

LOS FLUJOS COMERCIALES DEL PUERTO DE BILBAO CON LA EUROPA ATLÁNTICA (1481-1501)*

THE TRADE FLOWS OF THE PORT OF BILBAO WITH THE ATLANTIC EUROPE (1481-1501)

José Damián González Arce

Universidad de Murcia

josedam@um.es

Fecha de recepción: 09/10/2015

Fecha de aprobación: 05/11/2015

Resumen

Este artículo analiza los datos cuantitativos de comercio exterior del puerto de Bilbao con los principales surgideros atlánticos franceses, ingleses y flamencos en las dos últimas décadas del siglo XV. Se trata de las primeras series estadísticas de flujos comerciales de un embarcadero de la Europa medieval, si exceptuamos las conocidas para Inglaterra. Dichas series han sido elaboradas a partir de la mejor fuente primaria sobre registros portuarios, las averías de la universidad o asociación de mercaderes y navegantes local. Gracias a ellas, resulta posible confirmar la teoría de la desigualdad de los intercambios mercantiles de Castilla con el norte de Europa, en los que la primera exportaba materias primas y desde los mercados receptores importaba manufacturas.

Palabras clave

Comercio – Exportaciones – Importaciones - Averías

Abstract

This article analyses the quantitative data of foreign trade port of Bilbao with the main French, English and Flemish Atlantic ports in the last two decades of the fifteenth century. This is the first statistical series of trade flows of a pier in medieval Europe, except for those known for England. These series have been made with the best primary source for port records, the *averías* of the university or the local association of merchants and navigators. Thanks to them, it is possible to confirm the theory of inequality of market exchanges of Castile with northern Europe, where Castile exported raw materials and imported manufactures.

* Este artículo ha sido realizado en el marco del proyecto HAR2013-45788-C4-1-P “El Negocio de la Fiscalidad”: arrendamientos, gestión fiscal y deuda pública (fines siglo XV-1556), integrado en la red Arca Comunis.

Keywords

Trade – Exportations – Importations - *Averías* (port records)

1. Introducción

Hace unos años se pusieron de manifiesto las enormes dificultades para cuantificar el tráfico comercial del puerto de Bilbao en tiempos preindustriales, sobre todo a causa de las inundaciones de 1593 que supusieron la práctica destrucción del archivo del Consulado local y la desaparición de sus registros de averías.¹ Al mismo tiempo, los autores del estudio² se felicitaban por haber encontrado nueva documentación alternativa a dichos registros pero, eso sí, solamente para siete años del siglo XVI (1544-1550). Esta reflexión nos puede servir para valorar la importancia del trabajo que aquí se presenta. Las series de los flujos comerciales del puerto de Bilbao, el más importante del norte de la península ibérica en tiempos bajomedievales y modernos, y uno de los principales de la Europa atlántica, reconstruidas a partir de la fuente básica de información, las averías navales de la Universidad de mercaderes bilbaína entre 1481-1501, hoy recuperadas gracias a que los documentos originales perdidos fueron copiados entre los papeles de un extenso pleito judicial, también de mediados del siglo XVI. El hecho de que no se encuentren los apuntes de todos los años de esas dos décadas, ni que todos los ejercicios recogidos —11 para las exportaciones y otros tantos, si bien no siempre coincidentes, para las exportaciones— estén completos, no resta un ápice de valor a la fuente.³ Sobre todo si tenemos en cuenta que, excepto puntualmente para algunos surgideros ingleses, no existen estadísticas de comercio exterior de ningún otro embarcadero europeo de tiempos medievales.⁴ Así, por ejemplo, los primeros datos seriados castellanos comienzan hacia 1508, y sólo para los tráficos protagonizados por los mercaderes del Consulado de Burgos.⁵ Mientras que, hasta el estudio de caso arriba referido, las fragmentarias e incompletas series bilbaínas se iniciaban hacia 1547.⁶

Por lo que respecta a la fuente, las averías fueron una contribución mutualista sobre las mercancías embarcadas para su transporte marítimo. Las hubo de tres clases, navales o

¹ Como resulta sabido, Bilbao sufrió varias inundaciones catastróficas a lo largo del período preindustrial, caso de las de 1402 y 1463, pero, en especial, junto a la aquí aludida, la de 1553.

² Luis Mari BILBAO y Ramón LANZA GARCÍA, “Entre Castilla y Francia: Comercio y comerciantes en Bilbao a mediados del siglo XVI”, *Revista de Historia Económica*, 27, 1 (2009), pp. 104-105.

³ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Sala de Vizcaya (ARChV, SV), 1934-36. En total, se han manejado 8.843 registros para las exportaciones y 12.526 para las importaciones.

⁴ Wendy R. CHILDS, “EL Consulado del Mar, los mercaderes de Burgos e Inglaterra”, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, II. Burgos, Diputación Provincial, 1994, pp. 367-368; Peter SPUFFORD, “Merchants and Trade in England at the end of the Middle Ages (1469-1504)”, en Hilario CASADO ALONSO y Antonio GARCÍA-BAQUERO (eds.), *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, Madrid, Ministerio de Cultura, 2007, pp. 67-68.

⁵ Hilario CASADO ALONSO, “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, Diputación provincial, 1994, p. 191.

⁶ Luis Mari BILBAO, “El comercio marítimo de la Villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI”, *Bidebarrieta: Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*, 12 (2003), p. 231.

de flete, gremiales y de seguros. Las aquí utilizadas corresponden al primer tipo. Eran las cobradas por los patrones de los barcos para hacer frente a distintos fines, al margen de lo percibido en concepto de flete por el género llevado en sus naves. Dichas averías fueron de dos clases, *comunes* y *gruesas*: las primeras, según la normativa burgalesa, servían para equipar el buque con sus aparejos, mientras que en Bilbao se destinaban al pago de lemanes, atojos y otros gastos menudos; las segundas, en Burgos tenían por cometido reforzar las embarcaciones con artillería y gentes de armas, mientras que en Bilbao se destinaban a sufragar los daños ocasionados por los naufragios, tanto en los navíos como en su carga.⁷

Al tratarse de un tipo documental absolutamente inédito para el período medieval, su descripción y análisis requeriría de un estudio monográfico que excede el cometido del presente trabajo. Sin embargo, sí convendrá realizar algunas observaciones sobre su fiabilidad. Como las averías fueron imprescindibles para el éxito de las expediciones marítimas, sus registros se encuentran entre los más fidedignos de los que se conservan para la Edad Media, ya que el capitán del barco pondría todo su interés en que ningún objeto cargado dejase de satisfacer la cuota que le correspondiese; mientras que los representantes de los comerciantes enviados a contar dichas averías ante las autoridades de la Universidad de mercaderes de Bilbao, fiel y cónsules, que eran los que supervisaban el proceso y encargaban copia del mismo a un escribano local, procurarían no tener que abonar ni un maravedí de más. Así que, a diferencia con lo ocurrido con los registros fiscales y otros, las posibilidades de fraude, defraudación, incorrecciones o falseamientos eran mínimas. En dichas relaciones se hacía constar, entre otros muchos datos, la mercancía embarcada, su cantidad y la avería abonada, su propietario, el consignatario, el huésped en Bilbao o en el puerto de origen, etc. Esto es, una minuciosa *radiografía* de lo que salía y entraba desde los muelles del surgidero bilbaíno.

⁷ Sobre las características y detalles de tales averías ya me he ocupado en otro trabajo: José Damián GONZÁLEZ ARCE y Ricardo HERNÁNDEZ GARCÍA, "Transporte naval y envío de flotas comerciales hacia el norte de Europa desde el Cantábrico oriental (1500-1550)", *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Moderna*, 24 (2011), pp. 55-56; tal aspecto también se analiza en, BILBAO op. cit. (2003), pp. 234-236. Sin embargo, el hecho de que este asunto haya sido objeto de un debate historiográfico entre especialistas del derecho, la fiscalidad y el comercio, aconseja citar algunas obras más que lo abordan, caso de: Miguel LUQUE TALAVÁN, "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)", *Revista complutense de historia de América*, 24 (1998), pp. 113-145; Marta Milagros del VAS MINGO y Miguel LUQUE TALAVÁN, "La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino", *Estudios de Historia novohispana*, 26 (2002), pp. 132-137; ídem, "El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano", *Estudios de historia novohispana*, 33 (2005), pp. 191-195; Arcadio GARCÍA SANZ, "El derecho marítimo preconsular", *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 36 (1960); José MARTÍNEZ GIJÓN, "La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (Siglo XVI)", *Historia. Instituciones. Documentos*, 10 (1983), p. 132; Guillermo SUÁREZ BLÁZQUEZ, "Derecho medieval español de averías", *Anuario de la Facultad de Derecho de Ourense*, 1 (2003), pp. 391-448; María Emelina MARTÍN ACOSTA, "Estado de la cuestión sobre la Avería en la historiografía española y americanista: la Avería de 1602", *Revista de Indias*, 50, 188 (1990), pp. 151-160; Santiago HIERRO ANIBARRO, "El asiento de avería y el origen de la compañía privilegiada en España", *Revista de Historia Económica*, 23, 1 (2005), pp. 181-212.

