LAS RUTAS MARÍTIMAS DE LA LANA

Clara Uriarte Melo

Después de haber visto el camino que recorría la lana desde el lugar en que se lavaba, marcaba y ensacaba, hasta los puertos vamos a seguir las sacas desde el momento que llegaban a los puertos de embarque hasta su descarga en el puerto de destino.

Las relaciones comerciales de Castilla con los puertos del norte de Europa se pueden fechar en épocas tempranas ya que desde finales del siglo XII existían unas aduanas que controlaban y gravaban el comercio con Francia y los Países Bajos. Las relaciones entre Castilla y los Países Bajos se volvieron muy activas en el transcurso del siglo XV. En 1428, Felipe el Bueno concedió a los mercaderes castellanos el derecho a establecer un consulado en Brujas, y a comienzos del siglo XVI existían, tanto en Brujas como en Amberes, *naciones* o colonias de comerciantes españoles —castellanos, vizcaínos, navarros o aragoneses—, junto a otras de portugueses, italianos y alemanes. Otro tanto podemos decir del comercio con Francia. Desde la primera mitad del siglo XVI e incluso antes, se habían establecido colonias de mercaderes en Nantes y en Ruán. Algunos de dichos mercaderes habían llegado a naturalizarse y fueron miembros destacados de su comunidad. Así sucedió en Nantes con Andrés Ruiz, hermano de Simón Ruiz conocido mercader-banquero de Medina del Campo. Y en Ruán con Andrés de Salamanca[1] y Alonso de Sevilla (Alonce de

[1] C. URIARTE MELO, *La compañía de García y Miguel de Salamanca*, pp.44-47.

Civille)[2]. Otros puertos franceses con los que se mantenían relaciones comerciales a lo largo del siglo XVI fueron La Rochela, Bayona y San Juan de Luz. En Londres y en Southampton tambien se establecieron colonias de mercaderes pero el comercio directo con Inglaterra nunca fue tan intenso y los problemas políticos entre los dos países terminaron con él a mediados de siglo. Los intercambios que se hacían se llevaban a cabo a través de los puertos de Flandes[3].

Desde mediados del siglo XIV los mercaderes castellanos también comerciaban a través del Mediterráneo. A mediados del siglo XV su presencia se hace más notable en Florencia, ciudad a la que llegan los productos en embarcaciones que salen de Cádiz y Cartagena con destino a Pisa. En el siglo XVI, los mismos mercaderes embarcan la lana en Alicante o Cartagena y el destino se cambia por el de Livorno[4].

En todos estos intercambios el producto de exportación más importante, a lo largo de varios siglos, fue la lana. Como tal, la lana jugó un papel económico muy importante para España, a la vez que supuso una primordial fuente de ingresos para la corona de Castilla. La documentación analizada hasta ahora no permite obtener una visión cuantitativa de la exportación de lana antes del siglo XVI. Por lo que respecta a este siglo, entre 1504 y 1508 el número de sacas de lana que llegaban a Brujas se puede cifrar en unas 13.000 anuales[5]. Entre los años 1530 y 1550 la media de las exportaciones castellanas hacia Flandes oscilaba en torno a las 25.000 y 30.000 sacas anuales, y en la década de los años cincuenta en los momentos de máximo volumen se superaron las 50.000[6]. Hasta 1565, las exportaciones hacia Flandes por los puertos cantábricos —Santander aventajaba claramente a los demás en este quehacer— se mantuvieron entre 11.700 y 20.000 sacas aproximadamente. Posteriormente, la guerra de Flandes haría descender

[2] M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand*, pp. 511.

[3] A. MARCOS MARTÍN, *España en los siglos XV, XVII y XVIII,* pp. 390-392.

[4] H. CASADO, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (Siglos XV y XV*I), pp. 66.

[5] C. R. PHILLIPS, "The Spanish Wool Trade, 1500-1780)", pp. 777-778.

[6] H. CASADO, *El triunfo de mercurio. La presencia castellana en Europa (Siglos XV y XV*I), pp. 63.

estrepitosamente dichas cifras. Desde 1572 no se volvieron a superar las 10.000 sacas y a finales de los ochenta el comercio de la lana había hecho definitvamente crisis. Desde Andalucía el número de sacas osciló entre las 3.000 y las 2.000, con un descenso hasta 1.500 en 1564 y casi 4.500 en 1593.

La lana que se dirigía a Francia nunca alcanzó las mismas cifras. A mediados de siglo no llegaba a 1.000 sacas la lana exportada[7]. En el periodo de la guerra con Flandes, Francia sustituyó a los Países Bajos y llegó a recibir unas 10.000 sacas en 1578-1579, pero en 1589 la cifra había descendido a 770 sacas. Inglaterra también recibió lanas españolas a finales de los setenta pero en una cantidad mucho menor.

Por lo que respecta al mercado italiano el número de sacas osciló de 1558 a 1566 entre 10.000 y 15.000. A partir de esta fecha se produjo una sustitución del mercado flamenco por el italiano y desde los años setenta hasta el final del siglo la cifra se mantuvo por encima de las 20.000 sacas anuales[8].

La demanda de lana por parte del mercado flamenco, francés e italiano marca dos grandes corrientes comerciales una al norte y otra al sur, a las que responden unas rutas de navegación que tienen su origen en los puertos más cercanos a las compañías laneras españolas: por el norte, los puertos cantábricos de Santander, Laredo, y Bilbao, Deba y San Sebastián (en este caso la lana procedía fundamentalmente de La Rioja y de fuera de Castilla), hacia el sur, Alicante y Cartagena, y su fin en los distintos puertos de Flandes, Francia e Italia. En el primer caso, se tratará de los antepuertos de Amberes o de Brujas (ciudad que conserva el monopolio del mercado de lana), en el caso francés de Ruán (con su antepuerto El Havre) y de Nantes (seguidos muy de lejos por La Rochela y Bayona[9]) y en el caso italiano, por

[7] Con las guerras de religión la lana se enviaba a Brujas y desde allí se dirigía a Ruán. C. URIARTE MELO, *La compañía de García y Miguel de Salamanca,* pp.

[8] En 1589 se enviaron únicamente 289 sacas para Flandes.A. MARCOS MARTÍN, *España en los siglos*…, pp. 396.

[9] También a Dunquerque. C. URIARTE MELO, "Negocio y fiscalildad. Los mercaderes burgaleses …", pp.14.

Pisa en el siglo XV y Livorno en el XVI[10]. El caso de Sevilla es especial, porque participaba tanto del mercado del norte como del sur.

Los caminos del mar

Las rutas marítimas más frecuentadas en la segunda mitad del siglo XVI eran las siguientes: la más importante se dirigía desde Flandes hasta Sevilla y Cádiz. Desde Ruán, otra en la misma dirección utilizaba el mismo camino. De menor intensidad de tráfico eran las que de estos mismos puertos llevaban a Santander, Laredo y Bilbao. Desde Nantes sucedía lo contrario. El tráfico con Bilbao era constante pero la ruta que llevaba de Nantes a Sevilla no era muy frecuentada. La lana recorría estas rutas en sentido contrario. Desde los puertos cantábricos (Santander, Laredo y Bilbao, Deba y San Sebastián) la vía más frecuentada llevaba hasta los antepuertos de Amberes y Brujas. Una segunda vía era la que llevaba desde los mismos puertos hasta El Havre y desde allí a Ruán. Una tercera vía se dirigía a Nantes.

Estas rutas marítimas se combinaban a veces con otras terrestres. Desde Nantes a Ruán existía un itinerario muy utilizado. De Nantes a Orleans remontando el Loira y de Orleans a Ruán en carro -por Chartres y Evreux-. También desde Amberes se podía ganar Ruán o Nantes por tierra: por Lille, Arras y Amiens se llegaba a Ruán o, desde Evreux, se continuaba hasta Orleans y de allí a Nantes. Estas vías alternativas se utilizaban sobre todo en épocas en que los problemas políticos así lo aconsejaban, porque, aunque no exentas de desventajas, eran menos peligrosas[11].

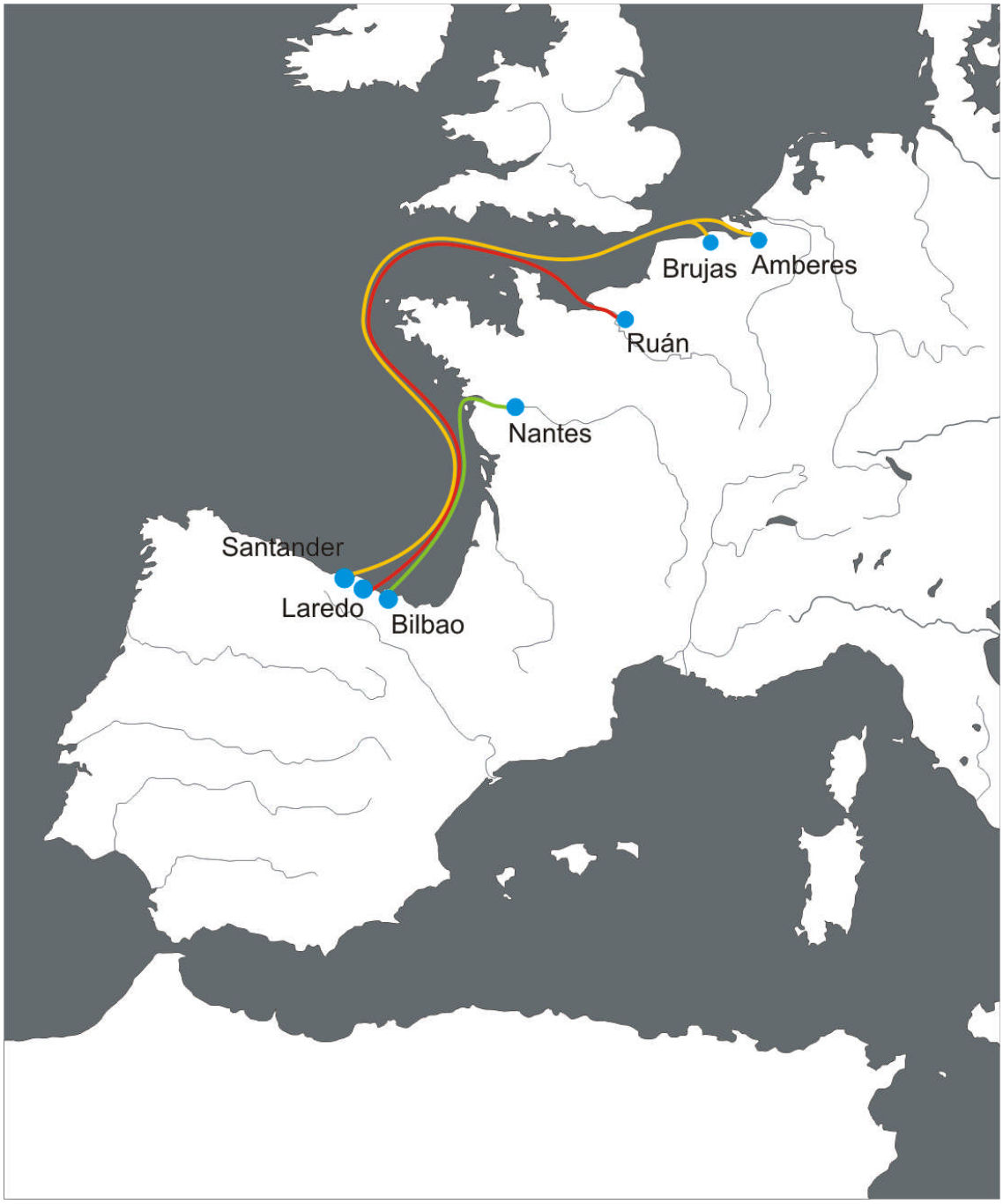
Hacia el Mediterráneo, la mayor parte de la lana se dirigía a Florencia. Los mercaderes castellanos la enviaban desde los lavaderos hacia el sudeste y, tras pasar la aduana de Yecla, embarcaban las sacas por Alicante o

[10] También llegaba lana a Génova y Venecia. La compañía de Alonso de Arlanzón envío desde Alicante a dichos puertos sacas de lana entre 1573 y 1574.

