos (1292-1294) del Rey D. Sancho IV el Bravo*, Córdoba, 1984. Contiene datos de extraordinario interés para las villas portuarias del ámbito leonés la documentación fiscal reunida por F. J. HERNÁNDEZ, *Las rentas del rey. Sociedad y fisco en el reino castellano del siglo XIII*, 2 vols., Madrid, 1993.

<sup>28</sup> A. CASTRO: “Unos aranceles de aduanas del siglo XIII”, *Revista de Filología Española*, VIII (1921), pp. 1-29 y 325-356, IX (1922), pp. 266-276 y X (1923), pp. 113-136.

los textos tradicionalmente conocidos y manejados para esta época, sobre la importancia adquirida a fines del siglo XIII por la navegación comercial mantenida por los puertos de las villas cantábricas con los grandes centros portuarios de la fachada atlántica europea y en visperas de hacerse presentes en el espacio mediterráneo. Se trata de la avenencia que se celebra en Lisboa, el 22 de enero de 1297, entre el concejo de esta ciudad, de una parte, y los maestros, mercaderes, marineros y “otras gentes” de las naves, bajeles, aloques y cocas de Fuenterrabía, San Sebastián, Bermeo, Guetaria, Castro, Laredo, Santander, Avilés y La Coruña, surtos en aquel puerto, de la otra<sup>29</sup>. La concordia trataba de cancelar los graves incidentes ocurridos en aquella ciudad, en los que habían tomado parte los marinos de las villas cantábricas y de cuyas resultas había habido muertos, heridos y graves daños. Ambas partes se comprometen a prestarse recíprocas reparaciones y a vivir en paz en el futuro, obligándose los españoles a restituir al concejo de Lisboa un bajel cargado de trigo y otro con sardinas tomados abusivamente, y a dejar en el puerto lisboeta a los mercaderes y súbditos de los reinos de Portugal y del Algarbe que viajaban con sus mercancías en sus naves, o bien a llevar a salvo sus personas y bienes hasta los puertos de La Rochelle, Normandía y Flandes, como estaba estipulado en las cartas de fletamento ajustadas entre los de las villas cantábricas y los comerciantes lusitanos, si éstos así lo prefiriesen.

Dos datos merecen ser especialmente retenidos de las preciosas informaciones que proporciona este interesante documento. De una parte, el crecido número de naves que integran la flota de los puertos cantábricos que se encuentra haciendo escala en Lisboa, destacando con una veintena de buques de diversas características los tres puertos de la Marina de Castilla (Cantabria): Santander, Laredo y Castro. De otra, la confirmación para esta todavía temprana época de la plena articulación de las villas marítimas norteñas en los circuitos de navegación atlántica.

Esa presencia se desarrolla, como ya venía ocurriendo desde tiempo atrás y en relación con los puertos del sector oriental (Cantabria y Guipúzcoa) en asociación cada vez más estrecha con los intereses de los mercaderes del traspais castellano. Un significativo testimonio de esa soldadura de

---

<sup>29</sup> *Descobrimientos portugueses. Documentos para su história*, publicados e prefaciados por J. MARTINS DA SILVA MARQUÊS, vol. I (1057-1460), Lisboa, 1944, doc. núm. 108.

intereses económicos nos lo brinda la “amnistía fiscal” que en 1281 otorgaba Alfonso X a cambio de una compensación de 101.000 maravedís, a los representantes de los mercaderes de “fuera del reino” y de Burgos, Castro, Laredo, Santander, Aguilar, Vitoria y Medina de Pomar, por ciertas irregularidades en que habían incurrido en sus actividades comerciales marítimas desarrolladas “por los puertos que son desde San Vicente de la Barquera fasta Fuenterrabía”<sup>30</sup>.

Finalmente, un acontecimiento de extraordinaria significación en la historia marítima de las villas de la fachada cantábrica peninsular iba a producirse en ese punto de inflexión que para dicha historia representan los años finales del siglo XIII. El 4 de mayo de 1296 y en Castro Urdiales, los concejos de Santander, Laredo, Castro, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía con el de Vitoria (importante punto de escala en las comunicaciones de la fachada costera vascongada con los mercados interiores castellanos), otorgaban una solemne carta de hermandad<sup>31</sup> que suponía la cristalización institucional sin precedentes hasta entonces, de una comunidad supralocal de intereses económicos que debe ponerse en relación con el alto grado de especialización mercantil alcanzado en esos momentos por aquellas villas y con la plena consolidación de su presencia en las líneas del comercio atlántico, que se alargaban ya desde algún tiempo antes hasta Sevilla y los puertos del Golfo de Cádiz.

