

LA ACTIVIDAD COMERCIAL DE LOS PUERTOS VASCOS Y CÁNTABROS MEDIEVALES EN EL ATLÁNTICO*

BEATRIZ ARIZAGA BOLUMBURU
Universidad de Cantabria

La costa Cantábrica quedó bajo el dominio único de la corona de Castilla desde la primera mitad del s. XIII, con la unificación en tiempos de Fernando III de los reinos de León y Castilla en 1227.

Este hecho impulsó el importante proceso de urbanización, iniciado algunos años antes. En algo más de 200 años (de 1150 a 1379) se generaron en la costa cuarenta y ocho “villas nuevas”¹. La concesión de cartas de población a iniciativa de los monarcas favoreció la concentración de la población en los nuevos enclaves y su desarrollo económico. Estos cuarenta y ocho puertos se reparten de la siguiente manera: 17 en Galicia, 13 en Asturias, 4 en la actual Cantabria, 6 en Bizcaia y 9 en Gipuzkoa.

En el mapa y cuadro que aportamos (Fig. 1) puede verse la densidad de ocupación portuaria que se genera en la costa cantábrica destacando dos zonas especialmente, una la de la costa guipuzcoana con un intenso número de puertos y la otra con un comportamiento de signo contrario, la costa de la actual Cantabria con una escasa densidad de núcleos portuarios. En los cien primeros años se establece una potente red urbana en la costa gallega, en Cantabria y en Gipuzkoa, siendo escasos los núcleos urbanos en Asturias, tres y simplemente uno en Bizcaia. En la segunda mitad del s. XIII se colmata la costa oriental y Galicia y Asturias finalizan su proceso urbanizador. Habrá que esperar al siglo XIV para ver cómo queda establecida la malla de villas marítimas en Bizcaia y en Gipuzkoa. Cantabria tras la implantación inicial no recibe más cartas de población, ni en la costa ni en el interior de su territorio².

* Texto presentado en el Seminario *El Atlántico en la estructuración del espacio europeo*, organizado por el Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas (Universidad de La Laguna, octubre 2008), en el seno de las actividades de la red *Atlántica* de Estudios Marítimos Medievales.

1. Denominamos “nueva villa” a la población que recibe un fuero o carta de población y a partir de ese momento empieza a comportarse como una sociedad libre con capacidad de autogobierno. No siempre el concepto de “villa nueva” implica una nueva fundación a partir de la nada con pobladores traídos de otros lugares.

2. Un estudio pormenorizado del proceso urbano en el norte peninsular ha sido tratado por diversos especialistas en J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA y B. ARIZAGA BOLUMBURU, *El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero*, Santander, 2002

Al finalizar este proceso habrá suficientes puertos como para poder desplazarse, con cierto grado de seguridad, por toda la costa peninsular. Las estrategias reales de fortalecimiento y control de sus costas dieron su fruto. Las poblaciones marítimas orientaron su actividad económica hacia el mar, primeramente hacia la actividad pesquera y posteriormente hacia la actividad comercial.

No todas las villas portuarias tuvieron semejante desarrollo y protagonismo, algunas destacaron notablemente sobre las demás. San Sebastián, Bermeo, Bilbao, Castro Urdiales, Avilés La Coruña y Pontevedra son indudablemente mas importantes que otras pero, cualquiera de las mencionadas, no hubieran podido alcanzar tal notoriedad si no existiera esa tupida red de puertos organizados, que aportaba fuerza de trabajo, infraestructura marinera y puntos de redistribución de mercaderías.

Es imprescindible destacar que el influjo y dinamismo económico de estas pequeñas, pero abundantes, villas marítimas, se extendió por las rutas terrestres hacia todas las regiones del interior. El desarrollo económico afectó no sólo a las grandes rutas de importación y exportación de las mercancías llegadas o expedidas desde los puertos, sino que una pululante actividad comercial llegó a contagiar de este desarrollo económico a prácticamente toda la red urbana de la cornisa Cantábrica.

Las villas marítimas dependen de los recursos económicos que les proporcionan la tierra y el mar. Sabemos que la actividad agrícola es incapaz de generar una producción de cereal panificable suficiente para sus habitantes, de ello son conscientes tanto vizcaínos como guipuzcoanos³. La escasez “de pan” contrasta con la riqueza forestal que proporciona una fruta de” mantenimiento” procedente de manzanos⁴, castaños y nogales y una excelente materia prima, la madera, que puede transformarse en productos de valor añadido como el carbón vegetal o en tablas para la construcción naval. El subsuelo proporciona un mineral de hierro abundante y de excelente calidad que facilitará el intercambio de productos. De los recursos terrestres que disponen las villas marítimas del País Vasco y, en menor medida las Cántabras, únicamente el hierro destaca sobre todos los demás como elemento estratégico capaz de sostener un intercambio comercial.

Ante la escasez de productos alimenticios están abocadas a orientarse hacia la mar. El medio marítimo es a su vez: Una *fuentes de alimentación* directa para la población, la pesca es un complemento perfecto en la dieta alimenticia, especialmente cuando los recursos cerealísticos son escasos. Una *fuentes de recursos comercializables*. El pescado capturado fue más abundante que para cubrir las necesidades primarias, por tanto rápidamente se transformó mediante procedimientos de conservación en producto comercializable. Una *excelente vía de comunicación* e intercambio comercial. Las rías son empleadas para adentrarse en el

3. Tanto vizcaínos como guipuzcoanos opinan que tienen una “tierra montañosa do no se siembra ni se coge pan, nin tienen otras vituallas en la tierra do se puedan sustentar” (*Fuero Viejo de Vizcaya de 1452*, Bilbao, 1909, tit. XXXIII, Ley 1).

“...esa tierra (Gipuzkoa) es toda montañosa fragosa y non ay en ella ninguna cosecha de pan ni de vino.” (*Nueva Recopilación de Fueros de Gipuzkoa*, San Sebastián, 1919, Ley I T. XVII, Cap. 1).

4. *Fuero antiguo de la Merindad de Durango*, cap. 27. Se castigaba con la pena de muerte a todos aquellos que destruyeran o cortaran tres o más manzanos de forma fraudulenta.