[11] F. BRAUDEL, *Mediterráneo...*, I, pp. 282-284.

Cartagena en dirección a Livorno, Génova o Venecia. Como hemos visto, desde Sevilla, la lana se podía dirigir hacia Flandes o hacia Italia.

Para continuar con los caminos iniciados en su ponencia por don Salvador Domingo, aquí nos centraremos en las rutas marítimas utilizadas por los cargadores castellanos que desde el Cantábrico se dirigían a los puertos flamencos y franceses.



Los puertos de partida

Por su cercanía, los puertos cantábricos más utilizados por los mercaderes burgaleses eran Santander, Laredo y Bilbao. El puerto de Santander dependía casi exclusivamente de los fletes del Consulado de Burgos[12]. Su importancia como puerto de salida de la lana era manifiesta: los

Civitatis Orbis Terrarum, Santander, 1575

comerciantes de Toledo, Segovia, Valladolid, Palencia y la gran mayoría de los de Burgos lo utilizaban con tal fin[13]. Durante el periodo de 1561 a 1598 los ingresos del derecho nuevo debidos a la lana supusieron el 66% de los ingresos totales de los tres puertos[14]. Sin embargo, su importancia como puerto de destino no era tan significativa: casi sólo se dedicaba al comercio del pastel[15].

Laredo no era un puerto tan activo para la exportación de lanas. Su actividad se relacionaba con las flotas armadas, necesarias para la

[12] V. PALACIO ATARD, *El comercio...*, pp. 27-33.

[13] Las listas de ingresos de impuestos por puertos ponen de manifiesto estas afirmaciones. M. BASAS, *El Consulado...*, pp. 261-262, M. ULLOA, *La Hacienda...*, pp. 338-339 y H. LAPEYRE, *El comercio...*, pp. 197.

[14] Según los datos de LAPEYRE, H., *El comercio*…, pp. 167.

[15] H. LAPEYRE, *El comercio...*, pp. 92 y 184.

protección de los barcos mercantes en tiempos de guerra. Hasta 1559 de las 3.000 sacas cargadas por la compañía Salamanca, la mitad lo hicieron en Santander, y el resto se repartió casi por igual entre Laredo y Bilbao[16]. De modo que en el periodo de paz que se inauguró tras la firma del tratado de Cateau-Cambrésis en 1559, se dejaron de embarcar sacas. Posteriormente, los acontecimientso políticos obligarían a activar el sistema de flotas armadas desde 1571 y, desde dicho año hasta 1598 salieron por Laredo un 4% del total de exportaciones de los tres puertos. Sin embargo su actividad importadora era mayor. Llegaban -sobre todo de los Países Bajos-, paños, telas de lino y gran cantidad de cera[17]. Había un acuerdo para cargar la mitad de la mercancía con

Civitatis Orbis Terrarum, Bilbao, 1575

destino a Laredo y la otra mitad con destino a Bilbao[18].

Los puertos del País Vasco son más conocidos gracias a múltiples estudios. El más importante de todos, Bilbao, contaba con un antepuerto: Portugalete. El crecimiento del puerto de Bilbao fue continuo desde el año 1300[19] gracias a la importancia de su marina[20], a la seguridad de su puerto[21] y a la existencia del hierro[22]. La presencia de mercaderes extranjeros -

[16] C. URIARTE MELO, *La compañía*…, pp. 148-149.

[17] C. URIARTE MELO, "Un buen negocio ocasional: el comercio de *cera* a mediados del siglo XVI", pp. 67-88.

[18] Hay que buscar la cita del archivo.

[19] Probablemente a expensas del de Bermeo. V. T. GUIARD, *Consulado...*, I, pp. LIX.

[20] Los astilleros eran muy activos debido a la abundancia de bosques. T. GUIARD, *La industria naval vizcaína*, Bilbao, 1917, pp. 22-28 y 90-92..

[21] Un puerto interior en una época infestada de piratas, R. CARANDE, *Carlos V...*, I, pp. 279.

[22] Que se intercambiaba con la Meseta, N. GONZÁLEZ, *Burgos...*, pp. 100-107.

ingleses[23], flamencos, franceses y portugueses[24]- en la villa y de mercaderes bilbaínos en Amberes, Nantes, Sevilla[25]... constituía un índice de su prosperidad. Esta importancia se mantenía en la segunda mitad del siglo XVI. No era el puerto por el que más lana se exportaba que suponía la mitad del de Santander en la segunda mitad del siglo (un 33% del total) pero su tráfico de importación equivalía, en 1564, a dos veces y media el de Laredo y a ocho veces el de Santander. Bilbao se relacionaba más con los puertos franceses, de donde llegaban telas, pastel, papel, naipes etc. También comerciaba con Inglaterra y los Países Bajos[26].

Los tres puertos mantenían una estrecha relación gracias a la navegación de cabotaje que llevaban a cabo numerosos navíos de pequeñas dimensiones. Cuando las necesidades del flete lo aconsejaban se transportaban las mercancías de uno a otro puerto[27]. Aproximadamente un 10% de las sacas embarcadas por la compañía de los Salamanca (423 de 4.276,5 embarcadas en la costa cantábrica) hizo un viaje de cabotaje que, a veces era de ida y vuelta (42 sacas que se habían enviado de Santander a Laredo no encontraron flete y retornaron a Santander[28]). Otras veces los barcos cargados en un puerto hacían agua y entraban en otro para descargar las sacas[29]. Este desplazamiento costaba entre los 40 y 60 mrs. por saca, aunque el precio podía aumentar si se necesitaban barcos de acompañamiento[30].

---

[23] B. CAUNEDO DEL POTRO, *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla, (1475-1492)*, Madrid, 1984, pp. 19-23..

[24] T. GUIARD, C*onsulado...*, I, pp. 53 y 180.

[25] V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*, I, pp. 231; M. BASAS, "La compañía...", pp. 227-241; R. PIKE, *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, 1978, pp. 124-129.

[26] H. LAPEYRE, *El comercio...*, pp. 86-95 y cuadro X.

[27] T. GUIARD, C*onsulado...*, I, pp. 156-158.

[28] "Sacas echas este año deven por Fran[cis]co de la Puente 2.322 que enbio en qª aber pagado los 1.370 del traer de Santander a Laredo 42 s. de lana q. le ynbio P[edr]o de Rucabo q. con 238 de costas y 714 de encomi[end]a a mº real por saca es lo dho.", *M.de C. (1562-1565)*, fol. 37, 31-XII-1562.

"Sacas echas el año de 562 a fo[ja] 79 deven por caxa 2.244 que pago Garcia de Sal[amanc]a a Jo[a]n Ruiz de Santander por carta de P[edr]o de Rucabo de Santander y son por otros tantos q. el pago de flete de Laredo a Santander de 42 sacas de dha. qª q. le ynbio Fran[cis]co de la Puente en una pinaza.", *M.de C. (1562-1565)*, fol. 57v, VIII-1563.

[29] El barco de Pedro del Hoyo Cadena, Nuestra Señora de la Concepción, cargado en Santander entró en Laredo haciendo agua y hubo que descargar las 75 sacas de los Salamanca, 11 de ellas tuvieron que ser lavadas de nuevo. *M.de C. (1558-1559)*, fols. 90/94, 19/30-XII-1559.

[30] "... por la costa de llevar de V[ilva]o a Laredo 37 s. con una chalupa que iba en su guarda y costas 4.233...", *M.de C. (1551-1557)*, fol. 80v, 18-III-1555.

La decisión de enviar las sacas para su embarque a uno u otro puerto del Cantábrico parecía responder a la coyuntura política. En época de paz el puerto de embarque de la lana era Santander. En época de guerra contra Francia las sacas se enviaban a Nantes provistas de salvoconducto, entonces se elegía Bilbao, que mantenía buenas relaciones con la ciudad francesa, y en cuyo puerto era habitual la presencia de naves bretonas[31] lo que facilitaba el flete. De 1551 a 1559 Bilbao recibió una gran cantidad de sacas La tregua de Vaucelles, en 1556, propició el envió de las sacas con destino al mercado francés desde Laredo a Ruán. Al reanudarse la guerra, el comercio de Nantes con la Península quedó interrumpido desde enero de 1557 a julio de 1558[32]. Esta interrupción no dejaba más opción que enviar las sacas a Flandes pero el peligro del viaje por mar en dicha situación hacía aconsejable que la flota saliera protegida por la armada y así sucedió durante 1557 y 1558. Como hemos visto el sistema de flotas armadas concentraba los navíos en Laredo[33], desde donde se embarcaba la mayor parte de la lana aunque algunos barcos cargaban también en Santander o Bilbao. A partir de 1560 una gran parte de las sacas fueron embarcadas en Santander.

Existía una conexión entre los puertos de partida y de destino. La mayor parte de las sacas que iban a Flandes se embarcaban por Santander. Si la flota iba armada entonces Santander se repartía la carga con Laredo. Desde Bilbao el volumen era menor. Otro tanto sucedía con la lana cargada para Ruán. Pero si el puerto de destino era Nantes la proporción era muy distinta. En este caso era Bilbao el puerto que cargaba más sacas, seguido de Santander. Laredo apenas tenía significación en este caso.