En una periodificación de la historia de las relaciones marítimas de la Corona de Castilla con el mundo atlántico europeo, la constitución en 1296 de la Hermandad de las villas de la Marina castellana con Vitoria, que pronto vería ampliada su composición con la incorporación de otras poblaciones portuarias, sentaba las bases del comienzo de una nueva y dinámica fase expansiva de esa historia, tras un largo período de lenta y progresiva apertura de la fachada cantábrica a las rutas de la navegación atlántica que se había iniciado siglo y medio antes, desde la plataforma brindada por las villas nuevas que, entre 1150 y 1300, aproximadamente, y en el marco de la política de promoción urbana desplegada por los monarcas castellano-leoneses, se fundan en la dilatada línea costera que se extiende entre el Miño y el Bidasoa.

<sup>30</sup> E. GONZÁLEZ DÍEZ: *Colección diplomática del concejo de Burgos (884-1369)*, Burgos, 1984, doc. núm. 108.

<sup>31</sup> A. DE BENAVIDES: *Memorias de D. Fernando IV de Castilla*, Madrid, 1860, II, colección diplomática, doc. núm. LVII.

Quedó ya dicho que en la segunda de esas fechas el Señor de Vizcaya funda la villa de Bilbao. A esa fundación seguirían, también por iniciativa señorial, la de Portugalete, Lequeitio y Ondárroa; y por decisión regia la de algunas otras villas tardías en la costa guipuzcoana. Estos nuevos centros portuarios, en especial los vizcaínos, tendrán un protagonismo destacado en la nueva etapa que se abría a la navegación de las villas del litoral norteño peninsular, y que llevaría a sus naves y gentes de mar desde las tradicionales rutas atlánticas a nuevos polos mercantiles del ámbito mediterráneo.

\* \* \*

La presencia no ya meramente ocasional<sup>32</sup> sino regular y estable de las naves y mareantes de los puertos castellanos norteños en las rutas del comercio entre el arco atlántico noreuropeo y el espacio del Mediterráneo occidental es bastante tardía, no detectándose de forma significativa hasta mediados del siglo XIV<sup>33</sup>.

El establecimiento de una corriente regular de navegación comercial entre esos dos ámbitos económicos a través del Estrecho de Gibraltar tiene, ciertamente, precedentes muy anteriores que podemos remontar, como señala Renouard, hasta la época de las Cruzadas o el episodio de la ayuda

---

<sup>32</sup> Las más tempranas referencias a la presencia de naves de los puertos castellanos norteños parecen asociarse a actividades de corso. En los años que siguen a la noticia cronística de Villani de 1304 que reproducíamos al principio de estas notas encontramos más testimonios sobre la existencia de piratas y corsarios castellanos en aguas del Mediterráneo, entre los que no faltarían gentes de mar del norte del reino: C. CUADRADO y M.D. LÓPEZ, a partir de las ricas informaciones brindadas por la documentación fiscal mallorquina, citan la denuncia que se hace en 1320 de los ataques perpetrados por esas gentes contra naves pisanas, robando pieles, cueros y grano ("Comercio atlántico y operadores económicos castellanos en el Mediterráneo: Mallorca en la Baja Edad Media", en H. CASADO, ed.: *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, p. 136, nº 61). E. FERREIRA advierte el "tardío establecimiento de los consulados castellanos en el Mediterráneo que... data de muy poco después de 1380. Su fundación, cuando los castellanos llevaban ya unos tres cuartos de siglo cruzando por aquellas aguas, significa que hasta ahora no se contemplaba la presencia regular de naves y mercaderes en actividades de comercio pacífico, y que los que hasta la fecha andaban por allí tenían carácter aventurero y eran simples transportistas de otras potencias" (*op. cit.*, p. 683).

<sup>33</sup> Con los puertos del norte compartirán protagonismo en la irrupción en el ámbito mediterráneo los portugueses, con Lisboa a la cabeza, así como Sevilla y otros del sector atlántico andaluz, que incluso preceden a los cantábricos en esa penetración. Vid. la reciente aportación de C. Cuadrado y M.D. López centrada en el polo mallorquín, cit. nota anterior.

prestada por los marinos de los puertos del Tirreno al obispo compostelano Diego Gelmírez, a principios del siglo XII, para combatir la piratería islámica que asolaba periódicamente las costas galaico-cantábricas<sup>34</sup>. Pero no será hasta finales del siglo XIII cuando, en palabras de L. Suárez Fernández, “se consune la apertura del Estrecho de Gibraltar por el esfuerzo combinado de castellanos y genoveses, después de la reconquista castellana de plazas como Cartagena (1245) y, sobre todo, Sevilla (1248)”<sup>35</sup>.