No obstante, hay que señalar que los presentes registros de averías no se corresponden con el total del tráfico portuario de Bilbao. Solamente hacen referencia a los barcos nacionales que allí operaban, pues los foráneos estaban recogidos en relaciones diferentes. Además, por los destinos y procedencias, siempre extranjeros y de la Europa del norte, se deduce que el comercio con el resto de Castilla o con el Mediterráneo no se encuentra reflejado; puede que porque no interesase a los efectos de probanza en el pleito en el que fueron aportadas estas averías. Más concretamente, los fondeaderos y localidades con los que se comerció desde la villa vasca, según dichos registros fueron apenas una decena: Flandes, región que es referida genéricamente, aunque a veces se dice que las mercancías llegaron de Amberes o que debían ser desembarcadas en La Esclusa (Sluis), principal amarradero de Brujas, o en *Ramua* (Arnhemuiden), antepuerto de *Medialburque* (Middelburg), sito en Zelanda.⁸ Londres, en especial el muelle de Santa Catalina, con alguna referencia a algunos otros surgideros ingleses, como de Southampton (que aparece escrito como *Hantona*), o irlandeses.⁹ Nantes, generalmente a la altura de S. Julián, embarcadero con el que Bilbao mantenía estrechos lazos mercantiles desde el siglo anterior; sin dejar Bretaña, Redon, villa situada en el interior, entre la anterior Nantes y Rennes. La Rochela, que surgió en territorio controlado por el rey de Francia como rival comercial de los susodichos, en posesión del duque de Bretaña. Ruan, un puerto normando más alejado de la costa vasca y, por tanto, menos frecuentado por los bilbaínos. Y, por último, lo que parece ser, pues no queda claro, Capbretón (se escribe: *Camperquerantin*), que constituiría así el único fondeadero sito en Guyena con el que se traficó, sin que aparezca Burdeos, territorio tradicionalmente enfrentado a los vascos.

⁸ Raymond FAGEL, "Los hombres de la lana y del hierro: mercaderes vascos en los Países Bajos siglo XVI", *El licenciado Poza en Flandes, dos conferencias*, Bilbao, 1996, p. 57.

⁹ Sin embargo, otro puerto británico de gran importancia para la exportación de paños como fue Bristol no aparece citado, Wendy R. CHILDS, *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*, Manchester, Manchester University Press, 1978, pp. 86-88.



De las mercancías embarcadas había que abonar las averías en función de su volumen —toneles, barriles, pipas...— o de las unidades de embalaje —sacas, costales, fardeles, cestas...— en las que iban contenidas, excepto el hierro y el acero, que lo hacían según su peso en quintales.¹⁰ Sin embargo, todas eran entregadas a su llegada al consignatario en función de su cantidad, no de su peso. Por

ello, para ambos artículos, aparece referido 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 registrados eran los que el maestre debía dar al receptor, y constarían también en los contratos de fletamento y en los libros de cargazón.¹¹

Así, en un registro de 1499 que recoge los cabos de hierro se especifica que uno de ellos se había partido al cargarlo, para que cuadrara su número en los distintos documentos. A veces, en dicho año, aparecen disensiones entre el huésped cargador de la mercancía y el maestre 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 discrepancias. 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 pudo ocurrir al contrario, que se diga que había sido desembarcada para partir 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 embarcadas con posterioridad. Esto indica que eran contadas días antes de que el barco partiese. Por ello, muchos de los

¹⁰ Se trató del *quintal-macho* de 155 libras o 75,95 Kg, BILBAO y LANZA op. cit., p. 120.

¹¹ En total, se contabilizan 136.786 quintales de hierro para todos los años de la serie, frente a los 768.998 cabos en que fueron transportados, lo que hace una media de unos 5,6 cabos por quintal (75,95 Kg), esto es, los cabos serían de algo más de 13,5 Kg; si bien los datos son aproximados, pues no todos los registros contienen los cabos en los que iba el hierro en quintales, mientras que en unos pocos sí vienen los cabos pero no la cantidad de quintales. Por lo que respecta al acero, son 14.971 quintales y 87.042 barras, lo que hace una proporción de 5,8 barras por quintal, o barras de 13 Kg de media, con las mismas salvedades dichas para el hierro.

mercaderes propietarios que cargaban personalmente sus productos fueron sus propios consignatarios, ya que les daba tiempo en ese lapso a llegar al lugar de destino. Incluso pudieron ir como pasajeros en la misma embarcación, algo que no se indica, pues los registros sólo recogen bienes y no personas.

Aparte del caso de los metales que pagaban por peso, 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 o los propios paños; con los que se establecían las correspondencias para la gran variedad restante de productos y los tipos de envases en los que llegaron al puerto de Bilbao, como ahora comprobaremos.

En muchas ocasiones, los registros no recogen qué mercancía era la transportada, sino las unidades de medida que de ella llevaba el barco, sobre todo en el caso de las importaciones. Sin embargo, por el contexto, es posible deducir para cada localidad de procedencia de qué artículos se trata, pues para cada clase de medida predomina un tipo de género, que el escribano a veces no refiere de forma expresa pues, por la frecuencia de su tráfico comercial, era sabido de cuál se trataba. Si eran otros los artículos embarcados contabilizados en la misma unidad de medida, sí se aclara de qué tipo eran. De este modo, cuando los datos de los cuadernos se refieren simplemente a fardes, en el caso de Flandes hemos de entender que se trataba de paños de lana, mientras que en los de Nantes o La Rochela serían lienzos de lino, que, en menor cantidad, también llegaron en forma de pacas y paquetes; mientras que en 1489 y 1491 se registran gran cantidad de roldanas sin especificar su contenido que, como vinieron de Flandes, hemos de entender que fueron de paños, pues las de latón y otras de hilo fueron contabilizadas como medio fardel u otra fracción. Las balas eran empleadas para los fustanes.¹²

La primera evidencia del desequilibrio comercial de Castilla con el Norte la encontramos en estos registros de salida del puerto de Bilbao, donde casi únicamente aparecen envases simples como sacas y costales, propios de materias primas y artículos poco exigentes sin forma definida o acabada, como la lana. En los de entrada, por el contrario, la gran variedad de embalajes y contenedores, como fardes, sacos, balas, roldanas, pacas, paquetes, cestas, cajas, baúles, cofres... indica que fueron precisos para mercancías mucho más delicadas, y por tanto, manufacturas de mayor valor, como los textiles, algunos muy delicados y valiosos, que requerían de embalajes más complejos hechos con telas bastas y

¹² Así, por ejemplo, en 1490 (22 de septiembre) llegó una carabela procedente de Flandes con 383 fardes, según el padrón de cargazón, que descargó en Laredo y Bilbao, de los que no se indica su contenido pero que he contabilizado como paños (ARChV, SV, 1934, 1(5), fol. 22v).

resistentes, y que en los casos más extremos precisaron para su transporte de recipientes de madera.

Una *saca* es un *costal* muy grande de tela fuerte, más largo que ancho. Las sacas de lana alcanzaban 8 arrobas de capacidad o 2 quintales de peso (92 kg)¹³. Éstas y los costales de peletería, regaliz u otras mercancías exportadas, aparecen recogidos indistintamente, lo que indica que ambos tipos de contenedores y los géneros que llevaban estaban gravados con las mismas tasas de averías y flete, de modo que dichos costales y su contenido, aunque más pequeños, debieron de 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, y por tanto las averías, 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, tal y como comprobaremos más abajo con las importaciones.

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.

Un *fardel* es un saco o talega. Una *paca* es 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 centímetros 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 (la moda es de 12); si bien algunos llegaron en paquetes, balas o fardales. A diferencia de los restantes textiles venidos de otras partes de Europa que se contaban por fardales, como he indicado más arriba, la unidad para contabilizar las averías de los londinenses era la pieza de *pañó*, esto es, textiles de lana, de

¹³ Para éste y otros envases, Ricardo CÓRDOBA DE LA LLAVE, "Los instrumentos de la relación comercial: Medios, técnicas y útiles de transporte en la España bajomedieval", *El comercio en la Edad Media: XVI Semana de Estudios Medievales*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2006, pp. 237-249.

manera que para los restantes bienes desde allí arribados, como otras variedades de tejidos de lana, caso de los cordellates o las granas, fueron establecidas las correspondientes equivalencias en *paños*. Para poder comparar la cantidad de éstos llegados desde Londres contabilizados en pacas y piezas con los de los restantes orígenes, expresados solamente en fardeles, contamos con algún apunte esclarecedor, caso de un fardel importado en 1482 desde Flandes con sólo 2 paños, que fue contado como medio fardel, lo que indica que los fardeles normales comprenderían 4; tampoco los fardeles venidos desde Londres contenían más de dicha cantidad.¹⁴

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; como dicho cañamazo llegaba a Bilbao indistintamente en estos 3 tipos de embalaje, una vez establecidas las equivalencias en las tablas y gráficos he convertido todos ellos en fardeles. Lo mismo he hecho con los lienzos de lino y los paños, pues igualmente se registran estas equivalencias entre estos 3 tipos de embalaje. Por su parte, las *cestas* de cardas estuvieron tasadas de forma diversa, 1, 0,5, 0,25... fardeles. Algo parecido ocurría con los propios fardeles, que cuando eran de cañamazo o de *cosneos* solamente equivalían a la mitad de los fardeles de paños o lienzos; mientras que una *paqueta* de seda sí valía por uno de tales fardeles, al igual que una *bala* de fustanes, aunque estos textiles de algodón a veces también llegaban en forma de fardeles o de roldanas. Posiblemente, la mayor variación la encontremos en dichas *roldanas*, de manera que 5 de estos contenedores de hilo de bramante equivalían a 1,25 fardeles; una de bonetes u otra sin especificar su mercancía, a 1 fardel; y, 8 de mercería, a 2,75; las arriba referidas para el año 1490 y otras que contendrían paños fueron tenidas por un fardel de ese mismo tipo de mercancía, y así las he contabilizado. Probablemente, tanta disparidad se deba, además de a las diferencias en el valor de los distintos géneros, al hecho de que dichas roldanas fuesen un tipo de recipiente de tamaño y peso variables, como todo parece indicar.

Tabla 1: Equivalencias más frecuentes entre distintos tipos de envases

Envase	Quintales	Arrobas	Libras	Kg	Sacas	Fardeles
	1	4	100	46		
Saca	2	8	200	92		
Costal					1/2	1/2
Fardel cañamazo						1/2
Paca						2
Paquete						1/2
Roldana						1
Bala						1
Cesta						1/2

¹⁴ ARChV, SV, 1935, 1(3), fol. 10r. El único apunte de fustanes (*fustedas*) procedentes de Londres, año 1489, también se hace en piezas, 12, y no en balas, que equivalían a 7 paños (ARChV, SV, 1934, 1(2), fol. 2v.