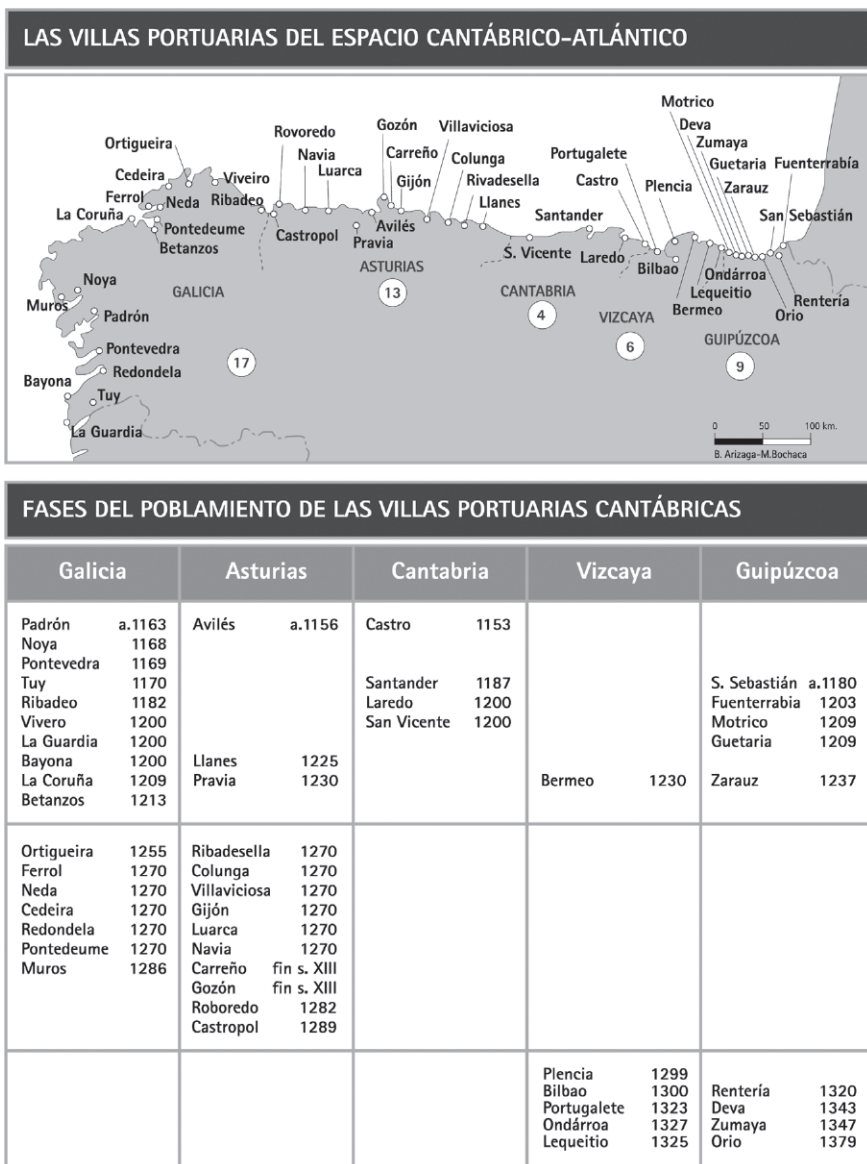


Figura 1. Las villas portuarias del espacio Cantábrico-Atlántico. Fases del poblamiento

interior del territorio, aunque, por lo general, de corto recorrido, se aprovecharon hasta el límite posible, utilizando embarcaciones sin quilla. El mar fue un excelente medio de comunicación entre las villas portuarias. Una *fuentes de enriquecimiento rápido* mediante el ejercicio del corso y la piratería.

Las oportunidades que ofrecía el medio marítimo, en un espacio geográfico montañoso, húmedo y de escasa productividad de cereales panificables, son bien conocidas por los hombres medievales. Ofrecemos aquí dos referencias documentales que inciden en la valoración del medio marítimo. Lope García de Salazar, a mediados del s. XIV, recomienda a su hijo Juan López que se estableciera lo mas cerca del mar porque en la costa siempre encontraría recursos tanto para comer como para enriquecerse⁵. También a mediados del s. XIV los habitantes de la villa guipuzcoana de Itziar consideran que para prosperar deben de dejar su emplazamiento en lo alto del monte y bajar a orillas del mar donde sabían que podían desarrollar una actividad pesquera y comercial de cierta intensidad, que les permitiría, como se decía en la primera Carta de Población, ser mas ricos⁶. Incluso sin referencias documentales es bien sabido que los pobladores de esta franja costera viven cara al mar, aun siendo éste un medio hostil, a ello les obliga los escasos recursos alimenticios que proporciona la tierra.

Hemos señalado que el mar es una fuente indispensable para el mantenimiento y enriquecimiento de los pueblos costeros. Nos interesa ahora preguntarnos sobre el dominio que ejercen estas villas sobre el espacio marítimo.

Entre los privilegios y derechos que consignan las Cartas de Fundación se encuentra el uso y disfrute de un espacio terrestre, fluvial y marítimo. Mientras el espacio terrestre está claramente definido, las aguas de las rías y del mar se citan, habitualmente, como límites del espacio terrestre concedido. Sin embargo tras el estudio del comportamiento de las villas costeras en relación al uso y disfrute del mar, queda claramente manifestado que se consideran poseedoras del derecho jurisdiccional de sus aguas costeras.

En la mayoría de los casos las rías y brazos de mar aparecen citados únicamente como delimitadoras del territorio concedido a la villa. Desde el río Bidasoa hasta el Oria son los términos iniciales de San Sebastián⁷. Fuenterrabía se extiende desde “el río Oyarzun hasta el río de Fuenterrabía”⁸. Laredo desde la ría del Asón, hasta la ría de Oriñón⁹. Luarca desde el agua de Navia hasta el agua de Candevedo y de Reocabo Castropol desde la ría de Ribadeo hasta la ría de Navia.¹⁰

5. “dixiéndole que se baxase a la mar quanto podiere, ca en ella fallaría siempre conducho para amatar la gana de comer” (L. GARCIA DE SALAZAR, *Bienandanzas e Fortunas*, Bilbao, 1955, 129).

6. Carta Puebla de Deva de 1343 (P. GOROSABEL, *Diccionario Histórico geográfico de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa.*, 1ª ed., 1862. Reedición en *Cosas memorables de Guipúzcoa*, T. IV, Bilbao, 1972, 680-681).

7. Este inmenso espacio se verá recortado años mas tarde tras la fundación de Fuenterrabía, y Rentería (J. L. BANUS Y AGUIRRE, *El Fuero de San Sebastián*, San Sebastián, 1963, 84).

8. Carta Puebla de Fuenterrabía (P. GOROSABEL, *Diccionario histórico...*, 684-685). Los términos de Fuenterrabía van desde el Puerto de Pasajes hasta el Bidasoa. Se estableció dicha villa dentro del primitivo espacio concedido a San Sebastián, lo que ocasionó posteriores problemas por los derechos de uso del puerto del Pasaje.

9. Documento fundacional otorgado por Alfonso VIII en 1200 (V. CUÑAT CISCAR, *La documentación medieval de la villa de Laredo (1200-1500)*, Santander, 1998, 55-56).

10. Carta de población de Valdés (Luarca), 1270, y de Castropol, 1299: “E dámosle por alfoz la tierra que iaz dentro los términos del honor de Suarón, assí commo son e assí commo los mando pesquerir el rey D. Alfonso, conviene a saber: assí commo parte por la foz del agua de Navia que entra a la

Solamente en algunos pocos casos como en Motrico, Zumaya, Plencia y Portugalete se les conceden las aguas de las rías y la mar para su uso¹¹. Años más tarde vemos a todas las villas costeras defender, alegando sus derechos ancestrales, sus aguas como propias al igual que sus términos terrestres. El derecho que el grupo posee o se atribuye sobre el bien comunal del mar, no hay que entenderlo como un derecho de propiedad, sino uno derecho de defensa de la exclusividad de una renta. Los que no son miembros de la comunidad pueden hacer uso del mar, pero no obtener una renta de su uso, pueden pescar para consumo propio pero no pueden vender el pescado, pueden llevar algunas mercancías para su uso familiar, pero no pueden comerciar con ellas.

Los concejos y especialmente las cofradías de pescadores defienden como suya toda la superficie marítima que son capaces de controlar visualmente desde sus atalayas. Desde ellas dan aviso de la presencia de ballenas en sus aguas, considerando al cetáceo como propiedad de los pescadores de la villa que la hubieran avistado y salido a por ella en primer lugar. Guetaria desde mediados del s. XV (1452) acostumbró a arrendar con carácter exclusivo el aprovechamiento pesquero de la franja litoral comprendida entre sus términos. Zarauz tenía la exclusiva del aprovechamiento de sus aguas jurisdiccionales y las arrendaba anualmente. Los vecinos de San Sebastián, ante la presencia de pescadores de otras villas en sus aguas “jurisdiccionales” alegaban que solo ellos tenían el derecho de echar cuerdas (redes) desde la punta de Jaizquibel hasta la ría de Orio, como se lo había confirmado en un privilegio la reina Doña Juana¹².