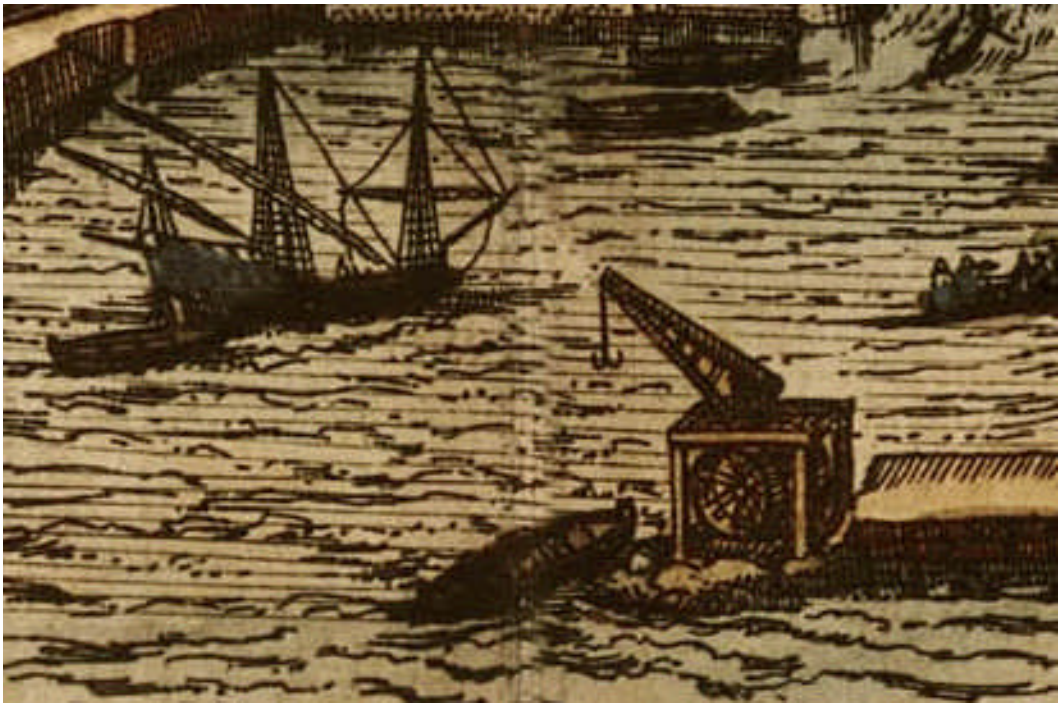
[31] T. GUIARD, *Consulado...*, I, pp. 115-118.

[32] J. TANGUY, *Le commerce...*, pp. 74-75 y J. J. MARTÍNEZ de AZAOLA, *Elementos...*, pp. 781-793.

[33] Además de los datos que proporcionan los libros de la compañía apoya esta idea la interrupción de las obligaciones en Laredo desde 1559 hasta 1571 fecha en la que se volvió a organizar otra flota armada. El mando militar del Cantábrico, el Bastón de Laredo, residía también en dicha villa.

Las labores en los puertos

Mercaderes y compañías necesitaban contar con personas de confianza que se hicieran cargo de las sacas en los puertos. Los transportistas (mulateros y carreteros) terminaban su misión al dejar a su cuidado la carga. Estos factores o encomenderos, que se llamaban *huéspedes* en Bilbao, eran mercaderes que además de ocuparse de sus propias mercancías se ocupaban de las de los mercaderes y compañías del interior. Tenían que contar con almacenes amplios, especialmente si cargaban para muchos mercaderes, para depositar el género que recibían. Todos ellos se ocupaban de tareas similares que comprendían tanto los aspectos relacionados con la recepción, el almacenaje y la carga de las sacas en los barcos en buenas condiciones como



Civitatis Orbis Terrarum, Santander (detalle), 1575

otros aspectos económicos y todos los relacionados con la documentación. Así salían al camino a recoger la lana si era necesario[34], después las almacenaban hasta el momento de cargarlas en los barcos. Cuando las sacas no llegaban en

[34] Lo que no era frecuente. Anuncibay fue en una ocasión a Arriquíbar y Pedro de Rucabo tuvo que salir a las puertas de Santander. "Lanas compradas en Logroño deven por Martin de Anuncibay 7.446 que escribe a pagado los 6.545 del alquil de 77 s. desta qª desde Luyando a Vilvao a 85 por s. y por del alquil de Arriquibar a Vi[lba]o de 10 s. que restaban desta quenta q. ynbio de Logroño Johan de Montenegro y lo pago hasta ally q. de ally a Vilvao costaron los dichos 901 q. monta lo dho.", *M. de C. (1558-1559)*, fol. 20v, 8-X-1558.

buenas condiciones se ocupaban de remendarlas y prepararlas para embarcar. Como no era infrecuente que los barcos hicieran agua, a veces tenían que volver a lavar la lana, secarla y embalarla. Otra de sus tareas consistía en enviar las sacas a los puertos cercanos si existía mayor facilidad de carga. Las sacas iban marcadas no sólo con los dibujos relativos a la calidad de la lana sino con las marcas de los mercaderes y compañías. De ese modo se faciilitaba su manipulación y se evitaban confusiones y reclamaciones en caso de siniestro.

Por otro lado, los factores saldaban alquiles y portazgos a mulateros y carreteros. Liquidaban los impuestos por cuenta de la compañía o suscribían obligaciones para que ésta los pagase en ferias y pagaban los derechos del puerto. Las sacas que salían de Bilbao con destino Nantes pagaban unas exacciones llamadas *barcaje* y *carreaje* que liquidaba el agente y que oscilaban entre los 4,4 y los 6,8 mrs. por saca. Además de los pagos de los alquiles, con motivo de algún siniestro, sacaban testimonios de las sacas cargadas.

Por su trabajo cobraban una comisión que recibía el nombre de *estolaje*. En Bilbao y Santander se trataba de un derecho de almacenamiento que suponía 17 mrs. por saca que en Bilbao incluía también la *prebostad* -un gravamen sobre las mercancías que se cargaban y descargaban que era un derecho de treintazgo[35]-. En Laredo se trataba de una encomienda o comisión de 10 mrs. por saca hasta 1557 y de 17 a partir de entonces. Si el tiempo de almacenamiento se prolongaba más de lo habitual se pagaba una cantidad adicional por dicho concepto[36].

[35] Sobre la prebostad o prebostazgo v. T. GUIARD, C*onsulado...*, I, pp. 99-101, R. CARANDE, *Carlos V...*, I, pp. 296-297 y M. ULLOA, *La Hacienda...*, pp. 324-325.

[36] "... 13.522 que los hizo buenos a Diego de Puerta porque envio por quenta averlos gastado en costas de dichas s. en esta m[aner]a: ... de encomi[end]a de 428 s. a 10 mrs. y con 1.000 mas q. pone por ayuda de lonja el tiempo q. alli estuv[ier]a 5.280...", *M.de C. (1551-1557)*, fol. 131v, 28-IX-1556.

Conocemos muchos de los nombres de los factores de los puertos[37] y también, gracias a las cartas de averías del Consulado de Bilbao, muchas de las marcas de los mercaderes y sus compañías.

Flotas y barcos aislados

Los barcos que cargaban la lana no eran de gran porte. Durante el siglo XVI los navíos más utilizados en el comercio eran de pequeño tonelaje. Poseían una serie de ventajas incuestionables para el comercio: eran de fácil carga, tenían mayor velocidad, lo que permitía a menudo escapar de los piratas, diversificaban los riesgos y, lo que era más importante, podían penetrar en puertos de poco calado. Esta última cualidad los hacía especialmente aptos para los puertos franceses y para los puertos flamencos, que eran puertos llenos de bancos de arena[38]. Lo mismo sucedía en la mayoría de los puertos del Cantábrico[39]. En el periodo de 1554 a 1557, de todos los tipos de embarcaciones que frecuentaban el puerto de Nantes, sólo seis superaban las 150 toneladas. El resto del comercio con el extranjero se hacía con naves de 60 a 70 toneladas e incluso menos[40]. En una lista de 37 naves que salieron de la desembocadura del Sena entre 1564 y 1589 sólo ocho superaban las 100 tm.[41] En el puerto de Bilbao las naves superiores a las 150 toneladas parecían ser más numerosas[42].

Había multitud de nombres para designar los tipos de navío en dicha época. A mediados del siglo XVI los que frecuentaban las rutas que iban

[37] Muchos de los encomenderos de mediados del siglo XVI en Bilbao aparecen en T. GUIARD, *Consulado...*, I, pp. LXVII, y pp. 176-176. De Santander, Deba y San Sebastián en H. LAPEYRE, *El comercio...*, pp. 260. Otros mercaderes de Bilbao en J.P. PRIOTTI, "Mercaderes vascos y castellanos en Europa durante el siglo XVI: cooperaciones y rivalidades", en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI,* Burgos, 1995, pp. 265-283. Sobre uno de ellos C, URIARTE MELO, "Los negocios de Martín Sáenz de Anuncibay a mediados del siglo XVI".

[38] F. BRAUDEL, *Mediterráneo...*, I, pp. 391-414 y H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 212-215.

[39] El Señorío de Vizcaya respondía a la orden de embarcar la lana en barcos superiores a las 200 toneladas diciendo que de Santander a Fuenterrabía no había puerto sin barra y que ninguna nave de ese tonelaje podía entrar ni salir, excepto en los puertos de Pasajes y la concha de Laredo. T. GUIARD, *La industria...*, pp. 62-67.

[40] J. TANGUY, *Le commerce...*, pp. 17.

[41] H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 216.