2. Exportaciones

Mucho se ha escrito sobre el comercio exterior de la Castilla bajomedieval, pero muy poco, casi nada, de los flujos de mercancías, de los que, debido a las carencias documentales antes señaladas, apenas se han aportado generalidades y rasgos impresionistas, obtenidos de documentos puntuales o de fuentes secundarias. Por primera vez tenemos la oportunidad de manejar una fuente primaria que nos va a permitir seriar, si bien sólo para ciertos años, el tráfico portuario de Bilbao. No obstante, hay que comenzar señalando que lo que se diga aquí puede estar sujeto a revisión, pues los datos conservados para algunos ejercicios están claramente incompletos.

Si comenzamos por el hierro, como resulta sabido, hasta el siglo XIX Vizcaya poseyó los yacimientos más ricos de Europa. Asimismo, era de una variedad muy dúctil y la mena presentaba una muy alta concentración metálica, por encima de lo normal. Por ello se decía que Bilbao debía su prosperidad además de a su puerto, a la abundancia de dicho mineral.¹⁵ Lo primero que llama la atención es que los envíos hacia Europa del norte solamente fueron de arrabio o productos semielaborados, como el hierro metálico, con total ausencia de manufacturas férricas, como armas, herramientas, clavos, anclas, etc., que sí aparecen en la segunda mitad del siglo XVI, lo cual redundaba en la idea de la posición periférica que ocupaba el comercio castellano en el contexto europeo.¹⁶

Como se aprecia en la tabla 2, el principal destino para el hierro salido del fondeadero bilbaíno fue Flandes, casi 56.500 quintales en algo más de 264.000 cabos; más del 41 por ciento del total de 136.786 quintales. Le sigue de cerca Londres, con algo más de 288.000 cabos y casi 52.000 quintales, prácticamente el 40 por ciento. En tercer lugar se encuentra Nantes, con unos 24.500 quintales (17,8%). Los restantes son testimoniales, por debajo de los 2.500. Se percibe una cierta diferencia entre Flandes y Nantes con respecto a Londres. Los dos primeros son muy regulares, casi todos los años de la serie recibieron hierro, sobre todo Flandes, donde no llegó solamente en 1494; sin embargo, a Londres los viajes fueron menos frecuentes, pero la cantidad de mercancía arribada durante esos años fue generalmente mayor que la llegada a Flandes, excepto en 1496 y 1499. La explicación a

¹⁵ Jean-Philippe PRIOTI, *Producción y comercio del hierro vizcaíno entre 1500 y 1700*, San Sebastián, 2011, pp. 16-17.

¹⁶ Hilario CASADO ALONSO, "El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)", *Itsas*, 4 (2003), p. 167. Solamente se contiene en 1490 la salida de 2 yunques de hierro de 1 quintal cada uno con destino a La Rochela, que fueron contabilizados como acero.

esta circunstancia de la concentración de fletes londinenses la encontramos en que ese destino prácticamente sólo recibía este tipo de artículo, mientras que a los otros puertos además de metales llegaba también regularmente lana; de modo que en los barcos que llevaban principalmente esta materia prima todos los años a las fábricas textiles de Flandes y Francia, era fácil que se cargase también hierro y acero, aunque fuese en pocas cantidades; mientras que a Inglaterra, donde no iba lana porque la local era de mayor calidad, marchaban las naves con hierro metálico sólo cuando el mercado local lo demandaba, y de forma concentrada, para ahorrar costes.

Tabla 2: Exportación de quintales de hierro

Año	1482	1488	1489	1490	1491	1494	1495	1496	1499	1500	1501	Total
Flandes	10.193	1.432	2.759	3.734	4.136		1.881	8.095	16.545	792	6.922	56.489
Irlanda					50							50
La Rochela				515					1.043	115	584	2.257
Londres				17.362	6.180		10.802	1.055	8.845		7.657	51.901
Nantes				4.529	869	150	6.443		8.552		3.880	24.423
Portland											900	900
Ruan				719								719
												136.738

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

A pesar de que Gran Bretaña es una isla con gran abundancia de mineral de hierro, hasta mediados del siglo XVI la tecnología existente casi sólo permitía la explotación de venas de alta riqueza metálica y bajo punto de fusión, como las vascas, de modo que estas ferrerías ejercieron en toda Europa prácticamente un régimen de oligopolio que, en el caso de Inglaterra, supuso que llegasen a cubrir hasta el 90 por ciento de sus importaciones; lo que a finales del siglo XV se tradujo entre 2.500-3.000 *tons* anuales. Éstos, multiplicados por unos 1.016 kg. de cada tonelada larga anglosajona, hacen unos 2,5-3 millones de kilogramos, que, divididos entre los 75,9 kg. por quintal-macho —unidad de medida del hierro—, dan como resultado entre casi 33.000 y más de 39.500 quintales anuales, mucho más de los máximos vistos en la tabla anterior. Lo que indica que sólo parte del hierro vasco llegado a los puertos ingleses salió de Bilbao, el resto procedería de los embarcaderos guipuzcoanos o se reexportaría desde los franceses, aunque para ello se empleasen naves castellanas.¹⁷

¹⁷ CHILDS, op. cit., (1978), pp. 117-119; (1994), p. 359. Luis Mari BILBAO, “La industria siderometalúrgica tradicional en el País Vasco (1450-1720)”, *Hacienda Española*, 108-109 (1987), pp. 49-51. Betsabé CAUNEDO DEL POTRO, *Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1475-1492)*, tesis doctoral U.A.M., Madrid, 1981, pp. 660-661. Jean-Philippe PRIOTTI, *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*, Bilbao, Diputación Foral de Bizcaia, 2005, pp. 105-109. Sin embargo, el artículo de mayor valor llevado desde España a Inglaterra no fue el hierro, sino el pastel, que no pasó por Bilbao; el resto fueron pieles y regaliz que luego

Se ha estimado que a comienzos del siglo XVI la producción de hierro de las ferrerías vizcaínas era de unos 100.000 quintales.¹⁸ De los cuales, a finales del siglo XV entraban en la *rentería* (depósito) de Bilbao anualmente unos 40.000 con destino al exterior, casi la mitad del género producido. De ser así, ciertos años, como 1490 y 1499, la inmensa mayoría de ese metal en bruto fue exportado al norte de Europa, mientras que en algunos de los restantes salió hacia allí más del 50 por ciento. Que prácticamente la mitad del hierro bilbaíno exportado partiese hacia el extranjero a finales del siglo XV redundaba en la idea que se desprende de estas averías: Castilla se comportó en el comercio norte-europeo como un país periférico y dependiente, emisor de materias primas e importador de manufacturas, pues su débil industria local no pudo absorber sus abundantes hierro y lana. Prueba de ello fue que, como ahora veremos, frente a la nula salida de bienes producidos con dicho metal sí recibió esta clase de artículos.¹⁹ Esta situación parece que varió a mediados del siglo XVI, cuando 2/3 del hierro se destinaron a la fabricación local de armas y barcos.²⁰ No obstante, estos datos, así como el hecho de que en dichas fechas la lana castellana llevada a los Países Bajos no retornase en su mayor parte bajo la forma de paños, sino que desde allí se importasen sobre todo lienzos de lino y otros textiles fabricados con otras fibras, no pueden servir de argumento para cuestionar, como hace H. Casado Alonso, el carácter colonial del comercio exterior castellano de finales del siglo XV que, como muestran los registros bilbaínos, se especializó, en cualquier caso, en la exportación de género en bruto y en la importación de productos elaborados.²¹

veremos, y, entre otros, las cardas de paños, que en buena medida eran importadas desde Flandes y Francia, lo que indica que se reexportaban hacia Gran Bretaña (CHILDS, op. cit., 1994, p. 354).

¹⁸ José Ángel GARCÍA DE CORTÁZAR (dir.), *Vizcaya en la Edad Media: evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*, San Sebastián, Uramburu, 1985, p. 163.

¹⁹ BILBAO, op. cit. (1987), p. 52.

²⁰ GARCÍA DE CORTÁZAR, op. cit., p. 142. PRIOTTI, op. cit. (2005), pp. 63-64. Frente a los casi 27.400 quintales de hierro y los casi 15.000 de acero que salieron en los once años de finales de la Edad Media hacia La Rochela, Nantes y Ruan, Bilbao exportó en siete años de mediados del siglo XVI apenas 18.500 de ambos géneros con destino a Francia, si bien los datos disponibles no son tan completos como los aquí manejados; no obstante, a pesar de la relativamente baja cifra, fue el género más importante de los sacados del puerto, lo que lo convierte por entonces en un fondeadero básicamente importador, sobre todo de productos textiles (BILBAO y LANZA, op. cit., pp. 119-120).