Dos ejemplos significativos de la defensa de sus aguas jurisdiccionales fueron San Sebastián y Santander. Estas dos villas recibieron un extenso territorio en el momento fundacional que fue el motivo de una disputa permanente con sus vecinos y de una sangría económica para sus concejos a lo largo de toda la Edad media e incluso en época moderna. No pudieron defender eficazmente su territorio aunque la ley les amparaba. La realidad diaria hizo imposible el ejercicio de su derecho. A San Sebastián los reyes le crearon dentro de su término otras dos villas lo que ocasionó graves problemas con la exclusividad del uso del puerto de Pasajes. A Fuenterrabía se le habían concedido términos que llegaban hasta la orilla oriental del puerto y a la nueva villa de Rentería situada al fondo del puerto de Pasajes, el concejo de San Sebastián pretendía impedirle el tráfico comercial y la carga y descarga de productos a sus vecinos.

Igualmente Santander tuvo que destinar importantes recursos económicos para enfrentarse al marquesado de Santillana que utilizaba fraudulentamente el

mar....e como va la mar mayor por la ribera fasta la foz de Navia.” (J. I. RUIZ DE LA PEÑA, *Las polas asturianas en la edad media*, Oviedo, 1981, 331).

11. “que tengan las aguas y puertos por el bocal y canal de Zumaya.” (P. GOROSABEL, *Diccionario Histórico...*, 698, 734). Carta puebla de Plencia, de 1299, se les concede “términos para ballenas matar.” (212-213) y carta puebla de Portugalete, de 1322 (233-238). J. R. ITURRIZA y ZABALA, *Historia General de Vizcaya y epitome de las Encartaciones*, Bilbao, 1967, t. II.

12. J. I. ERKOREKA GERVASIO, *Análisis Histórico-Institucional de las Cofradías de Mareantes del País Vasco*, Vitoria, 1991, 377-378.

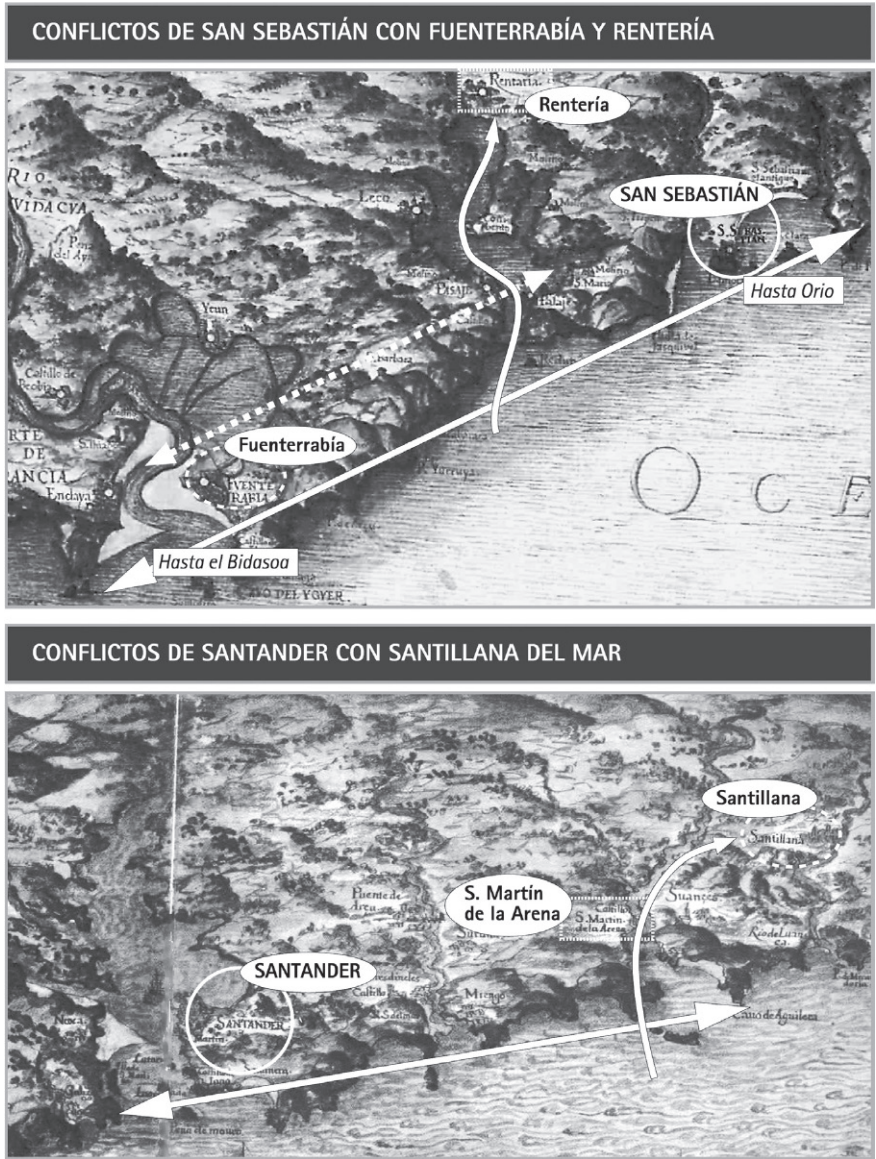


Figura 2. Términos de San Sebastián y Términos de Santander

puerto de San Martín de la Arena, que pertenecía a Santander. La excesiva distancia de este puerto del centro urbano impedía controlar correctamente la carga y descarga de mercaderías con destino a tierras no pertenecientes al concejo de Santander¹³.

La defensa de las aguas jurisdiccionales la realizan tanto aquellos puertos con grandes jurisdicciones como otros en los que el dominio marítimo es mucho menor. No quieren dejar escapar los recursos derivados de la compraventa y persiguen sin tregua a los mercaderes que así actúan condenándoles a pagar las multas y al rescate de sus barcos o mástiles cuando son apresados. Fuenterrabía se enfrenta constantemente a Irún, aldea situada a orillas del Bidasoa, por que en ella se descargaban los productos llegados por mar. La razón de esta práctica se debía a que el emplazamiento de Irún era más adecuado para tiempos de paz y no había que subir los productos a la fortaleza. Laredo tiene una profunda ría con numerosos embarcaderos de difícil control, que debe vigilarlos enviando a patrullar a los vecinos de la villa¹⁴.

No sólo controlan las aguas que bañan las costas sino que salen mar adentro a buscar y guiar a las naves que transitan por la mar. Estiman también que son sus marineros y no otros quienes tienen el derecho de guiar a puerto (atoaje) a las naos avistadas desde sus promontorios¹⁵. Así mismo se consideran con el derecho de poder obligar a desviarse hacia su villa a las naves cargadas de vituallas que transiten frente a sus costas, si la población se encuentra necesitada de cereales o cualquier otro tipo de alimento.