[42] T. GUIARD, *La industria...*, pp. 77-79.

desde el Cantábrico y Sevilla a los puertos atlánticos franceses y flamencos eran[43]:

- *naos* - de origen vizcaíno, constituían el tipo primordial de buque

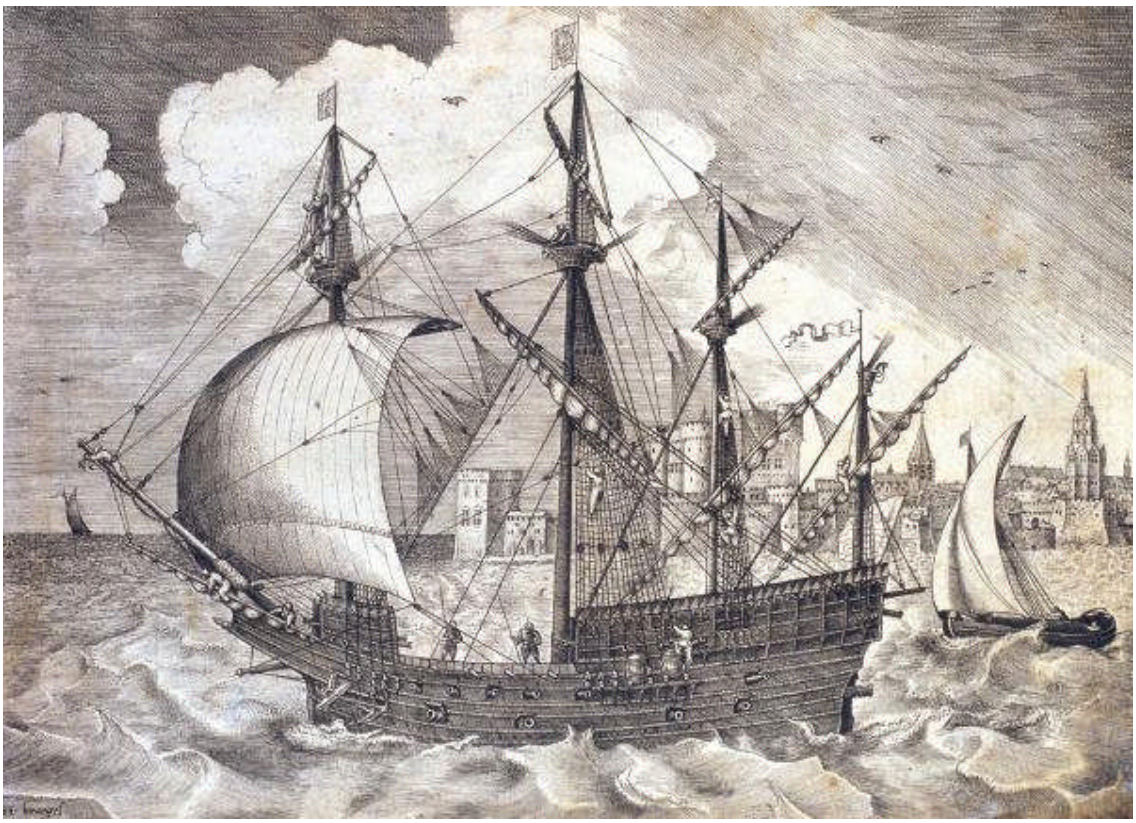
Pieter Brueghel el Viejo, Nao del siglo XVI

utilizado tanto en las armadas como en el comercio. Eran de alto bordo y quilla muy acusada aunque su evolución fue constante desde la época de los descubrimientos. Su calidad les proporcionó una merecida fama, especialmente a las de Bilbao. Su capacidad iba de 140 a 700 toneladas. Constituían la mayor parte de las naves que transportaban lana. La palabra también se utilizaba en sentido genérico para designar todo tipo de embarcación.

- *galeones* - comunes entre las naves vizcaínas. También en constante evolución, tenían en común que podían propulsarse a remo y a vela y, a pesar de ser de alto bordo eran más rasos y largos que las naos. Se

[43] Hemos tenido en cuenta las descripciones de T. GUIARD, *La industria...*, pp. 77-79, R. CARANDE, *Carlos V...*, I, pp. 360-370, H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 206-215, V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*, I, pp. 44-46 y sobre todo J. L. CASADO SOTO, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988, pp. 119-136 y 186-202.

utilizaron progresivamente para la guerra. De 1553 a 1558 había en los puertos cantábricos galeones de 100 a 200 toneladas pero los había mucho mayores. En la flota que partió rumbo a Flandes en 1558 tres barcos son designados como galeones en los libros de contabilidad: el *San Julián*, maestre *Andrés de la Cuesta*, el *Santa*



Pieter Brueghel el Viejo, Galeón del siglo XVI

María de Begoña de Pedro de Zuazo, maestre *Martín de Tilache* (?) y la nave *Sancti Spiritus* de Ochoa de Capetillo, cuyo maestre era en dichos años *Juan de Retes*[44]. También nombran un galeoncillo, la *Santa María,* bajo el mando de *Arnao del Hoyo*. Tres naves de Bertendona que partieron, en 1553, hacia Flandes eran también galeones[45]

- *urcas* - eran naves de origen nórdico. En los puertos españoles, a mediados del siglo XVI, se veían urcas flamencas, alemanas, esterlinas o bálticas. Las hanseáticas y alemanas eran mejores que

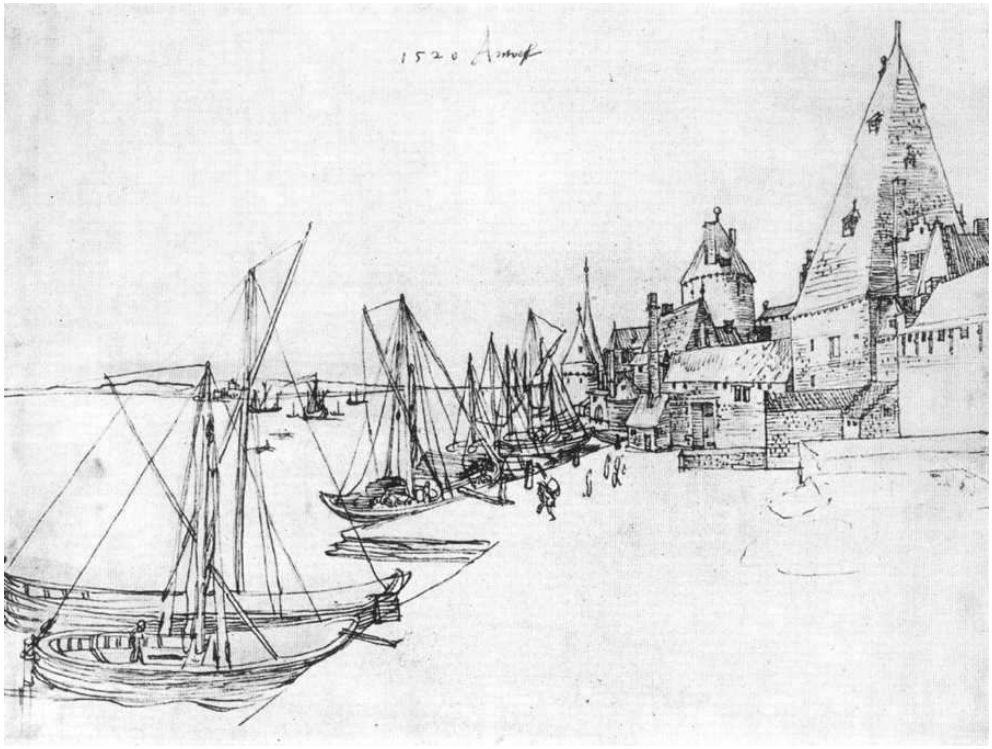
[44] T. Guiard dice que se trataba de una nao.

[45] T. GUIARD, *La industria...*, pp. 90.

las flamencas, que tenían una débil estructura, mala condición velera y lentitud en la navegación. Eran buques de proa y popa redondeada y de fondo casi plano que les permitía navegar en aguas bajas. Tenían entre 200 y 400 toneles. En la flota armada que partió rumbo a Flandes en 1558 iba una urca cuyo maestre era *León Ruxo*.

El cabotaje estaba asegurado por naves más pequeñas que también eran de muy distintos tipos:

- *zabras* - de origen vizcaíno, eran embarcaciones ligeras, y maniobreras. Se utilizaban para la guerra (hacían de avisos, correos y remolcadores) y para el corso. No tenían cubierta. Oscilaban entre los



Alberto Durero, Puerto de Amberes, 1520

20 y los 60 toneles aunque la mayor parte no sobrepasaba los 40.

- *pinazas* - eran los mayores barcos destinados a la pesca costera. También se utilizaban para el cabotaje[46] y para llevar la mercancía

[46] "Sacas echas el año de 562 a fo[ja] 79 deven por caxa 2.244 que pago Garcia de Sal[amanc]a a Jo[a]n Ruiz de Santander por carta de P[edr]o de Rucabo de Santander y son por otros tantos q. el pago de flete de Laredo a Santander de 42 sacas de dha. qª q. le ynbio Fran[cis]co de la Puente en una pinaza.", *M.de C. (1562-1565)*, fol. 57v, VIII-1563..

desde la ribera hasta el barco[47]. Carecían de cubierta. Tenían menos de 80 toneles.

- *chalupas* - eran similares a las pinazas pero tenían cubierta. A veces se utilizaban para vigilar los envíos entre unos puertos y otros[48].

Los navíos podían hacer el viaje unidos en flotas o en solitario. El sistema de flotes suponía una mayor seguridad frente a los peligros del mar (tormentas, piratas…) y la navegación a Flandes utilizaba dicho sistema desde antes de 1494. Los barcos tenían libertad a para ir y venir por los distintos puertos del Cantábrico, con el fin de esperar a otras naves para hacer el viaje unidos. Los acontecimientos políticos de mediados del siglo XVI (especialmente la guerra con Francia), hizo necesario asegurar el viaje de ida y vuelta de la flota con una armada que pagaba el Consulado de Burgos[49].

Estas flotas que zarpaban con la protección de la armada son las mejor conocidas. En 1552 la flota salió en compañía de una armada al mando de Luis de Carvajal. El mal resultado de la expedición (una nave naufragada en Laredo con 222 sacas, una robada con 653 sacas, dos tomadas por los corsarios con 1.100 y otras dos que se anegaron en La Esclusa, de las que se salvó la mercancía de una de ellas[50]) provocó numerosos conflictos. En noviembre de 1553, el mismo Luis de Carvajal estuvo al frente de una armada formada por cinco naves. Componían la flota 26 naves que zarparon de Laredo, alguna de las cuales tuvo que volver a puerto. Las noticias que tenemos sobre esta flota no son muy extensas: en la flota de Carvajal iba una nave de *Diego de Oruña* que zarpó de Santander. Esta nave fue sufrió avería

[47] "... del traer del muelle con una pinaça las s. que se descargaron de la nao de Ger[oni]mo de la Puebla y rem[en]dar 183...", *M.de C. (1558-1559)*, fol. 13, 20-VIII-1558.

[48] Ver nota 30.

[49] T. GUIARD, *Consulado...*, I, pp. 15 y *La industria...*, pp. 79. M. BASAS, *El Consulado...*, pp. 171-179.

[50] Los datos de Basas hablan de una nave naufragada en Laredo con 222 sacas, una robada con 653 sacas, dos tomadas por los corsarios con 1.100 y otras dos que se anegaron en La Esclusa, de las que se salvó la mercancía de una de ellas. M. BASAS, *El Consulado...*, pp. 176.

gruesa y tuvo que echar al mar las sacas. Los aseguradores pagaron parte de la avería[51]. En la flota de 1553 fueron tres galeones de *Martín de Bertendona*[52].