Las galeras genovesas y mallorquinas comienzan entonces a alargar sus desplazamientos hasta los atractivos centros comerciales de Inglaterra y Flandes; poco después les seguirían en estos nuevos periplos los venecianos.

La presencia de comerciantes y mareantes de la Castilla septentrional en el Mediterráneo occidental, interesados en el cabotaje entre los puertos de ese ámbito —hispano-aragoneses, franceses e italianos— y en el comercio a larga distancia entre esos puertos y los del noroeste de Europa se hará esperar todavía algunos años y es consecuencia de la concurrencia de una serie de factores de diversa naturaleza: político-militares, técnicos y económicos.

A considerar, en primer término, la sucesión de victorias militares castellanas que pusieron en franquía, tanto para castellanos como para italianos, sobre todo genoveses, la zona del Estrecho: la toma de Algeciras por Alfonso XI en 1344 con la consiguiente neutralización del peligro meriní es el último eslabón de esa cadena de triunfos bélicos.

Las rivalidades entre Aragón y Génova y la situación casi endémica de conflicto que mantienen los aragoneses con los poderes italianos, contri-

<sup>34</sup> Cfr. *supra* nota 5 ; y también M. TANGHERONI: “Rapporti economici tra il Mediterraneo e l’Europa settentrionale”, *Revista d’Història Medieval*, 6 (1995), pp. 53-62.

<sup>35</sup> L. SUÁREZ FERNÁNDEZ: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara* (Madrid, 1959), pp. 11 y s. La apertura y consolidación de la vía marítima por Gibraltar iba a alterar sensiblemente en los siglos finales de la Edad Media el esquema tradicional de las relaciones comerciales entre el noroeste de Europa y el espacio mediterráneo, que hasta entonces se desenvolvían por las vías transcontinentales del istmo aquitano, a partir de los puertos de la Rochelle, Burdeos y Bayona y las rutas terrestres que ponían en relación Flandes con la Italia del norte. Remito de nuevo a las obras de Renouard y Abulafia *cit. supra*, nota 5 y las interesantes consideraciones que hace Heers en relación con el tráfico entre Flandes y Génova, afirmando que una parte importante de ese tráfico por la tradicional ruta terrestre con escala en las ferias de Champaña, sería desviado por la nueva ruta marítima (J. HEERS, *Op. cit. infra*, n° 48, pp. 450 y ss.).

buyeron también a favorecer la actividad de intermediación comercial de los mareantes castellanos. En este mismo marco de conflictos bélicos en el espacio del Mediterráneo occidental se inscribe la captación por Clemente VII y Benedicto XIII, en pleno desarrollo del Cisma de Occidente, de escuadras de marinos cántabros para mantener los derechos de Luis de Anjou, pretensión que, aunque fracasada, estimuló la permanencia de los mareantes de los puertos castellanos en la zona.

La mayor ligereza y maniobrabilidad de las naves vizcaínas, así como la baratura de sus fletes, en comparación con las pesadas embarcaciones genovesas y en favorable competencia con las flotas aragonesas, y la propia pericia de los pilotos cántabro-vascongados para los desplazamientos a larga distancia entre el Mediterráneo y los grandes centros mercantiles portuarios del arco atlántico, serán otros de los factores no desdeñables a la hora de explicar el éxito de la irrupción de las gentes de mar del norte de Castilla en el ámbito mediterráneo: algunos curiosos contratos de pilotaje a los que más adelante nos referiremos resultan en este punto especialmente elocuentes.

Pero es sobre todo el propio desarrollo social y económico de buena parte de las villas portuarias de la orla costera cántabro-atlántica el que mejor explica la ampliación del radio de acción de sus flotas al servicio más de una actividad de transporte que de intercambio de productos propios, en los siglos finales de la Edad Media, y su decidida irrupción en el comercio marítimo mantenido por las ciudades mercantiles de la fachada mediterránea aragonesa, francesa e italiana. Como señalaba con certeras palabras García de Cortázar hace ya tiempo, al estudiar la presencia de los vizcaínos en las relaciones entre el Atlántico y el Mediterráneo, “en el arco que forman las Penínsulas Ibérica e Itálica y las costas mediterráneas de Francia: desde Málaga hasta Palermo —sin olvidar las islas que quedan en el centro—, el navegante vizcaíno cuenta siempre a la hora del tráfico de cabotaje, y su importancia mayor la alcanza en la dovela central de ese arco: Génova”<sup>36</sup>.