²¹ Este autor ha sostenido reiteradamente, pero sin apoyo documental, que se ha de abandonar la visión pesimista de la Castilla de finales del siglo XV como un mercado periférico y dependiente que, según él, entronca con la herencia regeneracionista y con cierta historiografía "pseudomarxista", CASADO, op. cit. (1994), pp. 206-207; *ibidem*, "El comercio burgalés y la estructuración del espacio económico español a fines de la Edad Media", *Itinerarios medievales e identidad hispánica*. XVII Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2001, pp. 343-345; *ibidem*, "La Edad Dorada del comercio burgalés (siglos XV y XVI)", en Francisco Javier PEÑA PÉREZ y René Jesús PAYO HERNANZ (eds.), *Historia del comercio de Burgos*, Burgos, Federación Empresarios del Comercio, 2005, p. 124; *ibidem*, "El comercio internacional castellano en época de Isabel la Católica", *Actas del Congreso Internacional Isabel la Católica y su época*, I. Valladolid, Universidad de Valladolid, 2007, pp. 673-675. Lo cierto es que buena parte de sus trabajos sobre el comercio bajomedieval, que repite de forma casi idéntica una y otra vez en diferentes publicaciones, son una mera sucesión de ideas generales y lugares comunes, más sustentados en datos puntuales, casi anecdóticos,

Entre las variedades locales, únicamente en una ocasión se hace referencia al *hierro de Bilbao*, del que en 1490 se exportaron 364 cabos (50 quintales) a Nantes. Mientras que en el tipo de hierro, encontramos en 1495 90 quintales (144 bandas) de *hierro de banda* con destino a Flandes; en 1499 fueron dos los envíos a La Rochela, uno de 30 quintales y el otro de 38 (58 cabos); y, en 1500, uno de sólo 15 quintales a dicho lugar. También en 1495 salieron 604 quintales (1.271 cabos) de *hierro de platina* para Nantes; y en 1499, tres nuevas remesas, una a La Rochela, de 51 quintales, y dos a Nantes, de 100 cada una; además, ese mismo año se mandaron otras tres a Flandes, de 40, 44 y 50 quintales, en esta ocasión de *platina corta*. En 1496 fueron remitidos dos envíos de *hierro vergajón* a Flandes, de 50 quintales y 350 cabos cada uno.²²

Si vamos ahora al acero, como se ve en la tabla 3 salió en mucha menor cantidad que el hierro, sólo unos 15.000 quintales, así como también menos años, como corresponde a una materia semielaborada de mayor calidad y precio. Del mismo modo, el circuito de su distribución fue también más reducido, sólo se llevó a Nantes algo más de 9.000 quintales (60%) en casi 65.500 barras, y a La Rochela, casi 4.000 (40%) y 21.600, respectivamente.

Tabla 3: Exportación de quintales de acero

Año	1490	1491	1494	1495	1499	1501	Total
Nantes	3.725	1.192	321	3.969	3.586,50	2.177,50	14.971
La Rochela	1.318	1.032	271	1.642	3.065,50	1.766	9.095

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

Sin embargo, en este caso las variedades locales fueron más abundantes que para el hierro. Contamos con *acero de Mondragón* en 1490 (100 quintales, en 1.247 barras), 1491 (160/1.330 quintales/barras), 1495 (916/4.941, en dieciséis envíos) y 1499 (386/3.111, cinco registros). Por su lado, el *acero de Bilbao* partió en 1490 (28/167) y 1495 (1.685/12.803, en dieciséis envíos). Mientras que el *acero de Valmaseda* fue menos frecuente, 1495 (222/1.235, en tres registros) y 1499 (45/225, un envío). Y casi testimonial el *acero de Gordojuela*, con un envío de 40 quintales en 1499. Todo este material, menos un registro del bilbaíno llevado a La Rochela, fue remitido a Nantes.

Casado Alonso ha especulado, a partir de los seguros marítimos, con que los puertos guipuzcoanos fueron los mayores exportadores de los derivados férricos vascos en la

que en series sobre los volúmenes de mercancías intercambiados que, cuando los aporta, corresponden ya al siglo XVI.

²² Como se deduce de la proporción quintales/bandas, esta variedad de hierro se diferenciaría por el gran volumen de sus piezas o *bandas*, de modo que las 144 bandas tendrían un peso medio de 1,6 quintales (121,5 Kg.), mientras que los 58 cabos pesarían más o menos lo mismo, unos 1,5 quintales cada uno; mucho más que los cabos habituales, que hemos visto tenían un peso medio de algo más de 8 Kg.

segunda mitad del siglo XVI, sobre todo los originarios de Elorrio, lo que habría dejado a Bilbao en una posición muy secundaria, en contra de la opinión tradicional a este respecto.²³ Sin embargo, a tenor de estos registros de finales del siglo XV, vemos cómo el puerto vizcaíno tenía suficiente pujanza como para atraer al acero de Mondragón (Arrasate), sito al sureste de Elorrio, frente a los embarcaderos guipuzcoanos del valle del Deva, por donde supuestamente habría salido en masa el género vasco en dicha segunda mitad del XVI. Además, trabajos más recientes basados en contratos de fletamento, más fiables que los registros de las pólizas de seguro, evidencian que la diferencia entre surgideros vizcaínos y guipuzcoanos en la primera mitad del siglo XVI no fue apenas relevante para el embarque del hierro/acero, en sintonía con los cálculos de producción, que estiman que la mitad de esta materia prima, o semielaborada, vasca procedía de las ferrerías vizcaínas y la otra de las guipuzcoanas; cifras similares a las registradas a comienzos del siglo XVII.²⁴

Como es de sobra conocido, el principal artículo que fluyó desde los puertos del norte peninsular a la Europa atlántica fue la lana. Desde el siglo XIV, el crecimiento de la industria flamenca y las malas relaciones con Inglaterra hicieron que la fábrica local precisase de forma creciente de la lana castellana, pues, aunque más lejana que la escocesa y la irlandesa, era de mayor calidad; si bien no tanta como la inglesa, que también de forma creciente fue cada vez en mayor medida absorbida por la propia pañería británica. De este modo, la lana castellana llegó a ser vital para la economía y la paz social del condado de Flandes, en especial de la ciudad de Brujas, que obtuvo el monopolio de importación (*estaple*) de lana merina.²⁵ De ahí que, como se aprecia en la tabla 4, fuese dicha región la que acaparó la mayor parte de las exportaciones de esta materia prima salida del surgidero de la ría del Nervión, casi 61.000 sacas del total de las algo más de 97.000 de toda la serie, o casi el 61 por ciento; le siguen La Rochela, cerca de 21.000 (21,6%), que por tanto se revela como un

²³ Op. cit. (2003), pp. 172-173. En contradicción con estas especulaciones carentes de base heurística, este autor, y a pesar de las graves carencias documentales señaladas al comienzo de este trabajo, no duda en afirmar que el comercio entre Bretaña y la península ibérica de los siglos XV y XVI es “bien conocido” (“Le commerce des marchandises de Bretagne avec l’Espagne au XVI siècle”, *Annales de Bretagne*, 107, 2 (2000), p. 31).

²⁴ GONZÁLEZ y HERNÁNDEZ, op. cit. (2011), pp. 76-77; Joaquín GIL SÁEZ, José Damián GONZÁLEZ ARCE y Ricardo HERNÁNDEZ GARCÍA, “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 (2013); PRIOTI, op. cit. (2011), pp. 17-19.

²⁵ CAUNEDO, op. cit., pp. 726-729; Simone ABRAHAM-THISSE, “Les relations Hispano-Hanséates au bas Moyen Age”, *En la España Medieval*, 14 (1991), pp. 144-145. De los setenta y cinco barcos que atracaron en 1486-87 en La Esclusa, treinta y tres eran españoles, con la mitad del tonelaje total arribado, y de ellos, doce procedían de Bilbao-Portugaleta, en su inmensa mayoría cargados con lana y hierro. A final de siglo el comercio con Brujas comenzó una lenta e inexorable decadencia en favor de Amberes. En 1499 sólo llegaron treinta y tres naves, ocho de ellas españolas, y en 1550 42, nueve españolas, que no perdieron el primer lugar en número entre las extranjeras (Jules FINOT, *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l’Espagne au Moyen Age*, París, Picard, 1899, pp. 217-233).

importante centro pañero, y Nantes, con poco más de 14.000 sacas (14,4%); Ruan apenas recibió 1.150. Las tres ciudades francesas dejaron de ser destino relevante de la lana castellana a mediados del siglo XVI, según Bilbao y Lanza.

Tabla 4: Exportación de sacas de lana

Año	1482	1488	1489	1490	1491	1494	1495	1496	1499	1500	1501	Total
Flandes	6.109	3.314	3.265	3.977	2.825		10.586	8.457	10.057	634	11.586	60.810
La Rochela				12.420	3.506	372	1.099		2.015	167	1.399	20.978
Nantes				2.412	1.883	883	1.508		4.458		3.004	14.148
Ruan				1.150								1.150

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

Si nos fijamos en los volúmenes anuales, el año de mayor partida de lana, 1490, pasaron por Bilbao casi 20.000 sacas. Al comparar esta cifra con las exportaciones de la Universidad de mercaderes de Burgos, asociación de corte gremial nacida para agrupar a los castellanos que traficaron sobre todo con esta mercancía, vemos que en los años de la década de 1520, primeros datos conservados, ésta colocaba en la Europa atlántica entre 10.000-31.000 sacas anuales.²⁶ Lo que situaría el citado ejercicio 1490 dentro de la media de salida de lana. Esto podría suponer que casi toda ella habría sido enviada a sus respectivos destinos por dicha organización y prácticamente toda a través del puerto de Bilbao. Sin embargo, muy probablemente no fue así, pues por esas fechas la citada Universidad remitía mayoritariamente género a Flandes, de manera que buena parte del salido hacia La Rochela, con mucho el más cuantioso de ese año 1490, puede que hubiese sido llevado por comerciantes ajenos a la misma, muy probablemente de origen vasco.

Para conseguir de forma efectiva el monopolio exportador sobre esta lana castellana, la Universidad se transformó en 1494, con el respaldo de los Reyes Católicos, en un Consulado de mar, que situó en un primer momento bajo su jurisdicción a todos los mercaderes de la Corona, al menos los que comerciaban con el exterior a través de los puertos del Cantábrico oriental. La reacción de la Universidad de Bilbao, otro gremio mercantil que comprendía a los mercaderes y navieros locales, menos numerosos pero muy influyentes gracias a sus imprescindibles embarcaciones, no se hizo esperar y al año siguiente, 1495, consiguieron de los monarcas que todas las tierras allende Ebro, el País

²⁶ CASADO, op. cit. (1994), p. 194.