En 1557 se hizo cargo de una armada de 10 navíos Pedro Menéndez de Avilés, futuro adelantado de La Florida. Se embargaron 6 naves de la flota para el transporte de tropas, los maestres exigieron el *flete de vacío*[53] y el Consulado se quejó al Rey. La compañía de los Salamanca embarcó en esta flota 298 sacas que salieron de Laredo en 6 barcos. Uno de ellos hizo agua y perdió 49 sacas. Los aseguradores pagaron su valor. Más adelante se recuperaron 47 y se repartió entre ellos el dinero sacado con su venta. El problema de los vacíos también afectó a la compañía que gastó en provisiones, abogados, chancillería etc. 17.878 mrs. que recuperaría a través del prior del Consulado[54].

La flota lanera de 1558 es más conocida. Zarpó también de Laredo, el 18 de julio. Eran 24 barcos que transportaban 16.083 sacas de lana, bajo el mando del duque de Arcos. Conocemos el nombre del maestre de casi todos ellos y el tipo de barco. También sabemos que de las 20 naves que transportaban lana, 12 eran vizcaínas -7 de Portugalete-, 3 de Santander, 2 de Laredo, 1 de Puerto de Santa María y una flamenca. La más cargada llevaba 1.805 sacas y la menos cargada 214[55]. No todos los barcos cargaron en Laredo ya que, al menos, 81 sacas de la compañía Salamanca fueron embarcadas en Santander.

---

[51] "... en la nao de Di[eg]o de Oruña que fue de Santander a Flandes en la flota de don Luys de Carvajal y de aberia de lo q. se echo a la mar y aberia gruesa salio a los dhos. 39½ por çº...", *M.de C. (1551-1557)*, fol. 86, 9-VII-1555. Estas sacas no aparecen en la contabilidad, sólo hay referencias tardías como ésta.

[52] Cargaron 101.5 sacas de la compañía Salamanca que se compró ya cargada en las naves de Bertendona. "Sacas compradas de Pedro de Ocio Ballejo vecino de Sancto Domingo deven en primero de agosto 844.000 mrs. que son por tantos que monta la mitad que el dicho Pedro de Oçio nos bendio de 211 s. que tiene cargadas en las 3 naos de M[art]in de Bertendona para Flandes que son de las que hizo el año pasado de 1552...", *L.G.de C. (1551-1557)*, fol. 75, 1-VIII-1553.

[53] Es decir cobrar por no haber podido cargar.

[54] "Alonso de Compludo deve por los bazios a fo[ja] 14, 29.084 que se le cargan y hazen busº a dhos. bazios porque para las costas dellos los a dado por m[anda]do de prior e consules.", *M.de C. (1558-1559)*, fol. 25, 29-XI-1558.

[55] Basas da la lista de los barcos, M. BASAS, *El Consulado...*, pp. 179 y la completa H. LAPEYRE, *El comercio...*, pp. 219. Otros datos sobre las flotas armadas en J. L CASADO SOTO, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588,* Madrid, 1988, pp. 35-44.

En 1559 el tratado de Cateau-Cambrésis ponía fin a la larga guerra con Francia y daba principio a un periodo de auge comercial. Hasta que los ingleses secuestraron, en 1569, las naves que llevaban la plata a Flandes para el duque de Alba[56], los barcos cogidos por los piratas fueron pocos y no se organizaron armadas protectoras de la flota hasta 1571. Las flotas continuaron zarpando rumbo a Flandes pero sin armadas. En 1562, la toma de Ruán por los hugonotes obligó a las compañías a enviar las sacas con la flota de Flandes de la que conocemos las 7 naves que partieron de Santander.

De la flota de 1571 sabemos que iban 10 naves de la armada, al mando del duque de Medinaceli, y 30 embarcaciones cargadas de lana. A éstas se unirían 5 barcos más el año siguiente, ya que el mal tiempo las obligó a volver a puerto y tuvieron que invernar en Laredo[57]. A partir de 1572 el comercio de Amberes estuvo controlado por los rebeldes y esta situación no cambió hasta la época de Alejandro Farnesio.

La dependencia de la navegación de las condiciones atmosféricas hacía muy difícil precisar la época y duración de los viajes. No obstante sabemos qe el viento más favorable para la navegación entre los Países Bajos y España era el nordeste, y la mejor época desde el comienzo de la primavera hasta agosto. El tiempo empeoraba en otoño y mejoraba en diciembre y enero, lo que hacía posible la navegación en invierno, aunque los días cortos y brumosos no la hacían aconsejable[58]. En cualquier caso, el sistema de flotas, sobre todo si iban armadas, solía retrasar considerablemente el viaje[59]. A pesar de las distintas características de las embarcaciones y de que a veces era necesario esperar semanas, e incluso meses, para tener vientos favorables, en 1569 el viaje duraba entre 12 y 15 días desde el Cantábrico a Flandes[60].

---

[56] V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*, I, pp. 55-58.

[57] La composición de la flota en C. FERNÁNDEZ DURO, *La Armada española desde la unión de Castilla y Aragón*, Madrid, 1895-1903, II, pp. 266-268 y 280 y ss. V. también M. BASAS, *El Consulado...*, pp. 181.

[58] Esa era la opinión de los corresponsales de Simón Ruiz. V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*, I, pp. 48-49.

[59] Las primeras pólizas de la flota de 1558 aparecen asentadas el 20 de mayo y las siguientes el 9 de junio y sabemos que la flota zarpó el 18 de julio. Otras fechas de las pólizas de barcos de la flota son: septiembre de 1553, julio de 1557 y 1559 y diciembre de 1562.

[60] V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*, I, pp. 49. Las ordenanzas del consulado de España en Brujas evaluaban la velocidad media de los navíos en una legua por hora. C. VERLINDEN, "Código de seguros marítimos según la costumbre de Amberes, promulgado por el Consulado Español de Brujas en 1569", en *Cuadernos de Historia de España*, VII-VIII, 1947.

La navegación hacia Francia adoptaba un sistema diferente. Se utilizaban las expediciones múltiples con salidas a lo largo de todo el año[61]. Desde Bilbao zarpaban barcos para Nantes por lo menos una vez al mes y, tanto en Bilbao como en Santander, los envíos se hacían en grupos de dos, tres o cuatro embarcaciones. El comportamiento de las naves francesas y españolas era distinto. Las primeras preferían partir agrupadas, mientras que las naves de la Península que se dirigían a Nantes o Ruán, zarpaban frecuentemente por separado o en grupos muy reducidos con un máximo de tres naves[62]. A finales de siglo, debido al desarrollo de la piratería, el número llegó a incrementarse hasta once naves[63].

Puesto que compartían parte de la ruta el viaje a las costas francesas presentaba similares características. Los corresponsales franceses de Simón Ruiz coincidían en señalar la persistencia del mal tiempo desde septiembre hasta enero, aunque a veces había algunos días buenos en octubre. A partir de febrero el tiempo mejoraba y empezaba a soplar el nordeste. De cualquier modo, las condiciones atmosféricas era particularmente inestables en dichas costas y la larga duración del mal tiempo acarreaba consecuencias económicas muy graves[64]. Parece haber habido una preferencia por la primavera y la última parte del verano y el otoño[65]. De Saint-Nazaire a Portugalete se podía ir en dos días, aunque tardar 4, 5 e incluso 7 días no era tan raro. Lo mismo sucedía con el viaje a Ruán, se podía ir en 4 días pero no era lo habitual. Sin embargo el viaje que combinaba una parte por tierra y otra por mar se recorría en unos quince días[66].

---

[61] Los asientos así parecen confirmarlo. Los seguros de las mercancías de la flota flamenca en que los Salamanca enviaban las sacas aparecen anotados en una misma fecha y se trata de un envío anual. Sin embargo para Francia hay salidas a lo largo de todo el año.

[62] Siempre sin olvidar que los datos proceden de los libros de contabilidad de la compañía Salamanca y no tenía porqué cargar en todas las naves que dejaban el puerto, aunque ya sabemos que los mercaderes preferían diversificar los riesgos. Otro aspecto que tenemos que considerar es que los barcos no siempre zarpaban en las fechas que aparecen en los asientos.

[63] H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 202 y *El comercio...*, pp. 179-180.

[64] En una época en la que ganar unas horas a otros mercaderes podía suponer un gran beneficio. H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 183-189.

[65] No podemos olvidar que las fechas de las pólizas no siempre coincidían con las fechas en las que los barcos se hacían a la mar. Las naves tenían que esperar una ocasión propicia para zarpar, a veces retornaban a puerto por un cambio en el tiempo o hacían agua y había que descargar las sacas en otro puerto lo que suponía una demora.

[66] H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 173 y V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*, I, pp. 28-30.

El recorrido estaba asegurado por los mismos capitanes y navíos, que iban y venían varias veces al año efectuando el recorrido. El máximo número de viajes comprobado era de seis aunque la mayor parte de los maestres no alcanzaban dicha cifra[67]. Capitanes y barcos se especializaban en los distintos trayectos. Los mismos barcos y maestres formaban año tras año la flota que se dirigía a Flandes: *Ochoa de Larrea*[68], *Coscojales*, *Lope de Lujarra*, *Arnao del Hoyo*, *Lope del Casal*, *Bertendona*... El trayecto de Ruán era frecuentado por Juan de *Retes*, *Martín de Rucandio*, *Cristóbal Sarri*, *Antonio de Vilela*, *Hernando Muñoz*... Algunos iban tanto a Flandes como a Ruán: *Arnao del Hoyo* y *Juan de Retes*.

Los puertos de destino

Desde Santander, Laredo y Bilbao se enviaba la lana a Flandes y Francia. En Flandes las ciudades más importantes eran Brujas, con su puerto de la Esclusa, y Amberes con sus antepuertos de Flessingue, Middelbourg, Rammeckens, Arnemuiden y Vere. La decadencia de Brujas era patente en el siglo XVI. Aunque continuaba monopolizando el comercio de la lana, el puerto de la Esclusa se había cerrado y los barcos descargaban en Rammeckens, desde donde se llevaba la lana a Brujas en barcos pequeños. Los mercaderes más importantes habían abandonado la ciudad por Amberes pero los que se dedicaban al comercio de lanas permanecieron en Brujas hasta mediados los años setenta cuando el puerto de Middelburg cayo en manos de los rebeldes[69].

El caso de Amberes era distinto. Los españoles se habían instalado entre 1510 y 1520[70] y a partir de esas fechas su número no había dejado de aumentar. A mediados de siglo había en Amberes el doble de españoles (originarios de Burgos y de Vizcaya en su mayor parte) que de

[67] H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 202-204.

[68] Con quien los Salamanca cargaron lana en 1557, 1559 y 1562 y que también participó en la flota armada de 1558.

[69] J. MARÉCHAL, „Le départ de Bruges des marchands étrangers“, pp.47.