Si todavía hasta mediados del siglo XIV el área atlántica había sido, casi en exclusiva, el ámbito de actuación de esas flotas norteñas, con los puertos del suroeste peninsular castellano, Portugal, Francia, Bretaña, Flan-

<sup>36</sup> J.A. GARCÍA CORTÁZAR: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Bilbao, 1966, p. 268.

des e Inglaterra y, en menor medida, las ciudades hanseáticas, como polos de sus expediciones marítimas, a partir de ese momento la irrupción de esas flotas en el área mediterránea, muy limitada hasta entonces, comienza a dejarse sentir con creciente importancia.

A esas alturas, y según vimos anteriormente, la formación de la red urbana costera de la fachada cántabro-atlántica castellana había cubierto ya la última etapa de fundación de villas nuevas con la emergencia al lado de los primeros y tempranos villazgos guipuzcoanos, cántabros, asturianos y galaicos, plenamente operativos ya en las rutas marítimas atlánticas desde mediados del siglo XIII, de nuevas y potentes creaciones urbanas en el sector vizcaíno —hasta entonces con el único puerto de Bermeo— cuya rápida y pujante fortuna náutica se ve favorecida por la abundancia de dos elementos esenciales en la industria de la construcción naval: el hierro de sus minas y la madera de sus montes. Resulta significativo que las villas portuarias vizcaínas que acaso van a tener un mayor protagonismo en las actividades económicas del Mediterráneo occidental que registran la presencia de naves cántabro-atlánticas sean todas de fundación tardía: Bilbao, la más importante y dinámica de todas las del Cantábrico, que nace a la vida histórica en 1300; Portugaleta, en 1322; Lequeitio, en 1325 y Ondárroa, en 1327. En el vecino sector guipuzcoano Deva, otra villa de activa proyección mediterránea, no se fundará hasta 1343.

El nivel de participación de las flotas norteñas en el comercio mantenido desde los puertos mediterráneos fue muy diverso, variando según las áreas regionales; y dentro de éstas, obviamente, no todas las villas portuarias participaron en esa actividad en la misma medida. Por otra parte, y por lo que toca a la cronología de esa presencia, se observan también diferencias regionales a tener en cuenta.

En relación con los centros portuarios del Mediterráneo occidental con los que comercian las flotas cantábricas y, sobre todo, cuyos intereses mercantiles sirven como transportistas se destaca, en el frente aragonés el triángulo formado por Barcelona, Valencia y Mallorca; Marsella en la costa francesa; Palermo, Nápoles, Porto Pisano y, en lugar muy destacado Génova, en el arco italiano. Es fundamentalmente a través de la rica y en buena parte ya publicada documentación local de estas ciudades portuarias como podemos conocer y valorar el fenómeno de la proyección marítima de las villas castellanas cántabro-atlánticas en las rutas del comercio interior me-

diterráneo y en su enlace con las del comercio atlántico, en los siglos finales de la Edad Media. Lamentablemente, sin embargo, las fuentes locales de las villas marítimas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco ofrecen unos niveles informativos muy modestos y comparativamente muy inferiores a los datos que aportan sobre el comercio atlántico por la misma época. Algo más elocuentes son las series documentales del Registro General del Sello de los Reyes Católicos para finales del siglo XV y principios del XVI.

Ejemplos recientes de hasta qué punto es a través de la exploración de la documentación local foránea como podemos aproximarnos al conocimiento del proceso que estamos aquí contemplando nos los ofrecen, en el caso de Valencia, la publicación por E. Ferreira del interesante *Peatge de mar*, fuente fundamental para el estudio del comercio gallego en la segunda mitad del siglo XV<sup>37</sup>; las ricas informaciones que, a partir de los propios registros valencianos y para todo el espacio cántabro-atlántico por la misma época, nos acaba de brindar David Igual en su magnífico libro sobre las relaciones entre Valencia e Italia en el siglo XV<sup>38</sup>; o las muy interesantes aportadas también recientemente por C. Cuadrado y M.D. López a partir de la documentación mallorquina<sup>39</sup>.

Los viejos portulanos de los siglos XIV y XV nos ofrecen la representación gráfica de la sucesión de villas portuarias, de la orla costera cántabro-atlántica, desde Bayona de Gascuña a Bayona de Miño, en la percepción de esa época, mostrando incluso un principio de jerarquización de la importancia de esas villas, distinguiendo con trazo rojo las de más dinámica actividad náutica y omitiéndose significativamente en el más antiguo de esos portulanos —el de Petrus Vesconte de Génova, de 1313— la referencia a Bilbao, todavía entonces villa de muy reciente fundación<sup>40</sup>.