Vasco por tanto, saliesen de dicha jurisdicción, y con el tiempo entrasen en la de la propia Universidad; que en 1511 se transformó en otro Consulado, rival del burgalés. Fue una escalada más en las luchas entre ambas comunidades mercantiles que se habían iniciado a mediados del siglo XV por el control del comercio con Brujas y del consulado local de mercaderes castellanos y vascos. De modo que, para seguir en su estrategia de intento de monopolización de la lana, Burgos llegó a una serie de acuerdos con Bilbao que se plasmaron en dos concordias suscritas en 1499 y 1500. Así, la primera organizaría las flotas conjuntas que una o dos veces al año partirían desde la segunda, o desde otros amarraderos, rumbo principalmente a Flandes, pero también hacia Nantes, La Rochela y otros destinos. En ellas quedaban obligados a embarcar sus lanas todos los que allí las quisiesen colocar, bajo la supervisión del Consulado burgalés, al que debían satisfacer las correspondientes averías gremiales; mientras que era la Universidad bilbaína la encargada de organizar los fletes de todo el hierro, que debía partir también en dichas flotas, y de cobrar las correspondientes tasas. Estos convenios trajeron una paz sólo parcial, pues las hostilidades se reanudaron en varias ocasiones durante la primera mitad del siglo XVI, cuando Burgos boicoteó al puerto de Bilbao y exportó su lana desde otros embarcaderos, como el vecino Portugaleta o los cántabros, y los bilbaínos quisieron hacer fracasar el monopolio burgalés invitando a algunos de los miembros del Consulado, sobre todo riojanos pero también castellanos, a que exportasen el género al margen del mismo desde su fondeadero y con sus naves, para lo que les ofrecieron, tanto a ellos como a mercaderes navarros y aragoneses, condiciones muy ventajosas. Por todo esto, se desataron numerosos litigios judiciales, entre cuya documentación se contienen los registros de averías navales base del actual trabajo; y, el surgidero bilbaíno dejó de ser un importante puerto lanero, frente a Santander y otros.²⁷

La tercera en importancia de las exportaciones realizadas desde el puerto de Bilbao podrían haber sido los *rollos*. No tanto por su número, algo más de 1.700 en todo el período estudiado, sino por su excepcionalidad. De modo que, de tratarse de tejidos corrientes, como he indicado más arriba, constituirían la única manufactura digna de tal nombre intercambiada desde allí, y por tanto con toda probabilidad desde Castilla, con la Europa atlántica. Serían artículos de calidad media-baja: media porque los más bastos textiles inferiores no resistían los costes de transporte que los convertían en antieconómicos lejos de

²⁷ José Damián GONZÁLEZ ARCE, "La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)", *Miscelánea Medieval Murciana*, 33, (2009); *ibidem*, "La universidad de mercaderes de Burgos y el consulado castellano en Brujas durante el siglo XV", *En la España Medieval*, 33 (2010); GONZÁLEZ y HERNÁNDEZ, *op. cit.* (2011); *ibidem*, "Querellas corporativas en el comercio con Europa desde el Cantábrico oriental durante la primera mitad del siglo XVI", *XI Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Madrid, 2014; BILBAO, *op. cit.* (2003), pp. 246-247.

los lugares de elaboración, y por tanto nunca habrían llegado al extranjero; baja porque los paños de calidad media-alta y alta no viajaban simplemente enrollados, sino doblados, operación realizada de forma muy cuidadosa por profesionales especialistas conocidos como *apuntadores*, sobre todo los de gama alta. Estaríamos hablando, por tanto, de la producción de la fábrica segoviana, puede que también palentina, que habría llegado así a mercados más allá de las fronteras castellanas. Como con casi todas las mercancías, su principal destino fue Flandes. Solamente en 1490 se mandaron algunos a los puertos franceses, lo que lo convierte en un artículo de *oportunidad*. Esto es, que la gran afluencia y frecuencia con que los barcos bilbaínos viajaban rumbo a Flandes pudo reducir los costes de transporte para un producto de relativo bajo peso y volumen, que fuera de esa región no encontró apenas demanda, pues su escasa calidad y precio hacían que no fuese competitivo y no soportase el encarecimiento de enviarlo a lugares menos frecuentados por las naves vascas. Además, puede que la industria textil flamenca especializada en artículos de calidad media-alta no cubriese del todo el nicho de mercado de los de calidad media-baja, lo que habría sido aprovechado por la pañería castellana.

Tabla 5: Exportación de rollos

Año	1482	1488	1489	1490	1491	1495	1499	1501	Total
Flandes	204	22	32	36	103	283	146	588	1.414
La Rochela				30					30
Nantes				96					96
Ruan				96					96

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

Un artículo semielaborado salido desde Bilbao fueron las hilazas, esto es, preparaciones de hilo para la posterior textura de las telas. Rumbo a Flandes partieron apenas 68 costales y 1 paquete, y otros 4 costales hacia La Rochela; a los que hay que añadir 1 costal y 1 paquete de hilo y 1 costal de hilaza, todos de seda, llevados también a Flandes. Igualmente, salieron en 1499 3 pipas de clavos rumbo Londres.²⁸

Las pieles de animales, exportadas en costales, más de 2.000 en todo el período, en su gran mayoría destinadas a Flandes, casi siempre vienen expresadas de forma genérica como *peletería*, pero a veces se especifica que eran de conejo, o costales de *peletería* de conejo, en ocasiones también denominados como *conejunas*.

Tabla 6: Exportación de costales de peletería

Año	1482	1488	1489	1490	1491	1495	1496	1499	1500	1501	Total
Flandes	83	40	14	25	127	627	168	133	12	448	1.677

²⁸ En 1490 llegó una roldana de clavos procedente de Flandes.

Los flujos comerciales del puerto de Bilbao con la Europa atlántica (1481-1501)

La Rochela				142	57	41				5	245
Londres				3	14	6					23
Nantes				3		10		6		56	75
Ruan				5							5
										2.025	

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

Una última materia prima salida de Bilbao en volúmenes de cierta consideración fue el regaliz; como las pieles, casi de forma absoluta rumbo a Flandes.

Tabla 7: Exportación de costales de regaliz

Año	1482	1488	1489	1490	1495	1496	1499	1501	Total
Flandes	516	71	24	56	52	122	591	119	1.551
Londres					2		10	12	24
Nantes					21				21
									1.596

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

Entre los artículos diversos que se sacaron desde Bilbao cabe citar los costales de algodón (8 hacia Flandes)²⁹, alumbre (58, a Flandes), cominos (18, Flandes; 8, Nantes; 1, La Rochela) y urchilla (26, La rochela; 41 y 60 quintales, Londres; 4, Nantes); el azafrán (3 fardeles, La Rochela; 3 costales, Flandes; 1 caja, Londres); las cajas de azogue (2, Londres) y azúcar (17, La Rochela; 90, Nantes; 19, Flandes); algunos borcegués, cera (54 quintales, 6 costales y 1 barril, Nantes; 2,5 pipas, La Rochela), candeleros, cueros,³⁰ fruta (230 quintales hacia Flandes), grana (14 costales, Flandes; 2, La Rochela; 7 y 3,5 balas, Londres), plomo,³¹ piñones, queso, salitre (62 costales, a Nantes) y vino.³² La sal iba (700 fanegas, a Irlanda en 1491) y venía (600, desde Nantes en 1489).

3. Importaciones

La inmensa mayoría de los productos importados fueron textiles, de los que convendrá, además de analizar las cantidades, hablar de sus variedades y procedencias.

²⁹ Esta materia prima pudo ser reexportada, pues en 1489 se registra la llegada de 3 costales desde La Rochela.

³⁰ En 1495 se reexportaron 600 cueros vacunos de Irlanda a Nantes, mientras que en 1482 desde la ciudad bretona llegaron a Bilbao 100, y una paca desde Londres, lo que demuestra que era un artículo semielaborado que iba de unas partes a otras en función de la variedad de que se tratase.

³¹ 150 quintales en 23 panes llevados a Ruan en 1490, a buen seguro reexportados desde otra procedencia.

³² En 1491 se llevaron 20 barriles de vino de Cazalla a Irlanda.

Para empezar, los tejidos más apreciados en el período, con diferencia, fueron los séricos, que prácticamente no están presentes en estas contabilidades, pues casi de forma exclusiva se producían en la cuenca mediterránea. Las pocas telas de seda provenientes de estos mercados del norte de Europa probablemente fuesen reexportaciones de artículos con origen en Lyon u otras sederías; caso del fardel de terciopelos que llegó desde La Rochela, el puerto atlántico mejor comunicado con la ciudad del Saona. Esta es la única tela de la que se indica su variedad, el resto son genéricas *sedas* traídas en cajas, procedentes de Nantes (12) y La Rochela (8 y 1 paquete).

De este modo, los textiles de calidad llegados con mayor frecuencia a Bilbao por las rutas navales del norte resultaron ser los paños de lana. En especial los de procedencia londinense —que, aunque no se indique, serían pues de la variedad *londres*—, que fueron contabilizados, como vimos, por unidades, aunque estuviesen contenidos en pacas; además de estos *paños* genéricos, a veces aparecen otras variantes de menor valor, cordellates (que contaban como 1/4 de paño genérico), o de mayor, como escarlatas y granas (2 paños). Frente a ellos, los paños arribados desde Flandes, la otra gran región textil del momento, o de Nantes y La Rochela, mucho menos abundantes, simplemente se anotaban según los fardeles en los que venían y no por unidades; tampoco hay muchas referencias a las posibles clases de estos otros textiles, sino más bien el genérico término de *paño*. El hecho de que las telas inglesas llegasen peor embaladas amontonadas en pacas de hasta 16 unidades, frente a los fardeles de las otras procedencias, nos habla del menor precio, y calidad, de dicha mercancía. Por el contrario, los paños de mayor categoría procedentes de Flandes, por su alto valor, a buen seguro habrían llegado en los numerosos baúles, arcas y cajas de allí procedentes, envases que en los registros equivalen a 1 fardel de paños; pues, como sabemos, los tejidos más apreciados eran vendidos en este tipo de contenedores.³³ Caso de las antedichas sedas, que solían llegar en cajas, o de las *holandas*, lienzos muy finos de gran calidad, de las que se recoge algún baúl. De esta manera, en la serie de *paños* he incluido únicamente los genéricos, esto es, aquéllos que carecen de indicaciones sobre su variedad, mientras que los restantes no han sido computados cuantitativamente, sino que los comentaré de forma más cualitativa, pues sus características hacían que por sus respectivos precios alcanzasen grandes diferencias.