Un caso muy esclarecedor es el de Castro Urdiales. El Concejo de la villa junto con los representantes de los maestros y mareantes del cabildo de San Andrés establecen varias ordenanzas municipales prohibiendo que los “lemanes” o pilotos de otros lugares (que están en la villa) salgan en busca de los navíos y los desvíen a los puertos de donde ellos son originarios. Parece que los “lemanes” de Portugalete, Bilbao y Somorrostro, (villas del Señorío de Bizcaia) acudían con cierta frecuencia a la villa cántabra, esperando avistar navíos cuya intención era amarrar y vender en este puerto, y saliendo a su encuentro los desviaban al canal de la villa de Bilbao. El concejo de Castro Urdiales estimó que sólo sus propios

13. El tema de los conflictos jurisdiccionales entre la villa de Santander y el marquesado de Santillana en la Edad Media está ampliamente tratado en la obra de J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA y L. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Conflictos jurisdiccionales entre la villa de Santander y el marquesado de Santillana en el s. XV*, Santander, 1996. Tiene un espléndido capítulo inicial de Lorena Fernández, sobre la jurisdicción de la villa de Santander (21-60).

14. Los conflictos por la defensa de la jurisdicción marítima pueden verse de forma ampliamente tratados en B. ARIZAGA BOLUMBURU, “Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media”, en *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, 2005, 17-57.

15. E. LABAYRU, *Historia General de Vizcaya*, t. II, Bilbao, 1968, 820-840. Ordenanzas nº 46 de la cofradía de pescadores de Bermeo, de 1353: “Otro sí, hemos de costumbre antigua y ordenamos que si el tal nave o nao que así fuere para el dicho puerto de Portuondo (Mundaca) sin tomar la pinaza que así le salió (de Bermeo), y si después tomare alguna pinaza de Mundaca o de otra parte, que el tal navío y maestre y compañía sean tenudo de pagar a la primera pinaza su ataje...”

marinos podían salir al encuentro de las naves, ya que era la única forma de garantizar el abastecimiento y la venta de productos en sus mercados¹⁶.

Planteado el panorama costero sorprende ver que todas las villas fundadas se mantienen en activo y además ofrecen una imagen muy similar y forman una red muy cohesionada.

En cada caso puede que exista una razón concreta por la que la villa medieval haya perdurado de forma activa a lo largo del tiempo, pero existen motivaciones comunes que promueven la actividad conjunta de todas ellas. Las villas marítimas ofrecen una imagen de unidad fuera del reino como se refleja en tratados con otras regiones del Atlántico, como el otorgado por Enrique III de Inglaterra en Julio de 1353 y firmado oficialmente por las partes implicadas en la iglesia de Fuenterrabía en octubre de ese mismo año. Afectaba a todos los puertos del Cantábrico desde Bayona de Galicia hasta Fuenterrabía y a los puertos franceses bajo dominio inglés de Bayona y Biarritz¹⁷. Y la concordia firmada entre los puertos de la Marisma de Castilla, desde Fuenterrabía hasta Tuy, y los de la Gascuña inglesa en 1404¹⁸.

Como muy bien apunta Ferreira Priegue ¹⁹ existe un componente unificador en todas ellas, la cultura marinera de origen gascón. Pero existen otros condicionantes que cohesionan a las villas portuarias.

Toda la franja costera del Cantábrico es rocosa, mas o menos recortada, con unas cadenas montañosas próximas a la costa que no permiten obtener recursos cerealísticos suficientes, siendo estos la base de la alimentación medieval. Sin embargo su plataforma continental es estrecha pero rica en pesca. Salvo Galicia que es autosuficiente, el resto de las regiones, Asturias Cantabria y País Vasco tienen escasa y pobre producción cerealística que les hace depender del comercio exterior o interior para su subsistencia. Son tierras de acarreo que deben buscar el equilibrio de su balanza de pagos con productos exportables. De entre todos los recursos terrestres, únicamente el hierro destaca sobre todos los demás como elemento estratégico capaz de sostener un intercambio comercial de envergadura.

El territorio en el que están enclavadas las villas ofrece dos elementos comunes a todas ellas, el mar (la pesca) y los bosques. El pescado se transforma en producto comercializable, tras un tratamiento de conservación, y los bosques

16. *Libro de ordenanzas de la villa de Castro Urdiales 1519-1572*, BARO PAZOS y GALVÁN RIVERO (ed.), Santander, 2006. "Hordenança sobre los lemanes de Portogalete e otras partes" (174-175); "Hordenança sobre los lemanes (175); "Contra los vecinos que sacaren e llevaren los lemanes fuera de la villa"(176).

17. F. MORALES BELDA, *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona, 1973, 103-104. Véase también los pactos entre Bayona y Biarritz con San Sebastián en B. ARIZAGA BOLUMBURU, "La percepción de la frontière en Guipúzcoa au Moyen Age", *Villes frontières*, Paris, 1996, 141.

18. Concordia firmada en 1404 entre los puertos de la Gascuña inglesa y los puertos de la "Marisma e costera de Espanna, esto es a saber, de tanto quanto se estiende e diga e tiene de la villa de Fuente Ravia fasta la çiudad de Tuy". J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA, *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria (1253-1515)*, Santander, 1998, nº 43.

19. E. FERREIRA PRIEGUE, "Galicia en la Marisma de Castilla. La dinámica de los intercambios mercantiles", en *Ciudades y Villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, B. ARIZAGA BOLUMBURU y J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA (eds.), Logroño, 2005, 165-186.