Buena parte de esos puertos en los sectores guipuzcoano, cantábrico y galaico —la representación asturiana es prácticamente nula— dejaron sentir la presencia de sus flotas en los centros mercantiles del Mediterráneo occidental, de forma regular desde mediados del siglo XIV.

<sup>37</sup> E. FERREIRA PRIEGUE: *Fuentes para la exportación gallega de la segunda mitad del siglo XV. El Peatge de Mar de Valencia*, Santiago, 1984.

<sup>38</sup> Cfr. *supra*, nota 8.

<sup>39</sup> Cfr. *supra*, nota 32.

<sup>40</sup> Una preciosa edición de un selecto número de portulanos de época medieval y moderna en M. DE LA RONCIERE y M. MOLLAT DU JOURDIN: *Les portulans. Cartes marines du XII au XVII siècle*, Fribourg (Suisse), 1984.

Los primeros que hacen acto de presencia son los transportistas de Vizcaya y Guipúzcoa y de las villas de la Marina de Castilla, con sus ligeras cocas, tan aptas para el traslado de cargas voluminosas y de bajo precio. Se les encuentra ya en los decenios medios de la decimocuarta centuria en Mallorca, junto a castellanos de otras procedencias y portugueses, y en Cáller, importante centro salinero de Cerdeña llevando este vital artículo a Génova. A veces y como hace notar oportunamente F. Melis, bajo la calificación genérica de vizcaínos se incluye a gentes de mar del conjunto de las villas castellanas cantábricas, por lo que no es posible fijar siempre su exacta procedencia local<sup>41</sup>.

Las naves cantábricas aparecen también por esta época ya no sólo realizando recorridos de cabotaje entre los puertos del Mediterráneo interior sino como transportistas al servicio de un comercio de larga distancia entre esos puertos y los del noroeste de Europa. Así, los archivos notariales de Génova brindan noticias de varios patronos de Castro y Santander que en torno a 1350 contratan sus cocas a mercaderes locales para llevar sus productos —vino y alumbre ocupan un lugar preferente— a Flandes<sup>42</sup>.

La presencia de las naves procedentes de los puertos de la charnela cántabro-atlántica de Galicia en el Mediterráneo se hará esperar todavía algunos años y se vincula inicialmente a la exportación del producto gallego por excelencia: el pescado, seco o salado, que antes llegaba por ruta terrestre hasta tierras aragonesas. En el penúltimo decenio del siglo XIV tenemos noticias de esa presencia en Valencia y en los años siguientes aparecen ya regularmente en Barcelona y en las rutas comerciales de Baleares, Toscana, Génova y Marsella<sup>43</sup>.

Por lo que se refiere a los puertos del dilatado sector costero asturiano no disponemos para esta primera época de datos que permitan establecer la presencia de sus mareantes en los puertos mediterráneos, a pesar de que la villa de Avilés venía desplegando desde época muy temprana una actividad náutica de cierta importancia en las rutas del comercio atlántico<sup>44</sup>. Es

<sup>41</sup> F. MELIS: "Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medioevo", *I trasporti e le comunicazioni nel medioevo*, Firenze, 1960, pp. 3 y ss.

<sup>42</sup> M. VAQUERO PIÑEIRO: "Relaciones entre las villas cántabras de la costa y la península italiana en los siglos XIV y XV", *El Fuero de Santander y su época*, Santander, 1989, pp. 307 y ss., citando a L. LIAGRE-DE STURDER: *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises, 1320-1400*, 2 vols., Roma, 1969.

<sup>43</sup> E. FERREIRA: *op. cit.*, pp. 681 y ss.

<sup>44</sup> Cfr. *supra*.

posible que las referencias genéricas a naves y gentes de mar castellanas puedan encubrir en algún caso la existencia entre éstas de mareantes de los numerosos puertos asturianos.

En sus largos periplos entre los puertos mediterráneos y Flandes, Inglaterra se ofrece también como escala de los transportistas cantábricos: en 1391 Pedro Martín, de la villa vizcaína de Bermeo, al mando de la nao "Santa María" de Sevilla, fletada en L'Ecluse por mercaderes italianos se beneficiaba de salvoconducto inglés de exención de aduanas; tres años después las autoridades inglesas devolvían la carga de otro buque vascongado contratado en Brujas por mercaderes de Pisa que habían encallado en la costa de Kent<sup>45</sup>.