³³ Solamente en 1494 llegaron desde Flandes nada menos que 174 baúles y arcas, si bien los años anteriores la cantidad no solía sobrepasar un par de decenas. Al año siguiente, 1495, se introdujeron 76 baúles, que tuvieron que ser también de géneros textiles, pues de uno que entró con vestidos, esto es, ropa confeccionada de algún particular, se indica tal circunstancia. En 1499 fueron 54 los baúles, uno de ellos de holandas, a los que hay que añadir 3 arcas y algunos cofres. Si bien ellos mismos a veces eran las mercancías, y no los envases de los géneros importados, pues venían cargados en cestas.

Como se aprecia en la tabla 8, la mayor parte de los paños de lana procedieron de Flandes. Fueron un total de 5.215 fardeles que equivaldrían a unas 20.860 piezas. Seguidos por los ingleses (9.671,5 piezas), sobre todo salidos desde Londres (8.650,5), pues los 1.021 exportados desde Southampton parecen ser una excepción, que no podemos confirmar por ser una serie relativamente corta. Los 138 fardeles de Nantes (552 piezas) y los 136,5 (546) de La Rochela indican que estas regiones tuvieron una menor dedicación a la industria textil lanera, y mayor a la relacionada con las fibras vegetales, como ahora veremos.

Los mercaderes españoles, sobre todo castellanos de Burgos, que llevaban su lana a Flandes, en muchas ocasiones aceptaban como pago esta materia prima, paños y otros tejidos fabricados con la misma lana castellana llegada en los viajes precedentes, en muchos casos tintados con pastel de procedencia catalana. No cabe evidencia más palpable de la posición subordinada del comercio español frente al norte europeo. De dichos textiles desconocemos su variedad, pues únicamente se los cita en las relaciones como *paños* genéricos, aunque, a buen seguro predominaron los de Menin, Wervicq, Poperinghe y, en especial, Courtrai, comprados en los mercados de esta última ciudad y en Ypres.³⁴

Pero, como he indicado, los recogidos aquí no fueron los únicos tejidos de lana llegados a Bilbao durante el período estudiado, sino solamente los consignados como *paños* genéricos. Los restantes, en su mayoría eran cordellates —tejido basto de lana, cuya trama forma un cordoncillo—, casi todos venidos desde Londres (1.650 piezas), y el resto de Southampton (32), La Rochela (6) y una paca desde Flandes. De Londres también se importaron 55,5 granas —tejido fino teñido con dicho colorante—, frente a 1 de Flandes, así como 12,5 escarlatas y 2 rollos de escarlata —tela de dicho color. Otros paños de gran valor fueron los velartes, generalmente traídos desde Flandes (38 fardeles) y La Rochela (9). Mientras que apenas se registran 1 fardel de *nanteses* —¿paños de Nantes?—, 1 bala de estameñas —tejido ordinario de poca calidad— flamencas, 1 paca de frisas —tejido ordinario para forros— londinenses, 3 fardeles y 1 caja de chamelotes —tejido impermeable inicialmente fabricado con pelo de camello y luego con lana fina y seda— nanteses, un par de fardeles de colchas de Nantes y algunas piezas y fardeles de bernias —tejido basto de lana semejante a las mantas para capas— y mantos de bernia rocheleses y nanteses.³⁵

Tabla 8: Importación de paños

Año	1481	1482	1483	1489	1490	1491	1493	1494	1495	1499	1500	Total
-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

³⁴ ABRAHAM-THISSE, op. cit., p. 146.

³⁵ Sobre estas variedades de textiles y las confeccionadas en lino de más abajo, María del Carmen MARTÍNEZ MELÉNDEZ, *Los nombres de tejidos en Castellano Medieval*, Granada, Universidad de Granada, 1989.

Flandes	550	2.310		1.182	2.704	1.340		4.564	5.954	2.262		20.866
La Rochela				80	152	272		20	8	5	4	541
Londres		959		1.634	2.743	2.107	96	755	88	269		8.651
Nantes		84	12	12	8			32	52	264	76	540
Southampton									1.021			1.021

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

Inglaterra y Castilla actuaron como mercados complementarios. Como vimos, la primera recibió principalmente hierro vasco, mientras que la segunda importó, en los fletes de retorno de los barcos cargados con dicha materia prima o semielaborada, gran cantidad de paños británicos de diversas variedades, sobre todo londres; lo que convirtió a la isla en la segunda abastecedora castellana de tejidos de lana. Así que por esas fechas entre el 15-25 por ciento de las exportaciones textiles inglesas habría viajado rumbo a Castilla, y al menos un 14 por ciento del total de la producción del país lo habría hecho en barcos castellanos. El aumento progresivo de las importaciones de paños ingleses, minoritarios en los siglos XIII-XIV, cuando el monopolio de los flamencos era casi absoluto, hasta alcanzar en este final del siglo XV la mitad del género llegado desde Flandes, como hemos visto, fue debido a su buena relación calidad-precio, pues fueron los textiles extranjeros más baratos. A su buena materia prima, lana inglesa, y buen acabado había que añadir que eran más asequibles que los ruanes y los courtrais flamencos.³⁶ En 1489-90 salieron de Londres rumbo a Castilla unos 7.500 paños, de los que, según la tabla casi 4.400 llegaron por Bilbao, un 60 por ciento, a los que habría que sumar aquellos otros de variedades no genéricas. En 1494-95 de los poco más de 3.100 paños exportados, a Bilbao arribaron menos de 850, un 27 por ciento.³⁷

Mención aparte merecen lo que parecen ser reexportaciones. Así, los ruanes, paños de calidad media-alta confeccionados en la ciudad que les dio nombre, en lugar de proceder de allí directamente fueron llevados a Bilbao desde Nantes (27 fardes y 2 paquetes), pero también desde La Rochela (14 fardes). Más claro está que se trató de reexportaciones, y no de textiles de una variedad que tomó su nombre de una determinada localidad pero que se pudieron confeccionar también en otras partes, en el caso de los londres (2 piezas y 1 fardel) que salieron de Flandes; aunque estaba expresamente prohibida la reexportación de textiles ingleses desde allí a otras partes, bajo amenaza de que la pañería flamenca dejaría de recibir la apreciada lana de las islas británicas. Algo similar sería lo ocurrido con el fardel de paños de Bristol llegado desde La Rochela. Desde donde también se redistribuyeron algunos velartes flamencos.

³⁶ CHILDS, op. cit., (1978), pp. 71, 86-92; CAUNEDO, op. cit., pp. 675-691, 738-741.

³⁷ CHILDS, op. cit., (1994), pp. 354, 369.

Como con los textiles de lana, se registra gran diversidad en los menos apreciados tejidos de lino, cáñamo y algodón, utilizados en prendas interiores de vestir, ropa de cama, de mesa u otros usos como toallas y tiendas de campaña. Los *anjeos* —de Anjou— consistieron en lienzos bastos, que a veces se recogen como *cañamazo de anjeos*; las *bretañas* eran lienzos finos procedentes de esta región francesa; el *vitre*, una lona muy delgada, que tomó su nombre de la ciudad bretona de Vitré, cercana a Rennes; y los *navales*, lienzos de calidad media, con origen probablemente de la ciudad de Laval, próxima a Vitré pero situada en la región del Loira. Los tres últimos son a veces referidos como lienzos de naval, bretaña o de vitre, lo que indicaría su confección en lino, de manera que los he contabilizado junto con los restantes lienzos genéricos; aunque el vitre en ocasiones aparece asimismo como *cañamazo de vitre*, incluido entonces junto al cañamazo también genérico. Como las *olonas*, o lonas de cáñamo cuyo nombre provendría de la villa de Olonne, situada al norte de La Rochela, asimismo contabilizadas junto a los restantes tejidos de dicho material. Por su parte, las manobreras, de las que sólo aparecen 4 pacas en 1499, son lienzos de lino. A diferencia de la lana, cada serie incluye todas las variedades de sus respectivos textiles: lino —lienzos, bretañas, navales y vitre—, cáñamo —cañamazo, anjeos y lonas— y algodón —fustanes, *fustanes de omo* y los *blancos*—; si bien no he introducido las holandas, por su alto precio y marginal importación; ni las telas, a las que luego haré referencia.

Tabla 9: Importación de fardes de lienzos de lino

Año	1481	1482	1483	1489	1490	1491	1493	1494	1495	1499	1500	Total
Cap Bretón					122							122
Flandes				65	4					2		69
La Rochela				324	645,5	769	164	195	241	70	28	2.436,5
Nantes	165	940,5	307	165	272	437	514	920	802	1.349	317	6.188,5
Redon						18						18

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

Del total de los 8.836 fardes de lienzos de lino registrados durante el período estudiado (tabla 9), la mayoría provenían de Nantes (6.188,5), seguida de La Rochela (2.436,5) y, a mayor distancia, de Cap Bretón (122, todos del año 1490), Flandes (71, los del año 1489 llegaron desde Amberes, como ocurrió con el cañamazo, que luego veremos) y Redon (18).

De todos ellos, 1.300 corresponden a tejidos de alguna variedad concreta, el resto, algo más de 7.500, son lienzos genéricos. De los primeros, 820 son navales, venidos de La Rochela (504) y Nantes (316). Le siguen las bretañas, 286, o lienzos de Bretaña, también de dichas procedencias, pero en este caso mayormente nantesas (232) y el resto rochelesas (54); a las que hay que añadir otros 12 fardes de lienzos de la baja Bretaña llegados desde

Nantes. Por su parte, los lienzos de Ruan, 133, también son principalmente de la localidad bretona (80) y algunos menos de La Rochela (53). Más marginal fue el caso de los vitres, 37 fardeles, y de los lienzos blancos, 10, todos nanteses; mientras que apenas se contabilizan 2 fardeles de lienzos crudos traídos de Capbretón (1,5) y La Rochela (0,5). El hecho de que haya bretañas provenientes de La Rochela y lienzos de Ruan de esa misma ciudad y de Nantes indica que bien pudieron ser reexportados desde las mismas o que se trató de un tipo de textiles que, si bien tuvieron su origen en los lugares de donde tomaron el nombre, luego fueron producidos, o imitados, en otras partes.