[70] Carlos V había dispensado salvoconducto a todos los españoles que se dirigían hacia los Países Bajos. V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*, I, pp. 44, 69-109 y 160-164.

portugueses. A pesar de no contar con un consulado como el de Brujas, estaban agrupados y su presencia ecónomica en la ciudad no dejó de aumentar, hacia 1550 multiplicaron las compras de terrenos y casas[71]. Posteriormente, con las guerras de religión y la crisis financiera de 1575, que provocó numerosas pérdidas, el número de españoles disminuyó notablemente[72]. Los productos que llegaban a Amberes, además de la lana, eran aceite, especias, colorantes y alumbres. De allí salían tejidos, cera, trigo y metales[73].

Civitatis Orbis Terrarum, Amberes (detalles), 1572

En Francia la navegación fluvial canalizaba las mercancías hacia la desembocadura de los ríos. Por eso las rutas marítimas partían de Ruán (a orillas del Sena), Nantes (del Loira), Burdeos (el Gironda) y accesoriamente de La Rochelle. Con este último puerto las relaciones se mantuvieron

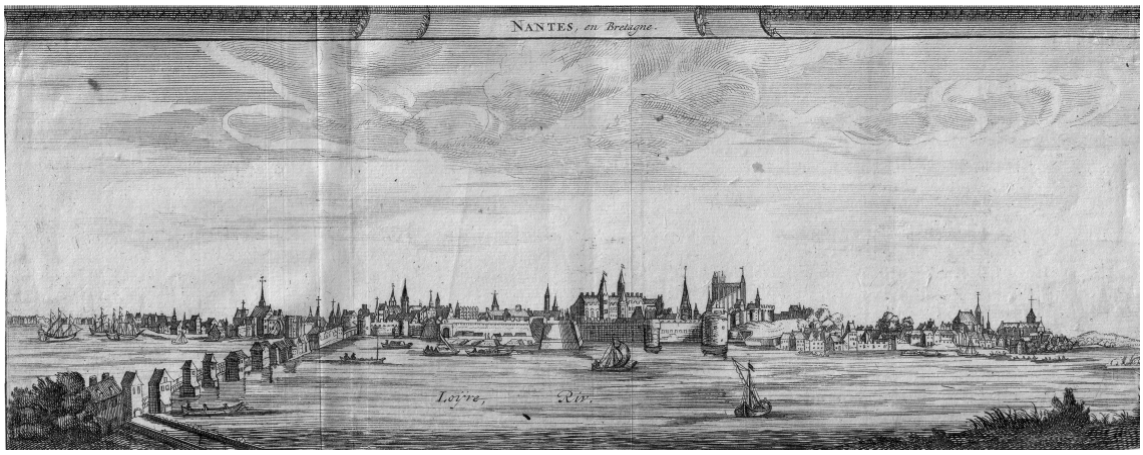
[71] J.A. GORIS, *Études sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens), à Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne*, Louvain, 1925, pp. 55-70.

[72] V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*, I, pp. 165-178.

[73] V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres...*, I, pp. 69-109. J.A. GORIS, *Les colonies marchandes...*, pp. 247-260.

relativamente activas hasta 1568, fecha en que sus habitantes, hugonotes, dejaron el comercio con la Península por el corso. Hasta ese año, la lana expedida a La Rochelle era fundamentalmente navarra[74].

Las relaciones de Nantes con los puertos cantábricos españoles eran más estrechas. En tiempos de guerra se expedían salvoconductos que



Pierre van der Aa, Nantes, 1725

permitían descargar las mercancías en Nantes. En el siglo XVI el estado del Loira admitía la llegada de navíos de 300 y 400 toneles, pero la mayor parte del tráfico se hacía en barcos que cargaban entre 60 y 70. A Nantes llegaban en esa época, lana, hierro y acero de Bilbao y alumbre. Para España se expedían telas, papel, libros y naipes[75].

Ruán era la segunda ciudad de Francia y el puerto atlántico francés más activo. El estado del Sena no permitía que los barcos grandes llegasen a Ruán y una parte del tráfico se hacía en barcazas. La actividad se centraba en El Havre de Gracia, necesario antepuerto de Ruán creado a principio del siglo XVI por Francisco I, de donde partían los barcos de gran tonelaje[76]. Recibían lana y hierro del Cantábrico y expedían, principalmente,

[74] E. TROCMÉ, et M. DELAFOSSE, *Le Commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e* , Paris, 1952, pp. 85-95.

[75] J. TANGUY, *Le commerce ...*, pp. 15-16 y 20-36.

[76] M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age. Étude d'histoire économique et sociale*, Paris, 1952, pp. 368-373. H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 195-198.

toda una gama de artículos textiles, papel, naipes, libros y, en periodos de carestía, trigo y sal[77].

Civitatis Orbis Terrarum, Ruán, 1572

El puerto de destino se elegía, lógicamente, en función de la demanda del mercado, pero también influían los problemas políticos. A partir de la paz de Cateau-Cambresis, Ruán y Nantes habían experimentado un auge en sus industrias textiles y habían incrementado las importaciones de lana castellana[78]. Los mercaderes burgaleses sustituyeron el mercado flamenco, con muchos problemas, por el mercado francés[79]. Para algunas compañías, Ruán era el mercado más importante, por eso el puerto del Sena y Nantes constituían los destinos más frecuentes de su lana. Flandes constituía un mercado secundario, en el que vendían cuando no podían hacerlo en Ruán. A veces, las sacas enviadas a Flandes en épocas de conflictos se enviaban por tierra a Ruán donde se procedía a su venta[80]. Incluso en alguna ocasión se compraba lana en Brujas para venderla en Ruán[81].

---

[77] M. MOLLAT, *Le commerce...*,pp. 225-237. H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 505-593.

[78] P. BENEDICT, "Rouen's foreign trade during the era of the religious wars (1560-1600)", en *The Journal of European Economic History*, 1984, pp. 31-34. J. TANGUY, *Le commerce...*, pp. 72-76. H. LAPEYRE, *El comercio...*, pp. 184-187.

[79] H. CASADO, "El comercio internacional...", pp. 224-234.

[80] "... 488 s. desta qª que recibio en Brujas de que ynbio q[uen]ta por menudo y 13 libras 13 sueldos 2 dineros de gruesas por la encomi[en]da de 82 s. que alli bendio en Brujas de las dhas. 488 s. a 3 sueldos 4 dineros por saca y 40 libras 12 sueldos por la encomienda de 406 s. que restan de las dhas. 488 a 2 sueldos por saca por recevirlas e ynbiarlas a Roan...", *M.de C. (1562-1565)*, fol. 76v, 31-XII-1563.

[81] En 1561 y 1565 se compraron 126 y 122 sacas: "Sacas compradas en Flandes a foj[a]14 deven por yntereses 412.095 mrs. que se cargan a dha. qª para cerrarla por tantos se an abanzado en 126 sacas de lana q. se conpr[ar]on en Flandes y se ynbiaron de alli a Roan a Andres de S[alamanc]a el q[u]al las bendio alli y se abanzo en ellas lo dho.", *M.de C. (1562-1565)*, fol. 74, 31-XII-1563.

Las sacas cargadas para Nantes con destino Ruán se dirigían a la ciudad del Sena por el camino terrestre. Las sacas iban de Nantes a Orleans por el Loira y de Orleans a Ruán en *bituras*[82]. El costo del viaje terrestre casi doblaba el del flete: en 1555, el flete de Bilbao a Nantes suponía, para 97 sacas, 216 libras 17 sueldos 6 dineros torneses (unos 39.040 mrs)- y el viaje de Nantes a Ruán 388 libras 6 sueldos[83] (unos 69.900 mrs). La imposibilidad de cargar directamente para Ruán obligaba a los mercaderes a incurrir en el doble de gastos.

Los incidentes que obligaban a enviar las mercancías por tierra no faltaron en la segunda mitad del siglo XVI: la guerra entre España y Francia (desde principios de 1552 hasta la paz de Cateau-Cambresis en 1559), y las guerras de religión (la primera desde marzo de 1562 hasta el tratado de Troyes en abril de 1564, la segunda desde septiembre de 1567 hasta marzo de 1568, y la rebelión de La Rochelle en 1568). Los posteriores conflictos con los Países Bajos e Inglaterra (el cierre del Escalda y la decadencia de Amberes, el apresamiento de la flota vizcaína en 1573 y la revuelta de las tropas españolas) infestaron los mares de piratas y corsarios y obligaron a los mercaderes a buscar rutas más seguras[84].

Todos estos incidentes podían complicar el comercio hasta límites insospechados. Por ejemplo las guerras de religión: la lana que llegó a El Havre en mayo de 1562, se encontró con Ruán en manos de los hugonotes lo que hizo imposible el envío desde El Havre a la ciudad. Algunos factores de las compañías burgalesas intentaron enviarla desde allí a Brujas. Andrés de Salamanca concertó un seguro que hubo que deshacer porque la nave tuvo

---

"Andres de S[alamanc]a qª de t[iem]pos deve por sacas a foja 13, 2.345.101 que son por 13.028 libras 6 sueldos 10 dineros torneses q. enbio por qª lo balieron 102 s. de lana que le ynbio de Brujas P[edr]o de Melgar de las 122 que alli compro por n[uest]ra orden que quitas todas costas y acarreos y encomi[end]a las dhas. 102 s. balieron lo dho. a t[iem]pos a 180 lo dho.", *M.de C. (1566-1574)*, fol. 3v, 20-V-1566.

[82] "53 s. de las 54 que se ynbiaron por bia de Nantes de que la una dellas q. era quarta quedo en Enantes y las otras 53 resçivio el dho. Andres de S[alamanc]a las quales quitas todas costas y fletes y encomienda y bituras y der[ech]os balieron...", *M.de C. (1551-1557)*, fol. 74, 30-XII-1554.