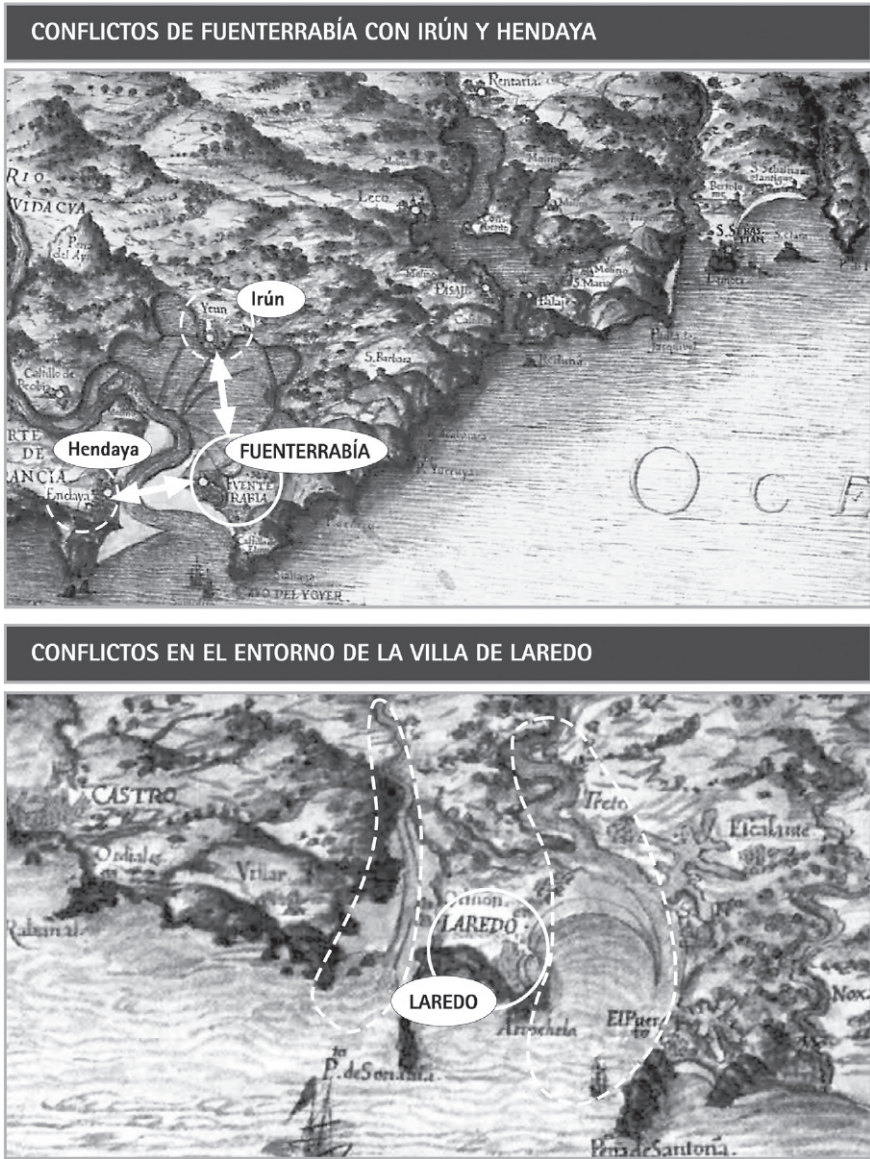


Figura 3. Fuenterrabía e Irún. Bahía y ría de Laredo

ofrecen materia prima de excelente calidad para la construcción naval y este medio de transporte también se convierte tras el primer o segundo viaje en objeto comercializable. Estas dos circunstancias orientan la actividad de las villas marítimas del Cantábrico.

RELACIONES CON LA COSTA ATLÁNTICA FRANCESA

Las relaciones con la costa atlántica francesa fueron complejas debido a los diferentes poderes políticos que gestionaban los diversos territorios²⁰.

Los espacios litorales comprendidos en el golfo de Gascuña, hasta Bretaña estaban sometidos al control de tres grandes poderes feudales, que no favorecían los intercambios comerciales cuando estaban enemistados. A principios del s. XIV, antes de la Guerra de los Cien Años, la situación se podía resumir de la siguiente manera: Al sur se encontraba el ducado de Aquitania, (Gascuña) en cuyos extremos destacamos los puertos mas importantes: Bayona y San Juan de Luz, en la tierra de Labourd y en el norte, los puertos de Burdeos, capital del ducado, Libourne, Blaye y Bourg. Tras Aquitania encontramos el ducado de Bretaña otro gran feudo francés, prácticamente independiente del reino, con sus numerosos puertos entre los que se debe destacar el de Nantes. Los reyes de Francia necesitaban un acceso al mar y la ofensiva realizada por Felipe Augusto II en el s. XIII, les permitió tener acceso a la costa entre los territorios de Bretaña y Aquitania, cuyo puerto mas destacado fue La Rochelle. La Guerra de los Cien Años afectó negativamente a los intercambios comerciales pero en la segunda mitad del siglo XV el panorama en la costa francesa se irá simplificando, ya que desde 1453 Aquitania pasa a ser de dominio francés.

Las relaciones comerciales entre Francia y Castilla fueron buenas hasta principios del s. XIV y se reforzaron posteriormente con el tratado de 1336 que duró mas de cien años. Esta buena sintonía entre las dos monarquías hizo que Francia apoyara en su lucha por el trono a Enrique de Trastámara firmando para ello el Tratado de Toledo de 1368. Este compromiso permitió a los marinos españoles, y vascos en particular, ejercer un control real sobre el Canal alejando a comerciantes ingleses y hanseáticos. Las buenas relaciones entre ambos países comienzan a erosionarse en el s. XV. En 1459 el monarca francés, Carlos VII, anula los privilegios que desde antiguo tenían los mercaderes castellanos (entre los que se encontraban los vascos), igualándolos a los de otros países. Y desde 1463 la antigua alianza franco-castellana se transforma en enemistad manifiesta y en enfrentamientos en el mar, manifestados en actos de piratería.

Con Bayona

Las autoridades urbanas de las villas costeras del País Vasco, especialmente las villas guipuzcoanas, tratando de defender la actividad comercial, uno de sus principales medios de vida, establecieron acuerdos y pactos entre los puertos limítrofes del reino de Francia.

20. B. ARIZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA, "El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media", *Itsas*, memoria nº 4, San Sebastián, 2003, 41-53.

Desde finales del s. XII, (1180) cuando se funda la villa de San Sebastián, en su propio fuero se tiene en cuenta el trato comercial con Bayona, se le exime del impuesto de la lezda a todas las mercancías que provengan del puerto de Bayona. Es evidente que existió desde muy antiguo una relación estrecha a ambos lados del Bidasoa, la presencia de un porcentaje importante de pobladores gascones en San Sebastián es un hecho

Los puertos vascos realizan a lo largo de la Edad Media abundantes tratados de paz y no agresión con Bayona y la tierra de Labourd. El amplio número de acuerdos y lo pormenorizado de su articulado significa que los conflictos eran continuos, pero la necesidad de mantener ininterrumpido el flujo comercial, para abastecerse del cereal necesario, obliga a mantener relaciones fluidas incluso en periodos de hostilidades monárquicas.

Desde los primeros años del s. XIV aparecen en la documentación informaciones de pactos firmados entre San Sebastián, Bayona y Biarritz, y también acuerdos para dirimir rápidamente los numerosos conflictos que en el ejercicio del comercio se producían²¹. Así mismo a mediados del siglo XIV (1353) se firman tratados de alianzas marítimas entre representantes de las villas de Bermeo, Plencia, Bilbao, Lequeitio y Ondarroa, con los comisionados de Bayona y Biarritz en la iglesia de Santa María de Fuenterrabía para ratificar una concordia de paz duradera, estableciendo penas pecuniarias y corporales a los infractores²². Dicho compromiso fue ratificado por el rey de Inglaterra y señor de Gascuña.

Pero es el siglo XV cuando estas treguas o acuerdos proliferan repitiéndose continuamente una vez finalizados. En 1432 se firma una tregua de guerra de dos años de duración entre Bayona, Biarritz, San Juan de Luz y Capbreton con San Sebastián, para que durante ese tiempo todas las naves de las dichas ciudades pudieran arribar a los puertos citados de forma segura. En el caso de Bayona la protección se ofrecía en torno a cuatro leguas del bocal del puerto, y en el caso de San Sebastián, desde Fuenterrabía hasta la ría de Orio, y tres leguas mar adentro. Para poder hacer efectiva dicha tregua en alta mar, los mareantes debían de proclamar el origen y procedencia de la embarcación a viva voz, para su reconocimiento y salvoconducto. Aún dándose el caso de que la embarcación procediera de otro puerto excluido del acuerdo, este debería respetarse, si entre los marinos y comerciantes, que en él navegaran, hubiera por lo menos ocho mareantes de las ciudades

21. 1328-05-08. "El concejo de San Sebastián otorga poderes a Juan de Beurepaire, a Eu Per Juan de Fayet y a Eu Pascual de Perquit para que, como procuradores suyos, puedan convenir y acordar con los concejos de Bayona y Biarritz, sobre pleitos, robos, injurias, muertes y violencia en general".

1328-07-03. "Los concejos de Bayona y Biarritz establecen una concordia con el concejo de San Sebastián, así como el procedimiento para dirimir las diferencias y penas de las posibles violaciones de la paz acordada" (G. MARTÍNEZ DIEZ, *Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas*, San Sebastián, 1992, nº 153, 155).