A finales del siglo XIV, en fin, comienzan a establecerse colonias y consulados castellanos en los principales centros portuarios del Mediterráneo occidental<sup>46</sup>, transfiriendo así a ese nuevo ámbito comercial una práctica ya antigua en el espacio atlántico<sup>47</sup>. Esos establecimientos son prueba inequívoca de la consolidación de una presencia estable, y no meramente ocasional, de comerciantes y gentes de mar de las villas cantábricas en las ciudades mediterráneas, sobresaliendo entre sus representantes los procedentes de las villas vizcaínas.

\* \* \*

A lo largo del siglo XV, sobre todo en su tramo medio, asistiremos al progresivo incremento de la actividad de mercaderes y mareantes de los puertos castellanos cántabro-atlánticos en las ciudades del Mediterráneo occidental. La documentación local de esas ciudades, más abundante y expresiva a medida que avanzamos en el tiempo, permite además perfilar con una precisión que no era posible para épocas anteriores, las características de un proceso que, visto desde la perspectiva de la ciudad más importante

<sup>45</sup> L. SUÁREZ: *Op. cit.*, p. 75, n. 8.

<sup>46</sup> La bibliografía en este punto es ya muy abundante. *Vid.* entre otros los estudios, además de los de D. Igual y E. Ferreira reiteradamente citados, C. MANCA: "Colonie iberici in Italia nei secoli XIV e XV", *Anuario de Estudios Medievales*, 1 (1964), pp. 599-605; y últimamente E. FERREIRA: "Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el Mediterráneo bajomedieval", *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, pp. 191-219.

<sup>47</sup> *Vid.* recientemente H. CASADO ALONSO: "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)", *Castilla y Europa...*, pp. 15-56.

del arco italiano en la decimoquinta centuria (Génova) Heers no duda en calificar de “hecho esencial de la historia de los transportes mediterráneos”<sup>48</sup>.

Génova en el frente italo-ligur y Valencia en el aragonés aparecerán en el siglo XV como los dos principales polos de atracción de los mareantes de las villas cántabras, desde el País Vasco hasta Galicia<sup>49</sup>.

En el caso de la gran ciudad ligur, el desentendimiento por parte de sus hombres de negocios de la actividad de transportistas en favor de una dedicación casi exclusiva a la industria y a las finanzas, explica el papel fundamental que las flotas castellanas, sobre todo de los puertos vascongados pero también de las villas de Cantabria y Galicia, juegan en una función de acarreo al puerto genovés de productos básicos destinados a satisfacer la demanda alimenticia de la población local o facilitar materias primas para sus artesanos. Estas flotas auxiliares cántabras proveen a Génova de trigo, lana, pescado y sal<sup>50</sup>, al lado de otros artículos de menor entidad, realizando una navegación de cabotaje desde los centros abastecedores del propio ámbito mediterráneo y de la Península Ibérica e incluso del arco del noroeste atlántico, que garantiza el avituallamiento de la ciudad. Heers anota que solamente en 1450, de los 26 cargamentos de sal que llegaron al puerto de Génova procedentes de Ibiza, 16 vinieron en naves vascas<sup>51</sup>.

---

<sup>48</sup> J. HEERS: *Gènes au XV siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris, 1961. Refiriéndose a las flotas auxiliares en la actividad portuaria de Génova escribe Heers: “Les Basques, vers le milieu du siècle, envoient régulièrement de 10 à 20 navires, de 50.000 cantares en moyenne. Cette présence de la flotte basque en Méditerranée occidentale est un fait essentiel de l’histoire des transports méditerranéens; elle souligne la spécialisation génoise, la carence des flottes catalanes et florentines et, d’une façon générale, l’orientation de l’activité des Méditerranéens qui négligent leurs transports pour l’industrie ou la finance. Les basques sont des pourvoyeurs très précieux de blé de Sicile ou de sel d’Iviça. Je ne crois pas exagérer en affirmant qu’ils assurent à eux seuls la majeure partie de l’approvisionnement génois”. Al lado de los vascos se encuentran también mareantes de otros puertos atlánticos, castellanos de Galicia, muy activos, y Sevilla, así como portugueses: “les navires atlantiques sont solidement installés en Méditerranée des le milieu du XV siècle”, *Op. cit.*, pp. 282 y s.

<sup>49</sup> Remito a las fundamentales obras de Heers, Igual y Ferreira repetidamente citadas.

<sup>50</sup> Sobre el tráfico de este fundamental producto en el espacio económico ahora considerado *vid.* la obra de C. MANCA: *Aspetti dell’espansione economica Catalano-Aragonese nel Mediterraneo Occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano, 1966.