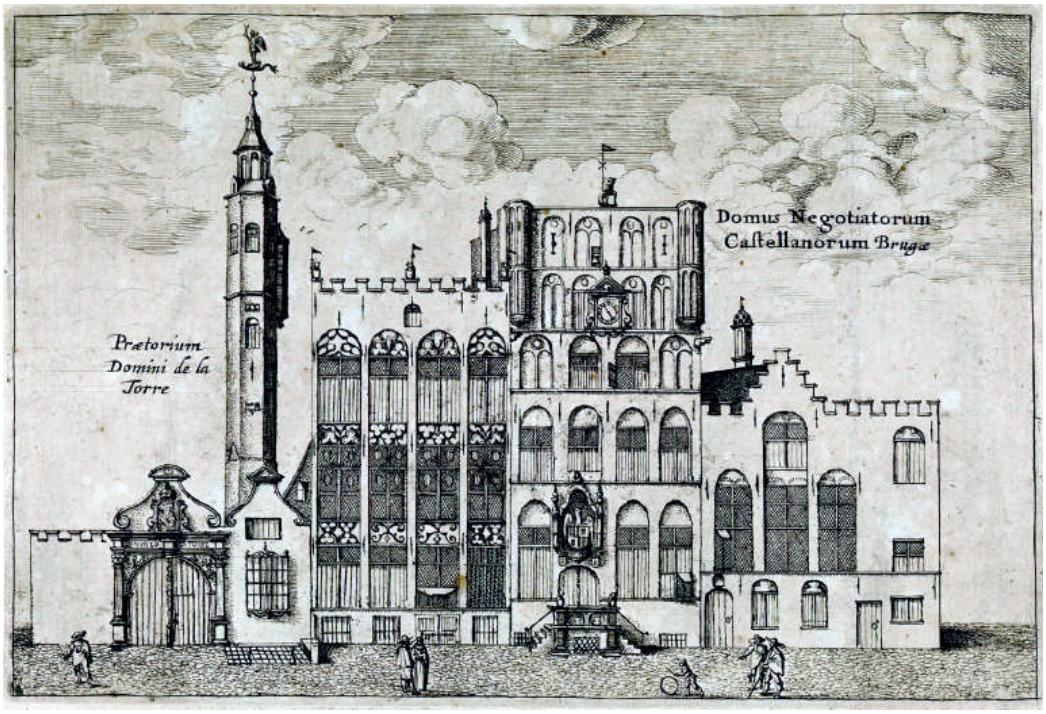
[83] *M.de C. (1551-1557)*, fol. 84v, 15-V-1555.

[84] Todos estos conflictos en H. LAPEYRE, *Une famille...*, pp. 399-422, y *Las monarquías europeas del siglo XVI. Las relaciones internacionales*, Barcelona, 1969, pp. 113-140. F. BRAUDEL, *Mediterráneo...*, II, pp. 539-542 y 589-594.

problemas y perdió 31 sacas que cayeron en manos de los corsarios que las enviaron a Inglaterra. Otras 88 quedaron detenidas en el puerto y no pudieron ser enviadas a Amberes (para lo que necesitaron la licencia del gobernador de El Havre) hasta agosto de 1563. De las enviadas a Inglaterra se pudieron rescatar 16. De las 104 que llegaron a Brujas, Pedro de Melgar únicamente consiguió vender 62 y, una vez restablecida la calma con el tratado de Amboise, envió las otras 42 de nuevo a Ruán a finales de año. El viaje de ida se hizo lógicamente por mar, pero el viaje de retorno se hizo por tierra debido a la situación política[85].

Las labores en los puertos de destino

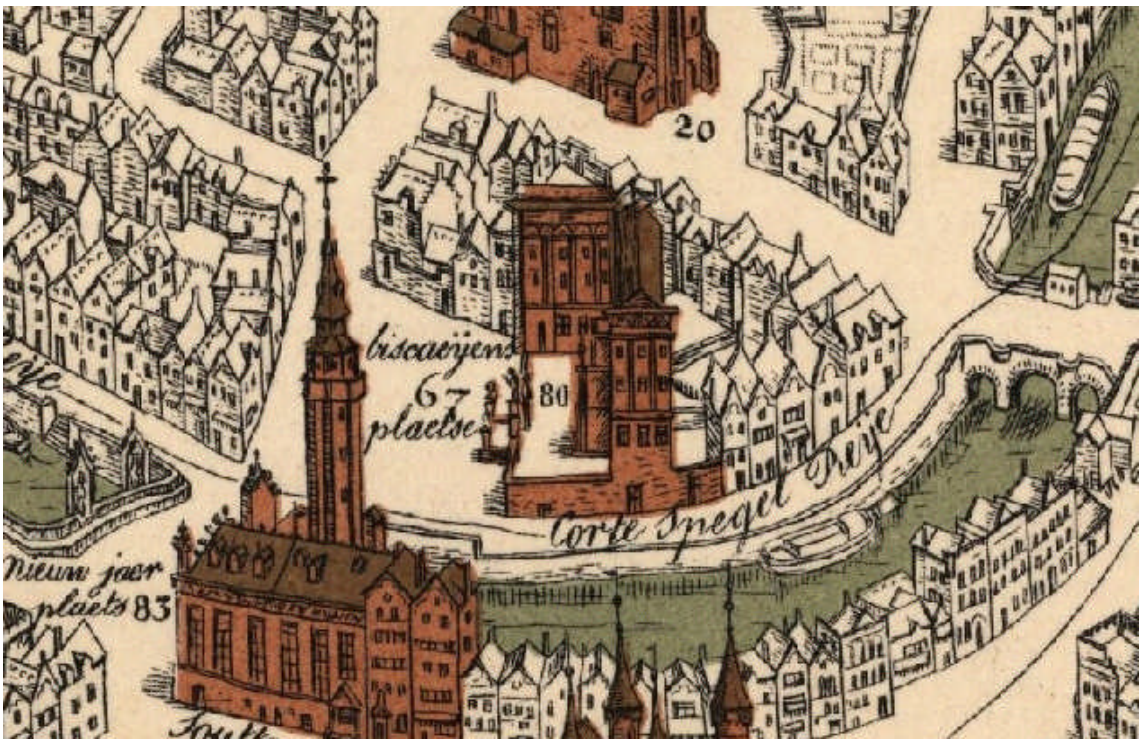
La creciente presencia de mercaderes burgaleses y marinos vascocantábricos en Brujas que, como hemos visto, tenía el monopolio de la



Flandria Illustrata, Consulado de la Nación de Castilla (Brujas), 1641

[85] "... 62 de dicha qª que ha bendido en Brujas de 104 s. que Garcia Paez le ynbio de Roan por mar y las 42 restantes torno a ynbiar por tierra a Roan a Andres de Sal[amanc]a...", *M.de C. (1562-1565)*, fol. 76v, 31-XII-1563.

lana en Flandes, llevó a la creación de un *Consulado de Nación*[86], en 1428, que agrupaba a mercaderes y marinos castellanos y vascos. La institución, que tenía potestad jurídica y económica, defendía sus derechos frente a las autoridades locales o frente a otros mercaderes. Representaba a toda la comunidad de comerciantes y marinos y resolvía los posibles pleitos que pudieran ocasionarse[87]. En 1455 este Consulado se escindió en dos: la *Nación de España o de Castilla*, dominada por los mercaderes burgaleses y la *Nación de Vizcaya y de la Costa de España*, dominada por los bilbaínos[88].



Marcus Gheeraerts, Brujas (detalle), 1562

En Francia, las dos colonias mercantiles castellanas más importantes se asentaron en Nantes y Ruán. En la ciudad del Loira, durante los siglos XV y XVI, se asentó la colonia castellana más numerosa e importante

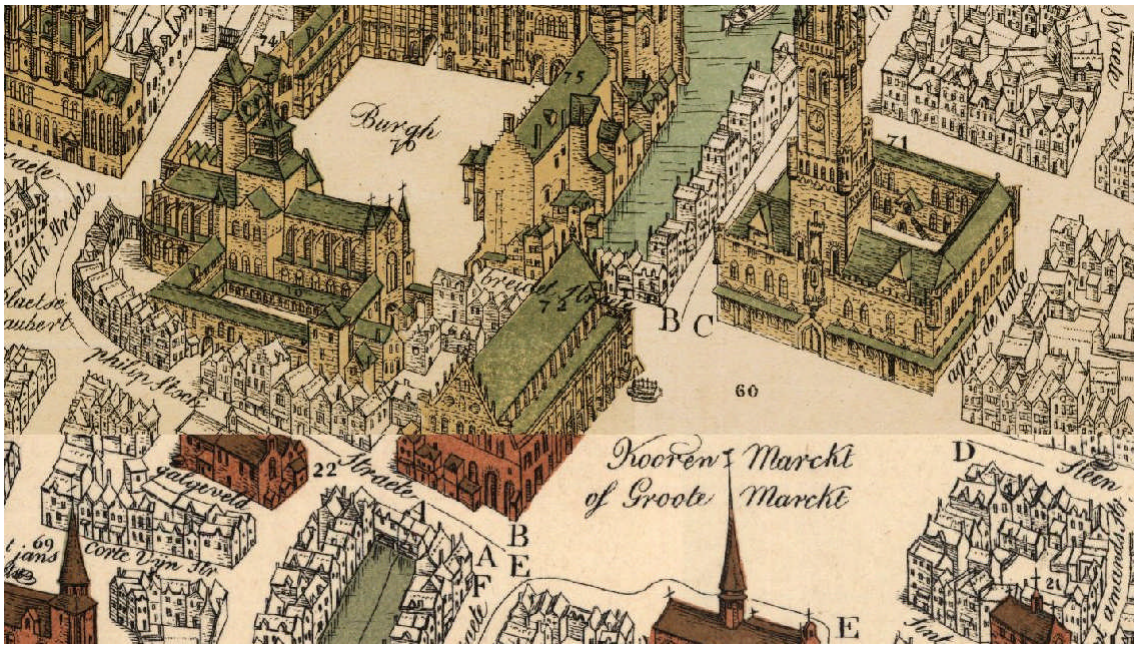
[86] Que efectuaba funciones administrativas y judiciales. Sobre estos Consulados ver las obras citadas de Guiard, Smith, Basas, los estudios de S. M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, León, 1979, y A. VANDEWALLE, "El Consulado de Burgos en los Países Bajos", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, pp. 283-300.

[87] Sobre los consulados castellanos en Europa y su funcionamiento v. H. CASADO, "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI), en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI,* Burgos, 1995, pp. 15-56

[88] J. MARÉCHAL, "La colonie espagnole de Bruges du XIVe au XVIe siècle", en *Revue du Nord*, t. XXXV, 1953, p. 5-40 y T. GUIARD, *Consulado...*, I, pp. XLIV-XLIX. La escisión se debería a los distintos intereses de mercaderes y transportistas como señala J.A. GARCÍA DE CORTÁZAR, *Vizcaya...*, pp. 214.

después de las de Brujas y Amberes Las autoridades reconocieron a la agrupación en 1430[89]. En Ruán también se asentaron mercaderes castellanos desde mediados del siglo XV. Aunque no se tiene constancia de la existencia de un Consulado de Castilla, sí había representantes permanentes de su comunidad mercantil elegidos por ella misma[90].

Estas colonias de mercaderes estaban formadas en su mayor parte por familiares de los comerciantes castellanos que se encargaban de la recepción y venta de la lana en los puertos de destino. Una vez que la lana llegaba a El Havre o a Middelburg había que desestibarla y cargarla en barcos de menor calado para transportarla a Ruán y Brujas, donde se procedía a su descarga en los muelles correspondientes a cada Consulado y se llevaba a los almacenes. En Brujas estaban próximas las casas de la Nación de Castilla y de



Marcus Gheeraerts, Brujas (detalle), 1562

Vizcaya y muchos mercaderes tenían sus residencias y lonjas en la misma

[89] J. MATHOREZ, "Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne", *Bulletin Hispanique,* 1912-13, pp. 119-126, 383-407. H. CASADO, "La Bretagne dans le commerce castillan aux XV[e] et XVI[e] siècles", en *Colloque International - 1491. la Bretagne, terre d'Europe*, 1992, pp. 81-98. y "Las colonias de mercaderes...", pp. 22.