22. "El rey D. Pedro de Castilla aprobó solemnemente el tratado de Londres en las Cortes de Valladolid... El rey de Inglaterra lo aprobó y confirmó también, ordenando... a las autoridades de La Rochela, que dieran protección a los navíos y a los mercaderes de Castilla y *Lepuscoa*" (C. FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Madrid, 1891, reedición, Madrid, 1995, 108).

que habían firmado la tregua. En caso de no poder evitar los asaltos a las embarcaciones y la pérdida de la carga, o vidas humanas, se determina nombrar jueces especiales para la resolución pacífica de los conflictos²³.

En 1468, a pesar de la guerra entre Castilla y Francia, los guipuzcoanos solicitan al rey el permiso para realizar una tregua particular entre ellos y “algunas villas y lugares de Francia” porque es de ellas de donde les llega buena parte de su aprovisionamiento. No logran el permiso solicitado, pero no tienen inconveniente en garantizar ellas mismas la protección a quienes vinieran cargados con alimentos²⁴.

El puerto de Bayona durante los primeros siglos de la Edad Media había tenido una gran actividad comercial, siendo sus marinos y mercaderes los que se ocupaban del transporte de mercancías en el fondo del golfo de Vizcaya. En torno al siglo XV, decae en su actividad a causa del desplazamiento de la desembocadura de su ría y la dificultad de acceso al puerto. En estas circunstancias serán los marinos guipuzcoanos quienes controlen el gran comercio de la región. Se percibe un intenso trato comercial con los puertos guipuzcoanos, de San Sebastián, Fuenterrabía, Guetaria, Deva, Motrico, y en menor medida con los vizcaínos de Ondarroa, Bermeo, Lequeitio y Bilbao.

Las exportaciones de Bayona a los puertos vascos estaban constituidas especialmente por “bastimentos”, alimentos, y productos de las Landas, cera, cuero, trigo y mijo. También comercian con plomo y cobre. Por su parte de los puertos vizcaínos y guipuzcoanos salía el hierro, bien en mineral o transformado en barras, y de Castilla tejidos y caballos, prohibidos estos últimos cuando se desencadenaban las guerras entre ambos reinos²⁵.

Con Burdeos

En Burdeos, donde existe una contabilidad ducal desde principios del s. XIV, y real desde 1453 y se consignaban los derechos cobrados sobre los vinos cargados en el puerto para ser exportados, los navíos provenientes del golfo de Vizcaya no parecen ser muy abundantes. Mientras que los armados en Inglaterra y en Normandía suponen respectivamente alrededor de un 40 y un 20 % del tonelaje en la primera mitad del s. XIV, los vizcaínos y guipuzcoanos representan sólo el 5% del tráfico entre 1303-1304 y el 3% entre 1359-1360.

En el siglo XV la presencia de navíos vascos y cántabros es muy escasa. La guerra de los Cien años tiene sin duda su parte de responsabilidad en el parón que se produce en la primera mitad del s. XV. En 1444-1445 y en 1448-1449, en período de treguas, únicamente una nave de San Sebastián y tres de Fuenterrabía llegan a la Gironda. Tras la conquista francesa del territorio, las relaciones

23. 1432-04-15. Tregua acordada por un período de dos años entre Bayona y San Sebastián (V. J. HERRERO LICEAGA, *Colección Documental del archivo de Fuenterrabía*, San Sebastián, 1993, nº 31. Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 1988, 317-334.

24. *Nueva recopilación de fueros de Guipúzcoa*, Tit. XIX, Cap. III, 247.

25. E. GOYHENECHÉ, *Bayonne et la région bayonnaise du XIIe au XVIe siècle*, Bilbao, 1990, 330-350.

comerciales reemprenden tímidamente su actividad. Las cuentas de 1482-1483 registran una docena de navíos vascos sobre un total de 315 barcos, es todavía una proporción débil (menos del 4%).

Con la Rochelle

Vascos, Cántabros Asturianos y Gallegos formaban una importante colonia de mercaderes en La Rochelle. Este puerto junto a de Nantes, era una de las etapas en la ruta del comercio de la lana a Flandes. En 1430 se crea en la villa un tribunal permanente para juzgar los conflictos entre los castellanos y los bretones²⁶ La intensidad de las actividades comerciales en la Rochelle se muestra, en ocasiones, peligrosa para los autóctonos. En 1443 se imponen a los comerciantes alemanes y se concede a los mercaderes castellanos, entre ellos a los vascos, el monopolio del transporte de vinos de La Rochelle. A finales del s. XV una importante colonia de comerciantes y marinos españoles se asienta en esta villa.

Con Nantes

Con el Ducado de Bretaña las relaciones comerciales siempre fueron fluidas e intensas, mejores que con los puertos bajo el dominio francés o inglés de la costa oeste de Francia. Desde el siglo XIV existe un privilegio concedido a los comerciantes bretones por el cual éstos gozaban en el puerto de Bilbao de los mismos privilegios que los naturales de la tierra. Parece que también existió una especie de asociación entre mercaderes bilbaínos y los de la ciudad de Nantes, asociación que según Guiard se denominaba “Confrérie de la Contractation” y fue creada en 1430²⁷. A finales del s. XV todavía siguen renovando sus acuerdos de no agresión. En 1477, el monarca castellano proclama un emplazamiento, por el que se prohíbe “hacer la guerra ni daño alguno, ni por mar ni por tierra a los súbditos del Duque de Bretaña”²⁸. Ciertamente todos estos acuerdos y tratados de no agresión son necesarios debido a la intensidad del tráfico comercial, y a la complejidad de las relaciones políticas y al clima bélico que se respiraba en aguas del golfo de Vizcaya.

Los intercambios comerciales de los mercaderes vascos con el Ducado de Bretaña fueron intensos y fluidos, especialmente con el puerto de Nantes, donde los maestros y comerciantes vascos tenían un lugar concreto de acogida, el convento de San Francisco. En sus dependencias organizaban las reuniones y en una de sus capillas recibían la asistencia espiritual necesaria. El uso de las instalaciones

26. B. ARIZAGA, M. BOCHACA y M. TRANCHANT, “Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge: La progresión castillane dans le golfe de Gascogne”, en *Le commerce atlantique franco-espagnol: Acteurs, negoces et ports (XV-XVIII siècle)*, Rennes, 2008, 33-47.

27. T. GUIARD LARRAURI, *Historia del Consulado y Casa de la Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*, 2 vols., Bilbao, 1913-1914., XXXII-XXXIV.

28. Archivo General de Simancas, Registro General del Sello (A.G.S., R.G.S.), 1477-II- folio 274.

del convento era compensado a través de un donativo recaudado entre todos los maestros de naos del Señorío, de Guipúzcoa y del consulado de Burgos, que llegaban a su puerto²⁹. Nantes fue un puerto donde se desembarcaban mercaderías destinadas a la reexpedición por el interior del país, mientras que la Rochelle actuó como un puerto etapa en el comercio internacional.³⁰

Los navíos que arribaban a los puertos bretones estaban cargados casi exclusivamente con la lana castellana, facturada a través de los mercaderes burgaleses y el hierro vizcaíno y vasco en general. La lana constituía la materia prima fundamental para la industria textil bretona. El hierro vasco, bien labrado en barras para su posterior transformación, o elaborado en forma de clavazón o piezas de utillaje agrícola o militar, se distribuía por los mercados interiores. No sólo los navíos vascos transportaban hierro hacia los mercados bretones, sino que los propios mercaderes del Ducado embarcaban en sus viajes de retorno de los puertos vascos dicho producto³¹. En el tráfico mercantil con Bretaña el vino y los paños ocupaban un lugar destacado.