<sup>51</sup> *Op. cit.*, pp. 355 y ss. En esa actividad de aprovisionamiento de artículos de consumo básicos los mareantes de los puertos norteños peninsulares extendían su navegación hasta los centros proveedores hanseáticos: anota Heers el fletamento, en 1465, en Middelbourg, de dos navíos vascos especialmente destinados a llevar trigo a Valencia y Génova *Op. cit.*, p. 345.

En la costa hispana de la Corona de Aragón, Valencia se configura en los decenios medios del siglo XV como el gran centro director en la ruta comercial tendida entre los puertos del Mediterráneo occidental y el noroeste de Europa. Esa es la imagen que se desprende del profundo estudio realizado recientemente por David Igual, que a través de un riguroso análisis de la documentación local de la segunda mitad del siglo XV, en especial los *nòlits* y los *manifests* de mar, nos muestra la activa presencia en la ciudad de sociedades y agentes italianos empeñados en un tráfico comercial, tanto entre los puertos del arco del Mediterráneo occidental como en la ruta de Flandes, que recorre regular e intensamente a los servicios de transporte de las flotas cantábricas y a la pericia de los pilotos norteños en la larga y difícil carrera de los mares del noroeste de Europa<sup>52</sup>.

El nivel de participación de los mareantes de las villas norteñas en ese tráfico comercial canalizado a través del puerto de Valencia vuelve a destacar —lo mismo que se comprueba en los registros genoveses o marseleses— un predominio de procedencia de las villas vascongadas (de Vizcaya y Guipúzcoa) y no solamente de los grandes y medianos puertos de la costa vasca como Bilbao, Bermeo, Portugalete, Fuenterrabía, Ondárroa o Lequeitio, sino de muchos modestos centros portuarios, algunos de los cuales no tienen siquiera el rango de villazgo, que esmaltan ese dinámico sector de la costa cantábrica: Zumaya, Rentería, Deva, Guecho, Zarauz, Orío, etc<sup>53</sup>.

Menor participación registran los *nòlits* valencianos de las flotas de las villas de la Marina de Castilla, tan activas en su época anterior: Castro, Santander, Laredo y San Vicente. Por su parte los gallegos continúan consolidando una proyección comercial en el ámbito del Mediterráneo occidental cuyas exactas y hasta ahora apenas conocidas proporciones han puesto de manifiesto las rigurosas investigaciones de Ferreira Priegue, y en la que, al lado de la actividad de transportistas, en concurrencia con sus vecinos de los puertos de la orla cantábrica, desarrollan un comercio exportador que descansa fundamentalmente en la abundante producción excedentaria de pescado (la tríada sardina, congrio, merluza), tan requerido por los mercados consumidores de las ciudades del levante hispano y del centro-norte de Italia; a los bienes del mar se asocian como artículos de expor-

<sup>52</sup> *Op. cit.*, pp. 305 y ss.

<sup>53</sup> *Vid.*, por ejemplo, la relación de *nòlits* concertados en Valencia y relacionados con Liguria (1454-1500) y Toscana y el Lacio (1481-1500), que recoge Igual (*op. cit.*, pp. 328-336 y 379-388).

tación los cueros y otros artículos ya de menor importancia<sup>54</sup>.

Incluso las naves de procedencia asturiana, hasta entonces prácticamente ausentes en el proceso que aquí contemplamos, dejarán sentir su presencia en el activo movimiento comercial que canaliza el puerto de Valencia en la segunda mitad del siglo XV: en 1482 y 1484, las referencias las tomamos de David Igual, Giovanni del Vinyo alquila los servicios de un ballenero patroneado por el asturiano Luis Fernández de Grado y una carabela gobernada por el vasco Juan Martínez para efectuar dos viajes, uno a Irlanda y otro a Honfleur<sup>55</sup>.

\* \* \*

Aludíamos antes a la pericia de los pilotos y marinos cantábricos como uno de los factores de la irrupción de las flotas de ese sector de la costa castellana en el transporte de larga distancia mantenido por los grandes centros portuarios del Mediterráneo occidental. En este sentido resultan particularmente elocuentes los contratos de pilotaje que para los últimos decenios del siglo XIV se encuentran en los archivos notariales genoveses, explorados hace algunos años por Liagre de Sturler. En tales contratos se estipulaba que el piloto, (los que conocemos son de los puertos vascongados y de la Marina de Castilla), enrolado en la tripulación de la nave correspondiente en el puerto de Génova, no tenía ningún cometido especial mientras se navegaba por el mar interior; pero una vez pasado el Estrecho de Gibraltar para seguir la carrera del Atlántico hacia Inglaterra y Flandes, se hacía cargo del gobierno de la nave, lo mismo que en el viaje de regreso<sup>56</sup>.