[90] M. MOLLAT, "Le rôle international des marchands espagnols dans les ports occidentales à l'époque des Rois Catholiques", en *Actas del V Congreso de Historia de Aragón*, Zaragoza, 1952, pp. 227-239, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age. Étude d'histoire économique et sociale*, Paris, 1952, pp. 507-520 y "El Consulado de Burgos en las ciudades francesas", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, pp. 303-319. C. DEMEULENAERE-DOUYÈRE, "Le commerce espagnol à Rouen au XVIe siècle", en *Études Normandes*, 1981, n°2, pp. 43-55. *Les marchands étrangers à Rouen au XVI[e] siècle. (vers 1520- vers 1580). Assimilation ou ségrégation?*, tesis inédita, pp. 168-254.

zona. Además los factores pagaban los fletes y averías comunes, los gastos de transporte a la factoría y los derechos de entrada en el país que posteriormente descontaban de la cantidad obtenida por la venta de las sacas. El mercado de la lana, que se hallaba en la Grote Markt, o plaza del mercado, era una amplia estructura cubierta, enclavada directamente sobre un canal de modo que facilitaba la descarga y la venta de la lana sin que ésta estuviera expuesta a los elementos.

Tenemos poco datos sobre la venta de la lana ya que ésta tenía lugar fuera de la Península. Sabemos que los precios en que se tasaban las sacas en Ruán, aún teniendo en cuenta que incluían todos los costes, eran sensiblemente más altos que los de la Península. En 1560, casi todas las calidades doblaban el precio de tasación de los puertos españoles.Las sacas se vendían al contado y a plazos[91] que, a veces, no se cumplían. Para poder cobrar la deuda, los factores volvían a negociar las condiciones con el deudor, o con sus descendientes que firmaban una carta de obligación en la que se establecían nuevos plazos. En 1563, Pierre de la Capela, corredor de Brujas, se hizo cargo de una deuda de Adrian de la Capela, que databa de 1558. El corredor y su mujer se obligaron a pagar en las ferias de Malinas de 1562, 1563, 1564 y 1565[92].

✸ ✸ ✸

En resumen podemos decir que el comercio de la lana contribuía a crear ciudades de vocación mercantil y financiera, bulliciosas y cosmopolitas.

[91] "Andres de Salamanca quenta de t[iem]pos deve por sacas cargadas para Roan ... 9.713.676 por ... 557 sacas que ha bendido de las hechas el año de 59 en las cinco Villas y Vinuesa netas de todas costas de flete y encomienda y lonjas balieron como ynbio por qª por menudo las dhas. libras tornesas a 180 libra tornesa es lo dho. las quales ha vendido parte de q[uonta]do y parte a t[iem]pos y lo hara bu[en]o como lo fuere cobrando.", *M.de C. (1560-1561)*, fol. 88v, 29-VII-1561.

[92] Para ello hipotecaron unas casas: "Pedro de Melgar qª ap[ar]te de alzados deve por el saneo deste libro 40.215 que son por 33 libras 10 sueldos 3 dineros de gruesas que escrebio deberlas Adrian de la Capela e Frances Le Gilon de resto de sacas q. les bendio de quenta deste libro en el año pas[a]do de 557 y le a de pagar por ellos Pierres de la Capela corredor de Brujas con el qual hizo apuntamento por ser alzado de que lo pagara en 4 años y 4 ferias de Mezinas en esta manera: el ¼ en fra. de Mezinas de 62 años y ¼ en la fra. de 63 y ¼ en la de 64 y ¼ en la feria de Mezinas de 65 p[ar]a lo qual se obligaron el dicho Pierres de la Capela y su muger y apotecaron unas casas y el dho. Pedro de Melgar escrevio por carta de 10 de diz[iembr]e de 63 aber cobrado...", *M.de C. (1562-1565)*, fol. 76, 31-XII-1563.

En sus puertos amarraban navíos de toda Europa. En los muelles los ingenios más avanzados, que llamaban la atención de los artistas de la época, servían para izar las cargas. En las calles, mercaderes, banqueros, carreteros, marinos… y toda suerte de ganapanes. En las plazas del mercado, había siempre una actividad comercial frenética. Y dónde se veía fluir el dinero era en las hospederías, fondas y tabernas.

Simon Bening, Libro d'Horas, siglo XVI

Al lado de mercados, intercambios, transporte terrestre, actividades monetarias y portuarias, había bebida, juego y burdeles (las prostitutas eran más numerosas que en otras ciudades). Y entre la variedad de gentes que llenaba sus calles, se encontraban los extranjeros que se dedicaban mayoritariamente al comercio y las finanzas (además de formar parte de las tripulaciones de los barcos). Dentro de este grupo, los habitantes de Castilla destacaron por su capacidad de integración que les llevó a construir casas y palacios, por el mecenazgo que ejercieron en iglesias y monasterios y porque, en muchas ocasiones, acabaron quedándose para siempre.

Pierre Pourbus, Jan van Eyewerve, 1551

Brujas, plaza Van Eyck, réplica de la antigua grúa, 2006

Bilbiografía

BASAS FERNÁNDEZ, M., “Los libros mercantiles de la Compañía de García y Miguel de Salamanca. (Burgos, siglo XVI)”, en *Boletín de la Institución Fernán González (B.I.F.G.)*, nº 152, 1960, pp. 227-241

El consulado de Burgos en el siglo XVI, Madrid, CSIC, 1963.

BENEDICT, P., “Rouen’s foreign trade during the era of the religious wars (1560-1600)”, en *The Journal of European Economic History*, 1984.

BRAUDEL, F., *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en el reinado de Felipe II*, 2 vols., Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1976

CASADO, H., “La Bretagne dans le commerce castillan aux XV^{e} et XVI^{e} siècles”, en *Colloque International - 1491. la Bretagne, terre d’Europe*, 1992.

“Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI), en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI,* Burgos, 1995.

*El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (Siglos XV y XV*I), Burgos, 2003.

CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588,* Madrid, 1988.

CAUNEDO DEL POTRO, B., *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla, (1475-1492)*, Madrid, 1984.

CORONAS GONZÁLEZ, S. M., *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, León, 1979.

DEMEULENAERE-DOUYÈRE, C., “Le commerce espagnol à Rouen au XVIe siècle”, en *Études Normandes*, 1981, n°2, pp. 43-55.

Les marchands étrangers à Rouen au XVI^{e} siècle. (vers 1520- vers 1580). Assimilation ou ségrégation?, tesis inédita.

FERNÁNDEZ DURO, C., *La Armada española desde la unión de Castilla y Aragón*, Madrid, 1895-1903, II.

GORIS, J.A., *Études sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens), à Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l’histoire des débuts du capitalisme moderne*, Louvain, 1925.

GONZÁLEZ, N., *Burgos, la ciudad marginal de Castilla. Estudio de geografía urbana*, Burgos, 1958.

GUIARD LARRAURI, T., *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa (1511-1880)*, 3 vols., Bilbao, 1913, reed. facsímil, Bilbao, La Gran Enciclopedia Vasca, 1972.

La industria naval vizcaína, Bilbao, 1917, 2ª ed., Bilbao, Villar, 1968.

LAPEYRE, H., *Une famille de marchands: Les Ruiz*, Paris, Armand Colin, 1955.

Las monarquías europeas del siglo XVI. Las relaciones internacionales, Barcelona, 1969.

El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II, Valladolid, 1981.

MARCOS MARTÍN, A*., España en los siglos XV, XVII y XVIII,* Barcelona, 2000.

MARÉCHAL, J., “Le départ de Bruges des Marchands étrangers (XVe et XVIe siècle)”, in *Annales de Ia Société d'Emulation de Bruges*, (Handelingen van het

Genootschap voor geschiedenis gesticht onder de benaming), 1951, t. 88, fase. 1-2.

"La colonie espagnole de Bruges du XIVe au XVIe siècle", en *Revue du Nord*, t. XXXV, 1953.

MARTÍNEZ DE AZAOLA, J.J., "Elementos de analisis cuantitativos de los registros Ruiz : ejemplo de los registros Ruiz de Nantes", en *Actas de las I jornadas de Metodología Aplicada de las Ciencias Históricas*, Santiago de Compostela, 1975, t.III, pp. 781-793.

M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age. Étude d'histoire économique et sociale*, Paris, 1952.

"Le rôle international des marchands espagnols dans les ports occidentales à l'époque des Rois Catholiques", en *Actas del V Congreso de Historia de Aragón*, Zaragoza, 1952.

"El Consulado de Burgos en las ciudades francesas", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994.

J. MATHOREZ, "Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne", *Bulletin Hispanique,* 1912-13, pp. 119-126, 383-407.

PALACIO ATARD, V., *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*..*Notas para su estudio*, Madrid, CSIC, 1960.

PIKE, R., *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, 1978

PHILLIPS, C. R., "The Spanish Wool Trade, 1500-1780", *The Journal of Economic History,* Vol. 42, No. 4, (Dec., 1982)

PRIOTTI, J.P. "Mercaderes vascos y castellanos en Europa durante el siglo XVI: cooperaciones y rivalidades", en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI,* Burgos, 1995.

TANGUY, J., *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^{e} siècle*, Paris, Armand Colin, 1956.

TROCMÉ, E. et DELAFOSSE, M., *Le Commerce rochelais de la fin du XV^{e} siècle au début du XVII^{e}*, Paris, Armand Colin, 1952.

ULLOA, M., *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1977.

URIARTE MELO, C., "Un buen negocio ocasional: el comercio de *cera* a mediados del siglo XVI", Letras de Deusto, vol. 28, nº 81, 1998.

Un negocio y un modo de vida en el siglo XVI: la compañía de García y Miguel de Salamanca, (1551-1574), Deusto*,* 1999.

"Los negocios de Martín Sáenz de Anuncibay a mediados del siglo XVI", en *Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, Nº 17, Del gran comercio a los minoristas en la historia de Bilbao, 2006:

"Negocio y fiscalidad*: los* mercaderes burgaleses en la segunda mitad del siglo XVI", 9º Congreso de AEHE, 2008.

VANDEWALLE, A., "El Consulado de Burgos en los Países Bajos", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994.

VÁZQUEZ DE PRADA, V., *Lettres marchandes d'Anvers*, 4 vols., Paris, SEVPEN, s.f. (1960).

C. VERLINDEN, “Código de seguros marítimos según la costumbre de Amberes, promulgado por el Consulado Español de Brujas en 1569”, en *Cuadernos de Historia de España*, VII-VIII, 1947.