Como las holandas, las *telas* fueron finos tejidos de lino de calidad media-alta. Que en los registros se diferencie entre éstas y los genéricos lienzos, o los textiles de lino de las variedades antedichas, puede ser debido a que la calidad de las mismas era mayor, de modo que las voy a tratar por separado. Las más abundantes fueron las telas de Nantes (112,5 fardeles), diferentes, por tanto, a los nanteses (paños) vistos más arriba; parecidas serían las telas de Bretaña (9) y las de la baja Bretaña (4), también de allí procedentes. Otras variedades del mismo origen fueron la tela de naval de Nantes (1) y las telas de Quintin (4) —pueblo del interior de Bretaña, al noroeste de Rennes. Como ocurrió con los paños, desde este puerto bretón también se reexportaron telas de Ruan (4). Estos tejidos llegaron a Bilbao asimismo a medio elaborar, caso de las telas crudas o blancas (sin teñir) de Nantes (1 fardel), Capbretón (2) y La Rochela (0,5).

Si pasamos ahora a los lienzos de cáñamo, como se observa en la tabla 10, la mayoría del total de 3.745,5 fardeles procedió de Nantes, más de 2.600, aunque una parte considerable vino también de La Rochela (1.071), mientras que los flamencos (43,5), en concreto el año 1489 de Amberes, y Capbretón (5) fueron marginales. En cuanto a las variedades, 133,5 de esos fardeles fueron de anjeos (75,5, procedentes de Nantes; 58, de La Rochela) u *olonas* (103,5; 94,5 nantesas, 5 *capbretonnaises*, 3 *rochelesas* y 1 flamenca), lo que deja el número de simples cañamazos en 3.508,5.

Tabla 10: Importación de fardeles de lienzos de cáñamo

Año	1481	1482	1483	1489	1490	1491	1493	1494	1495	1499	1500	Total
Capbretón					5							5
Flandes		7		9	3	1			7,5	16		43,5
La Rochela				244,5	199,5	267	71	146,5	53,5	54,5	35	1.071,5
Nantes	46,5	194,5	161	293	82,5	153	142	492	352	562,5	136,5	2.615,5

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

Para terminar con los textiles, los fustanes, lienzos de algodón, fueron mucho menos abundantes que los restantes, pues, hasta bien entrada la Edad Moderna, ya en vísperas de la

Industrialización, no se consiguió tejer en masa un algodón que diese telas de cierta calidad. En total, estamos hablando solamente de unas 428 balas, casi todas de origen flamenco, como se ve en la tabla 11.

Tabla 11: Importación de fardales de fustanes

Año	1481	1489	1490	1491	1493	1494	1495	1499	1500	Total
Flandes	18	2	88	28		202,5	47,5	24		410
La Rochela			2	4	0,5					6,5
Nantes					4,5		0,5	1	6	12

Fuente: ARChV, SV, 1934-36

Si comparamos los tejidos de lana con los de fibras vegetales podemos sacar algunas enseñanzas interesantes. Lo primero que hay que señalar es que de Flandes apenas llegaron lienzos de lino y cáñamo, si bien fue el mayor abastecedor de fustanes, mucho menos abundantes que los otros. Hay que recordar que de dicho origen, los numerosos fardales contenidos en los registros de averías que fueron anotados sin especificar su contenido los he contabilizado como de paños de lana, pues solamente en unos 5-6 casos se dice expresamente que algún envío contuviese lienzos; salvo el barco que arribó en 1489 procedente de Amberes que trajo 65 fardales de ese tipo de telas. Se trata de una situación radicalmente distinta a la vivida a mediados del siglo XVI, cuando produce cierta relativa sorpresa que el 43 por ciento de los textiles llegados desde los Países Bajos fuesen lienzos, frente al 21 por ciento de los simples paños.³⁸ No pretendo dar aquí una explicación exhaustiva a esta circunstancia, pero puede que la consolidación de la industria pañera local, sobre todo la segoviana, llevase a que, por esas fechas, se produjese una cierta sustitución de importaciones para el caso de los paños de calidad media y media-alta, de forma que los venidos desde Flandes fuesen ya solamente del segmento superior, lo que habría dejado mayor espacio para los tejidos de lino y cáñamo en los fletes de retorno de las naves que continuaban llevando la lana, ahora en mayor cantidad que nunca, a la fábrica pañera flamenca; cuyo mercado castellano habría perdido así fuerza frente a otros destinos como los centroeuropeos.³⁹

De lo dicho se deduce que, si bien la producción de tejidos de lana castellanos pudo experimentar un desarrollo durante el siglo XVI, no ocurrió así con la mediocre industria linera. De modo que este otro tipo de textiles importados vio aumentar su importancia relativa frente los hechos con lana, al contrario de lo ocurrido a finales del siglo XV. Cuando, si sumamos los fardales de paños importados hacen un total de unos 8.400, mientras que los

³⁸ BILBAO, op. cit., (2003), p. 245.

³⁹ CASADO, op. cit., (1994), pp. 206-207.

de textiles vegetales dan algo más de 13.100; el 39 por ciento del total los primeros y el 61 por ciento los segundos. Cifras mucho más equilibradas que las vistas para mediados del siglo XVI en el caso de los Países Bajos. Algo similar se puede decir de Francia, pues desde allí siguió llegando una buena cantidad de lienzos en dicho período, frente a la casi ausencia de paños.⁴⁰

En cuanto a los productos manufacturados hechos con tela, cabe hablar de los bonetes, de los que ingresaron 24 roldanas, 6 fardeles y 2 cajas de Flandes, y 1 paquete, con 2 unidades, desde La Rochela. Podemos incluir aquí también los *cosneos* —en vasco medieval, cojines o almohadones—, en su mayoría procedentes de Nantes (17 fardeles, 60 pacas y 30 paquetes), y unos pocos de La Rochela (1 fardel, 4 paquetes y 1 cesta) y Londres (1 fardel)⁴¹. Junto a ellos hay que hablar de la pluma, materia prima de la que estarían hechos los antedichos cojines, también empleada para almohadas: 259 costales, 1 fardel, 8 sacos, 9,5 pacas y 2 paquetes venidos de Nantes, y 1 costal desde Flandes.

Aparte del textil, la otra clase de género de relevancia importado en grandes cantidades fue el metal. Sobre todo cobre, que solía llegar en forma de roldanas (452,5) traídas desde Flandes. Que se utilizase este tipo de envoltorios nos habla de que probablemente se trataba de productos manufacturados labrados en este material, como relieves con motivos religiosos. No obstante, también pudo llegar cobre en bruto, en los otros envases, 23,5 barriles, 3 toneles y 2,5 pipas; mientras que no sabemos qué contendrían o qué serían las 6 cajas, 5 fardeles, 4 costales, el paquete y la pieza registrados, pues, en todos los casos únicamente se dice que lo que llegó fue simplemente *cobre*. Algo que sucede igualmente con los 40 paquetes y 1 pieza venidos desde Londres, junto a 20 quintales; o los 4 paquetes de Nantes. Caso parecido, se cita genéricamente el metal, al del estaño arribado fundamentalmente en forma de panes desde La Rochela (63) y Londres (37); a los que hay que añadir 19 piezas flamencas, 12 rochelesas y 7 londinenses; más 11 barriles londinenses y 2 quintales del mismo origen y otros 27 rocheleses; amén de 11 y 6 balas, respectivamente, 4 costales y 18 paquetes de La Rochela, 1 paca de Londres y 1 roldana de Flandes. Frente al estaño, que sería mayormente en bruto, el latón procedente de Flandes (12,5 roldanas, 7 barriles y 3 toneles) habría sido más bien manufacturado, o al menos semielaborado. Mientras que el plomo, casi todo londinense (58 quintales, 11 toneles, 76 piezas y 4 paquetes), pero también rochelés (2 panes) y flamenco (13 piezas), vendría igualmente en

⁴⁰ BILBAO y LANZA, op. cit., pp. 121-122. Así, entre 1552-1560 los volúmenes de exportación de textiles desde el puerto de Nantes hacia Castilla, esencialmente confeccionados en fibras vegetales, supusieron más del doble que todos los lienzos de diferentes materiales y procedencias llegados a Bilbao vistos más arriba, CASADO, op. cit., (2000), pp. 35-36.

⁴¹ Carmen ISASI MARTÍNEZ y otros, "Léxico vizcaíno (siglos XIV-XVI)", *Oihenart*, 20, (2005), p. 115.

forma de materia prima. Como el cobre y el latón, los pocos registros de hierro (2 barriles y 2 roldanas de Flandes) harían referencia a artículos elaborados, pues, como sabemos, este metal era exportado en forma de materia intermedia o insumo desde el País Vasco hacia el norte de Europa y no tiene sentido que desde allí retornase sin manufacturar. Queda claro que así fue en el caso del hilo de hierro (1 roldana) y de la hoja de hierro —hojalata— (59 roldanas, 46,5 barriles, 17 toneles, 11 piezas, 5 pipas y 3 carreteles); junto a la hoja blanca (4 roldanas) y la hoja de latón (5); todo ello asimismo flamenco. En forma de materia prima llegó la caparrosa (sulfato de cobre), de la que se registran 16,5 pipas de La Rochela, y 9 roldanas, 7,5 pipas, 7 barriles y 2 toneles de Flandes. Este artículo también debió de ser reexportado, pues se enviaron 2 pipas a Nantes.