Con Rouen

Aunque no tan intensos como con los puertos bretones los intercambios con los puertos de Normandía fueron destacados, especialmente con Rouen. A partir de la segunda mitad del s. XV Rouen no sólo fue una etapa en la ruta a Flandes de los navíos vascos, sino que fue un objetivo en sí mismo. Rouen redistribuía los productos en toda la región parisina y a esta ciudad llegaron importantísimas cantidades de hierro vasco y lana castellana. Este comercio lo realizaban barcos vascos principalmente³²

LAS RELACIONES CON FLANDES

Las relaciones de los puertos vascos con los puertos flamencos se basaron especialmente en dos productos primordiales, la lana de los rebaños castellanos que llegaba a los puertos vascos de manos de los mercaderes burgaleses y el hierro de las minas vizcaínas y sus productos manufacturados en todo el país vasco y parte de Cantabria. De Flandes se traían todo tipo de paños confeccionados y los productos de los países del norte comercializados por la Hansa.

Desde 1312 están establecidos en Flandes los comerciantes españoles, y entre ellos los vascos (vizcaínos), con amplios privilegios otorgados por el conde

29. A.G.S., R.G.S., 1476-IX, folio 779.

30. L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959, 102.

31. A.G.S., R.G.S., 1504-XI, s. f. Juan Milete, bretón, llega a Bilbao con 40 toneladas de sal, tocino y pescados y como retorno regresa a Bretaña con cierta cantidad de hierro y acero.

32. M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin de Moyen Âge*, Paris, 1954, 227.

Roberto Bethune³³. En 1348 los comerciantes castellanos reconocidos como “nación” reciben privilegios semejantes a los mercaderes de la Hansa consistentes en la libertad personal y económica, la protección condal a sus personas y bienes y la exención de exponer o mostrar sus sacas.

En este espacio Geográfico tuvieron que defenderse de los ataques ingleses cuando los navíos transitaban por el canal y también de los recelos de los comerciantes Hanseáticos que vieron cómo desaparecía su monopolio y debían compartir los beneficios de la actividad comercial en los puertos flamencos con los mercaderes castellanos. En 1443 se firmó un tratado de paz entre la Hansa y Castilla dando fin a las hostilidades que perjudicaban la actividad comercial de ambos. Salió reforzada la posición de los mercaderes castellanos, ya que los productos con los que comerciaba la flota hanseática, debían embarcarse en naves vascas o castellanas, siempre que fuera posible, si querían venderlos en puertos castellanos y en los puertos franceses del Atlántico³⁴

En el último cuarto del s. XV las relaciones comerciales entre los puertos vascos y Flandes está en su mejor momento. Entre 1486 y 1487 de los 75 navíos extranjeros que entraron en el puerto de la Esclusa (Brujas) 33 eran castellanos y 11 de Bilbao.

El puerto de Amberes recibe también a navíos vascos a finales del s. XV, especialmente en momentos de desencuentro con el concejo de Brujas. Brujas trata de recuperar a los mercaderes castellanos y “vizcaínos” y en 1493 les otorga una carta de privilegio en el que se les garantiza todos los anteriores y se les prometen nuevas garantías. De entre el medio centenar de artículos que tiene este documento podemos destacar los siguientes³⁵:

2.-Los navíos arribados al puerto de la Esclusa podrán ser cargados o descargados allí sin otro permiso. Desde allí podrán transbordar sus mercancías y enviarlas a Brabante, Holanda y otras partes, salvo la lana y el hierro que deben descargarlas en Brujas.

4.-Todos los mercaderes, marineros y servidores de la nación vizcaína adquieren “la franquía de Libertad” en Brujas, La Esclusa, Ardenbourg y sus jurisdicciones. No se les podrá “tomar ni arrestar en cuerpo ni en bienes, por ninguna deuda civil o caso de crimen” a no ser que la deuda contraída sea personal.

48.-Si los de la nación de Castilla fueron antes recompensados por esta ciudad en algunas deudas o pérdidas, los de la nación de Vizcaya lo serán igualmente.

51.- Si los de Vizcaya demandaran alguna cosa “para su comodidad que no sea demasiado perjudicial a esta ciudad” les será concedida “sin grande dificultad”.

En los puertos flamencos la nación castellana también tenía sus dificultades internas se produjeron desencuentros entre mercaderes vizcaínos y burgaleses que

33. J. FINOT, *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, Paris, 1899, 135.

34. J. A. GARCÍA DE CORTAZAR, *Vizcaya en el s. XV*, Bilbao, 1966, 213.

35. C. ECHEGARAY, *Índice de documentos referentes a la historia vasca que se contienen en los Archivos de Brujas*, Bilbao, 1943, 52-61.

pretendían monopolizar y controlar toda actividad comercial entre los puertos castellanos y los flamencos. La “nación” castellana en Flandes se escindió en dos en 1455, una castellana (burgalesa) con cuatro cónsules y otra vizcaína (vizcaínos y guipuzcoanos) con dos priores, pero en 1467 se volvieron a unir en una sola. Las desavenencias continuaron y en 1494 Los Reyes Católicos constituyeron el Consulado de Burgos, con jurisdicción propia en asuntos mercantiles para todos los mercaderes y navegantes castellanos. Tal decisión levantó los ánimos de los mercaderes vizcaínos y tras 17 años también ellos obtuvieron el derecho de constituirse en consulado. El Consulado de Bilbao se creó en 1511.

RELACIONES CON INGLATERRA

Hasta principios del s. XIV los ingleses eran quienes abastecían de lana a los telares flamencos. La Hermandad de la Marisma a comienzos del s. XIV empieza a exportar lana castellana a los puertos flamencos, y en ocasiones también a los ingleses, ya que Inglaterra se orientó a la confección de paños con sus propias lanas.

Con la Guerra de los Cien Años las contiendas en el mar entre navegantes y mercaderes ingleses y castellanos fue constante. Numerosos tratados de paz se firman a lo largo de los siglos XIV y XV, unos de ámbito general entre Castilla e Inglaterra y otros mas particulares como los acuerdos de no agresión establecidos entre Guipuzcoanos e ingleses ³⁶ En 1351 los ingleses destruyen el convoy comercial castellano que se dirigía a los puertos flamencos. Viendo la inutilidad de tanta destrucción se firmó en Londres un tratado entre castellanos e ingleses por el que se permitía libremente el comercio castellano en los puertos franceses bajo dominio ingles.

El comercio se restableció débilmente ya que los ataques de piratería por ambas partes fueron continuos. En 1467 se establece otra alianza entre Castilla e Inglaterra firmando el tratado de Westminster (6 de Julio de 1467) en los aspectos comerciales se permitió el libre comercio y las compensaciones económicas a los robos y ataques a comerciantes y marinos de ambos países. En 1474 se confirmó dicho tratado en el puerto de Deva (Guipúzcoa). En el último cuarto del siglo XV las relaciones comerciales con los puertos ingleses se activaron notablemente y en 1504 los comerciantes ingleses obtienen de los Reyes Castellanos la libertad para exportar todo tipo de productos castellanos, salvo los vedados, tanto en naves castellanas, vascas primordialmente e inglesas.

Los principales productos de intercambio fueron el hierro, en barras y manufacturado en armas, clavazón e instrumental marino, y el vino de Gascuña cargado en el puerto de Burdeos. Acompañaban a éstos, lana y frutas. De vuelta los barcos venían cargados de paños finos, pescado seco (arenques), cueros, plomo y estaño y cereal.