\* \* \*

¿Cuándo comienza a declinar la presencia de las flotas norteñas castellanas en las rutas del comercio Mediterráneo?

Tradicionalmente se venía afirmando que en los últimos decenios del siglo XV, e incluso antes, dicha presencia disminuía considerablemente, hasta ser muy poco representativa, tanto en Génova como en Marsella, Pa-

<sup>54</sup> *Op. cit.*, pp. 681 y ss.

<sup>55</sup> *Op. cit.*, p. 314.

<sup>56</sup> Cf. M. VAQUERO: *Op. cit.*, *supra*, nota 42.

lermo, Porto Pisano, Nápoles y otros importantes centros portuarios del arco italiano. Tal afirmación, sin embargo, debe ser matizada a la luz de las últimas investigaciones.

Así, frente a la afirmación de Heers de que la flota vascongada al servicio del comercio genovés estaba ya casi ausente de Flandes a partir de 1470, David Igual, a partir de las informaciones que brinda el rico material documental valenciano y fijándose en el hecho de que en los cargamentos desde las costas ibéricas con destino a los centros del norte de Europa participan compañías ligures, plantea la hipótesis, a nuestro juicio muy atendible, de que las naves cantábricas no tejieron siempre una línea directa Génova-Flandes “sino que la compartimentaron, al menos en la segunda mitad del siglo XV, en dos: una de Génova a la Península Ibérica y otra desde aquí al Mar del Norte”<sup>57</sup>.

Por su parte Ferreira Priegue ha podido demostrar que la presencia de las flotas gallegas en el área mediterránea no experimenta retrocesos sensibles hasta muy avanzado el siglo XV<sup>58</sup>. Y sabemos además que los mareantes de las villas de la Marina de Castilla y de las Vascongadas, todavía en los decenios finales del siglo XV, continuaban haciéndose presentes en las rutas del comercio mediterráneo, como transportistas y ocasionalmente, siguiendo una vieja práctica, dedicándose a lucrativas operaciones de corso o de franca piratería que llegarían a provocar en 1486 la reacción del propio monarca Fernando el Católico, quien ordenó en ese año a su capitán general en Italia la represión de “los desórdenes que dizen comenten las fustas de vizcaynos y otros de España”<sup>59</sup>. Y todavía en 1489 Juan de Zarauz sería nombrado cónsul de Guipúzcoa, Vizcaya y las Encartaciones en Siracusa, “a causa de que los mercaderes, marineros y patrones que andaban por la costa de Levante recibían grandes fatigas por no tener un consul de su tierra”<sup>60</sup>.

Pero en todo caso, ya en torno a 1500 el retroceso de las flotas cantábricas en el Mediterráneo occidental parece que se hace cada vez más evi-

<sup>57</sup> *Op. cit.*, pp. 314 y ss. y 438, nota 18.

<sup>58</sup> *Op. cit.*

<sup>59</sup> J.A. GARCÍA DE CORTÁZAR: *Vizcaya en el siglo XV*, p. 265.

<sup>60</sup> *Ibidem*, p. 264.

dente<sup>61</sup>. Asistimos ahora a la apertura de nuevos horizontes para las gentes de mar de las costas del reino de Castilla. El retorno a las viejas rutas, siempre prioritarias, del comercio del noroeste de Europa y, sobre todo, las nuevas expectativas y exigencias marítimas derivadas del descubrimiento de América, empresa esencialmente castellana, iban a demandar una nueva reorientación de la tradicional vocación atlántica de esos mareantes de los puertos de la orla costera cántabro-atlántica.

---

<sup>61</sup> Con referencia a los buques gallegos afirma E. Ferreira que a partir de 1508-10 su llegada al puerto de Barcelona experimenta un visible descenso que se acentúa en los años 20. "Es evidente —escribe— que, aunque se reanudasen más tarde, los viajes de los gallegos al Mediterráneo pasaron por una dura crisis en la primera mitad del siglo XVI", *Op. cit.*, p. 771. Por lo que respecta a la actividad de los mareantes vascos, tanto en su calidad de transportistas como de exportadores de productos propios, en especial el hierro, declina visiblemente en el último cuarto del siglo XV y en todos los lugares del Mediterráneo, frente al ascenso de la presencia de portugueses y catalanes (J.A. GARCÍA DE CORTÁZAR: *Op. cit.*, p. 264).