La principal manufactura metálica que llegó a Bilbao, sin duda, fueron las cardas, que debieron de ser de alambre o hierro, pues las naturales, elaboradas con cardenchas o cardos, se fabricarían en la propia Castilla, donde abundaba esta materia prima. Por otra parte, las 1.633 cestas de este tipo de cepillos con púas empleados en la industria textil nos dan idea de la pujanza que estaba adquiriendo este sector de la actividad económica castellana, que si bien producía artículos sobre todo de tipo medio, como hemos visto, no vaciló en importar herramientas en grandes cantidades con el objetivo de elevar los niveles de calidad. La gran mayoría de estas cardas metálicas procedían de Nantes, algo más de 1.500 cestas, frente a las 81 flamencas y las 45 rochelesas. También las tijeras se emplearían en este sector productivo. Llegaron 3 barriles de Flandes; 16 fardes, 7 costales, 2 pacas y 19 paquetes de Nantes; así como 2 fardes y 5 pares específicamente de tundir, también nantesas.

Si dejamos a un lado las cajas, baúles y cofres, que no podemos saber si eran mercancías en sí, o si se trató de simples contenedores para productos, muchos de ellos valiosos como los paños, según hemos visto, llega el momento de tratar los artículos diversos, aquéllos de cierta relevancia por su número, calidad o excepcionalidad pero que no son lo suficientemente abundantes como para seriar su entrada en el puerto de Bilbao.

Mención especial merece la *mercería*, o conjunto de objetos varios menudos y de poco valor, como alfileres, botones, cintas, etc. Vino de casi todas las procedencias y en casi todo tipo de envases, 133 toneles, 45 pipas, 58 barriles, 10 botas, 1 fardel, 36 roldanas, 1 bala, 1 costal, 4 cajas, 12 cestas y 14 piezas de Flandes; 110 fardes y 213 paquetes de La Rochela; y, 6 pipas, 1 barril, 7 fardes, 3 roldanas, 2 pacas, 50 paquetes y 1 cesta de Nantes.

Pasemos ahora al hilo, otro artículo muy abundante: lo hubo genérico, simple *hilo*, (3 fardes, 2 balas, 1 roldana y 2 cestas flamencos, más 1 paquete y 1 cesta nanteses), blanco (2 fardes flamencos), cárdeno (1 paquete rochelés), de ¿Rennes? (1 paquete nantés) o de

Ruan (2 cestas rochelesas); pero el más abundante fue el de bramante, 8 toneles, 6 pipas, 54 barriles, 5 balas, 167,5 roldanas y 3 costales flamencos. Por lo que respecta al papel, 4 fardeles, 54 costales, 9 pacas y 263 paquetes procedieron de La Rochela; y, 6 fardeles, 6,5 pacas y 11 paquetes de Nantes.

En cuanto al pescado, de Nantes llegaron 29 roldanas de arenques y 109 de Flandes, que serían salados o ahumados; frente a las 4,5 pipas y 14,5 barriles de Irlanda, y 2 toneles y 33 barriles, también de Flandes, que, por el tipo de envase, serían embotados. Además, se registran otros 36 costales de congrio de Nantes, y 16 pipas de pescado de La Rochela y 2 de Nantes, junto con 4 costales y 4 fardeles del mismo lugar. El vino fue traído de La Rochela, 36 toneles y 23 pipas, y de Nantes, 78 pipas.

Finalmente, también podemos añadir 1 caja de ámbar y otra de alfileres, 2 ballestas pequeñas, 68 roldanas y 48 barriles de alquitrán, 1 fardel y 1 paca de tapicería, y 5 retablos, todo de Flandes; 20 quintales, 12 toneles, 23 pipas, 8 barriles, 3 roldanas y 30 cestas de sebo, flamencos, 1 pipa rochelesa, otras 2 nantesas, y 17 barriles y 2 cestas londinenses; 2 roldanas de candados de Nantes y otras 3 de Flandes; 2 costales, una cesta (Flandes) y 2 fardeles (Nantes) de bacines; 1 cesta de pimienta de dicho lugar y 1 costal de Nantes; 11 barriles y 1 roldana de candelas, 2 costales y 1 paquete de jengibre, 4,5 paquetes, 2,5 pipas y 1 barril de mostaza, 31 fardeles y 3 paquetes de pergaminos, y, 6 fardeles, 8 paquetes y 12 cajas de vidrios, todo de Nantes. Así como 2 mulas procedentes de La Rochela.

4. Conclusión

Este primer estudio sobre el comercio medieval castellano realizado a partir de series estadísticas viene a confirmar, en términos generales, las noticias que se tenían de la composición de los flujos mercantiles con la Europa del Norte.

Si bien todavía no podemos dar por definitivas las conclusiones que se pueden extraer de las averías del puerto de Bilbao relativas a las dos últimas décadas del siglo XV, a partir de las cuales se ha elaborado el presente trabajo, gracias a la importancia y riqueza de la fuente, absolutamente excepcional para la Europa medieval, y hasta ahora totalmente inédita y desconocida, sí que suponen un aporte fundamental para el mejor conocimiento de lo que fueron las transacciones comerciales, en términos de intercambio de mercancías, de Castilla con Francia, Inglaterra y Flandes a finales de la Edad Media; y, más concretamente entre el embarcadero bilbaíno y los principales surgideros de esos reinos y condado.

Como se trata de un único surgidero, no se puede pensar que la información que nos aporta agote las posibilidades de investigación. Sin embargo, al ser el principal fondeadero castellano, o al menos uno de los más relevantes, para el comercio con la Europa atlántica entre los siglos XIV-XVIII, y al constituir las averías un registro de entrada y de salida muy riguroso, y el más detallista posible sobre el tipo, variedad y cantidad de género con el que se traficó, el análisis de los datos que nos aportan será, a buen seguro, lo más cerca que podamos estar del conocimiento de la composición cuantitativa y cualitativa de los artículos que salieron desde ese amarradero con destino a los principales emporios mercantiles de la época, o los que desde allí llegaron.

Dichos datos los he dividido entre importaciones y exportaciones. Las primeras prácticamente se circunscribían al ámbito de las materias primas o bienes semielaborados, como hasta ahora apuntaban casi todas las obras, caso sobre todo de la lana castellana, monopolizada por la Universidad de mercaderes de Burgos –a partir de 1494, Consulado–, con Brujas como principal destino, si bien algo se llevó igualmente a los puertos franceses de La Rochela y Nantes. Las otras mercancías que completaban los fletes de los barcos zarpados desde Bilbao principalmente con lanas burgalesas, o gestionadas por dicho gremio mercantil, fueron, sobre todo, el hierro y el acero vascos, no sólo de la provincia de Vizcaya sino también alguno de la de Guipúzcoa, con destino el primero hacia Flandes y Londres, esencialmente, y asimismo a Nantes y menos a La Rochela; mientras que el segundo, del que conocemos a veces su variedad, solamente viajó a estas dos últimas plazas. Este panorama de salida casi en exclusiva de insumos se completó con otras materias primas marginales, como la peletería y el regaliz.

La única manufactura digna de tal nombre que se llevaron las embarcaciones fueron ciertos tejidos de lana de mediana o baja calidad confeccionados por la pañería castellana, como mercancía de oportunidad destinada fundamentalmente a Flandes, aprovechando la gran cantidad de barcos que partían a dicho destino y el relativamente bajo coste del transporte, por tanto, para un producto con cierta ventaja comparativa del lado castellano frente al flamenco, especializado éste en textiles de mayor calidad y precio.

Por el contrario, prácticamente todos —si no tenemos en cuenta los cueros, algo de metal no ferroso que llegó en bruto y algún otro—, los artículos arribados a Bilbao fueron bienes elaborados. Caso, en primer lugar, y como ocurría desde varios siglos atrás, de los paños de lana; en su inmensa mayoría provenientes de Flandes y el resto, menos de la mitad que los anteriores, de Londres y las ciudades francesas. Le siguen las telas realizadas con fibras vegetales, o lienzos de lino, cáñamo y algunos de algodón; en su mayor parte nanteses

y el resto casi todos rocheleses. Menudean, junto a estos, otros productos de los que su gran variedad y escasa cantidad no merecen una referencia más concreta, a no ser el caso de las cardas metálicas, herramienta destinada al aprestado de los tejidos de lana hechos en la fábrica castellana.

Todo ello corrobora la tesis sostenida por los estudiosos que han abordado el análisis del comercio de Castilla con la Europa del Norte: se trató de un intercambio desigual, pues partieron básicamente materias primas, lana y hierro, para recibir a cambio manufacturas, paños y lienzos. Como las primeras, frente a las segundas, reunieron menor valor añadido y precio, la balanza comercial castellana puede ser considerada como deficitaria, y los saldos negativos se habrían compensado con la salida de metal precioso amonedado. Aunque puede que este déficit mercantil se compensase en parte en la balanza de pagos con los servicios de la flota vasca realizados en otros países o con actividades financieras y de seguros, aspecto que habrá que dejar para otras investigaciones. Pero, lo que está meridianamente claro, a partir de estos aportes heurísticos cuantitativos, es que la industria castellana de finales de la Edad Media no se hallaba en disposición de competir con la flamenca, inglesa o francesa en cuestiones de calidad y precio, de modo que los mejores géneros textiles, y otros bienes manufacturados que demandaba el mercado interior, no podían ser satisfechos en condiciones competitivas por los productores locales, motivo por el que hubieron de ser adquiridos e importados desde dichos lugares, y ello a pesar de tener que satisfacer aranceles aduaneros y correr con los fletes. A los que a cambio se les ofrecieron y llevaron las materias primas con las que, al menos en parte, fabricar esos artículos importados, lo que dejaba la mayoría de los beneficios de la actividad productiva fuera de las fronteras castellanas; cuando, ni siquiera sus materias primas, en especial en el caso de la lana, eran las más competitivas y las que podían tener una posición dominante en el ámbito internacional, como ocurrió con la lana inglesa; mientras que el hierro y sus derivados sí alcanzaron mayor dominio de mercado, pero se intercambiaron en mucha menor medida.