36. P. GOROSABE, *Cosas memorables de Guipúzcoa...*, T III. Guerras y tratados entre Guipúzcoa e Inglaterra en los siglos XIV y XV.

RELACIONES EN LOS PUERTOS CASTELLANOS DEL ATLÁNTICO SUR

La presencia vasca en las costas andaluzas está consignada en los relatos históricos desde el s. XVI. Desde la primera mitad del s. XIII hay referencia a la presencia vasca en tierras andaluzas, pero no por motivos comerciales sino por participar en operaciones militares, como “conquistadores”. Alaveses y navarros están presentes en la toma de Almería en 1147. El linaje de los Haro participa activamente en la contienda. Alaveses y vizcaínos son los apellidos que figuran con mayor abundancia, no así los guipuzcoanos en la primera época.

Lo que parece claro es que en un primer momento los vascos que se desplazan al sur provienen de tierra adentro y sólo a finales del s. XIII los apellidos se relacionan con las poblaciones costeras. Según podemos apreciar en el trabajo de Manuela Ronquillo, Sevilla y Úbeda son repobladas con vizcaínos y alaveses del interior, entre otros muchos, y las ciudades costeras como Cádiz y Jerez con guipuzcoanos y vizcaínos de la costa.

Tras la conquista de Sevilla en 1248, la ciudad se convirtió en el centro del gran comercio internacional entre el Atlántico y el Mediterráneo. Para incentivar la actividad comercial se crea el “Barrio de los Francos”, con una jurisdicción especial para los hombres de la mar, sin embargo aunque los vascos habían participado en la conquista y habían sido beneficiados con repartimientos en diversas ciudades, no los vemos establecidos en dicho barrio. Únicamente se consignan dos vascos en dicho barrio en 1266, Miguel Pérez de Somorrostro y Sancho García de Galdames, escasos representantes frente a numerosos catalanes, mallorquines, italianos y franceses.

La ausencia de una importante colonia vasca asentada en Sevilla no quiere decir que no existieran relaciones comerciales a largo del s. XIII, pero no es fácil rastrearlo. No cabe ninguna duda de la presencia de comerciantes vascos porque de lo contrario sería inexplicable la concesión de privilegios y exención del pago de aduanas a Bermeo en 1296, igualándolos a comerciantes gascones y genoveses. Estas mismas exenciones de aduanas se conceden a Bilbao en 1301, a Lequeitio en 1325, a Santander en 1326 y en 1327 a Guetaria³⁷.

En la segunda mitad del s. XV hay una presencia continua de navíos vascos y cántabros en las costas andaluzas. La atracción de marinos y armadores vascos hacia la desembocadura del Guadalquivir y el Estrecho está generada por la esperanza de enriquecimiento con el ejercicio del comercio, especialmente con cereales, la pesca en los bancos africanos y también por las posibilidades que el curso ofrecía³⁸. El curso y la piratería esta muy bien estudiado por E. Aznar en su artículo: *La experiencia marítima: las rutas y los hombres de mar: Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media*.

37. M. RONQUILLO, *Los vascos en Sevilla durante los siglos XIII, XIV y XV. Fundamentos de su éxito y permanencia*, Bilbao, 2004, 62.

38. E. AZNAR VALLEJO, “La experiencia marítima: las rutas y los hombres de mar”, Andalucía 1492, razones de un protagonismo, Sevilla, 1991. “Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media”, *En la España Medieval*, 20 (1997).

A finales del s. XV vemos navíos vascos participando en la conquista de las islas Canarias, que tenía un componente económico fundamental. En 1480 Miguel de Múgica participa en la conquista con 200 hombres. En la conquista de Tenerife participó Iñigo de Arteta³⁹.

La pesca es otra de las actividades que les lleva a los vascos y cántabros (especialmente a los de San Vicente de la Barquera) a las costas del sur⁴⁰. En las costas de Guinea y la berbería se encuentran barcos que pescan grandes cantidades y secan el pescado para luego venderlo allí donde alcance mayor precio. Fernando de Gamarra obtuvo de los reyes licencia por juro de heredad para pescar en las pesquerías de la isla de Guinea con cuatro fustas o carabelas⁴¹. En dichas pesquerías las rencillas y los robos fueron frecuentes como el que acaeció a Juan de Meso, vecino de Bermeo que fue atacado y robado por marinos vecinos de Palos. Y la pinaza de Juan González del Corro (vecino de San Vicente de la Barquera) que fue embestida por la de otro vecino de la misma villa Pedro Felices, hundiendo la primera con toda su carga⁴².

La actividad pesquera en las costas del Atlántico sur se percibe de forma difusa desde los ámbitos documentales de los puertos del norte, pero tenemos un dato muy expresivo en la villa de San Vicente de la Barquera. En las cuentas de la villa de 1502 se consignan las rentas del pescado, especificando qué cantidad se recauda en cada pesquería, siendo las de las pesquerías de Andalucía solo algo menor que las de las pesquerías de Irlanda⁴³.

CONCLUSIÓN

Podríamos resumir en 6 puntos las razones que justifiquen y expliquen la gran actividad mostrada por estas pequeñas villas portuarias del Cantábrico, donde las más grandes no alcanzaban ni siquiera las 8 hectáreas de extensión.

- 1.-Están enclavadas en una tierra “estéril” para la producción de cereal.
- 2.-La sociedad se ve abocada al mar en busca de sustento. Primeramente buscando el alimento diario y posteriormente transformando la pesca en producto comercializable.

39. E. AZNAR VALLEJO, *Documentos canarios del Registro General del Sello (1476-1517)*, La Laguna, 1981, doc 86. M. Á. LADERO QUESADA, *Las cuentas de la conquista de Gran Canaria, Anuario de Estudios Atlánticos*, 12 (1966), 11-104.

40. Desde el s. XV los marinos andaluces en compañía de barcos del Cantábrico, de San Vicente de la Barquera y vascos explotaron la riqueza piscícola del banco sahariano-canario. Véase el artículo de M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, “La Castilla del Guadalquivir y de Ultramar”, *Introducción a la Historia de Castilla*, J. J. GARCÍA GONZÁLEZ y J. A. LECANDA (coord.), Burgos, 2001, 191.

41. M. RONQUILLO, *Los vascos en Sevilla...*, 112-113.

42. Archivo Real Chancillería de Valladolid. Reales Ejecutorias, 1492-05-06. En 1492 estando pescando en la costa de la Berbería la pinaza de Juan González del Corro fue embestida por la pinaza de Pedro Felices, perdiéndose toda la carga de pescadas que en ella llevaba.

43. 7.517 maravedís de las pesquerías de Andalucía y 10.628 maravedís de las pesquerías de Irlanda (M. Á. SOLINIS ESTALLO, *Estructura económica del partido de las cuatro villas durante el reinado de los Reyes Católicos*, Santander, 2002, 201-202).

3.-El territorio boscoso ofrece la materia prima para la construcción naval. Los barcos les sirven como vehículos para transitar por el mar y también como producto comercializable, se venden recién hechos o tras uno o dos viajes.

4.-El subsuelo ofrece un inmejorable producto de intercambio: el hierro. Transformado en barras o en productos directamente comercializables, clavazón, instrumentos agrícolas etc.

5.-La transformación del mineral de hierro en hierro en barras para su exportación, dinamiza toda la región vasca y cántabra.

6.-Sólo es posible comprender el funcionamiento de estos pequeños puertos, si tenemos en cuenta su interrelación con las villas del interior, que les proporcionan materias primas, fuerza de trabajo y redistribuyen los productos llegados a los puertos.