

ISSN: 0213-2060

DOI: <https://doi.org/10.14201/shhme.31373>

LA PRESENCIA DE PESCADORES Y COMERCIANTES PROCEDENTES DE LOS PUERTOS ORIENTALES DE BIZKAIA EN LAS ISLAS BRITÁNICAS (SIGLOS XIV-XVI)¹

The Presence of Fishermen and Traders from the Eastern Ports of Biscay in the British Isles (Fourteenth-Sixteenth Centuries)

AITOR LENIZ ATXABAL

Departamento de Filología e Historia de la Facultad de Letras de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibersitatea. Paseo de la Universidad, 5, 01006-Vitoria-Gasteiz. C. e.: aitor.leniz@ehu.eus. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4872-7797>

Recibido: 2023-06-21

Revisado: 2023-07-27

Aceptado: 2023-12-20

RESUMEN: El Golfo de Bizkaia constituyó un enclave comercial importante para las conexiones entre el mercado atlántico y mediterráneo en el periodo bajomedieval. Los mareantes vascos se involucraron en las redes comerciales y llevaron a cabo pesquerías cada vez más alejadas del golfo de Bizkaia. Uno de los destinos de los buques mercantes fue la isla de Gran Bretaña y, a su vez, el mar que baña las costas de Irlanda correspondía a uno de los caladeros principales donde pescaba la flota vasca. Nuestra intención en este trabajo ha sido esbozar el desarrollo de la relación de los puertos vascos, concretamente los de la costa oriental de Bizkaia, con las dichas islas esencialmente entre los siglos XIV y XVI.

Palabras clave: Gran Bretaña; comercio; pesca; Lekeitio; Ondarroa; Bermeo.

¹ Abreviaturas empleadas: AHFB = Archivo Histórico Foral de Bizkaia; AHEB = Archivo Histórico Eclesiástico de Bizkaia (Libros de fábrica de la iglesia de Santa María de Lekeitio); AHPG = Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa; AML = Archivo Municipal de Lekeitio; AMM = Archivo Municipal de Mutriku; AMH = Archivo Municipal de Hondarribia; AHPB = Archivo Histórico Provincial de Bizkaia; ARCV = Archivo de la Real Chancillería de Valladolid; TNA-UK = The National Archives of United Kingdom; PRO = Public Record Office (Londres).

Quiero expresar mi agradecimiento a Josu Goitia por su colaboración en la realización de las gráficas, basadas en la información obtenida en los archivos históricos consultados durante la investigación; y a Koldo Leniz por su ayuda en la toma de la fotografía de la «Figura 2», utilizada para ilustrar este trabajo.

ABSTRACT: The Gulf of Biscay was an important location for trading between the Atlantic and Mediterranean markets in the Late Middle Age period. The Basque sailors got involved in the commercial nets and carried out fisheries further and further away of the Gulf of Biscay. One of the destinies of the merchant ships was Great Britain, and on the same way, the sea that bathes de Irish coast constituted to one of the principal fishing grounds where the Basque fleet used to fish. Our purpose on this work has been to outline the development of the relation between the Basque ports, in particular those situated on the eastern coast of Biscay, with the mentioned islands between Fourteenth and Sixteenth Centuries.

Keywords: Great Britain; trade; fisheries; Lekeitio; Ondarroa; Bermeo.

SUMARIO: 0 Introducción. 1 La pesca en Irlanda. 2 El mercado inglés durante la Baja Edad Media y principios de la era Moderna. 2.1 «Biscayners by land, gentlemen by sea, gentlemen for the devil». 2.2 Especialización del comercio internacional de los puertos vascos. El caso comparativo de Chester y Bristol. 3 Conclusiones. 4 Referencias bibliográficas.

0 INTRODUCCIÓN

No cabe duda de que el vínculo entre el mar y el territorio vasco constituye una condición *sine qua non* para poder entender la economía del Golfo de Bizkaia desde periodos remotos. Sin embargo, destaca un punto de inflexión en la Baja Edad Media que repercutió en el auge de la economía vasca de las posteriores centurias y originó una reputación sin precedentes en el mundo marítimo europeo. La economía marítima gozó tanto del apoyo de las villas como de la monarquía y prueba de ello es que surgieron o se reforzaron algunas leyes e instituciones que protegían en cierta medida el comercio a través del mar y la industria pesquera².

En cuanto a la actividad pesquera, podemos diferenciar aquella que se practicaba relativamente próxima a la costa de la que se practicaba en mares y océanos lejanos gracias a la creación de empresas temporales y debido a los avances en el arte de la navegación y la propia pesca. Los vascos (guipuzcoanos, vizcaínos y labortanos) se alejaron progresivamente de la costa en busca de nuevos caladeros de cetáceos y diversas especies de pescado hacia otras partes del mar Cantábrico, el norte de Europa y el continente americano. Expediciones más en consonancia con las nuevas formas de producción capitalistas. Un modelo industrial que optaba por la liberalización de los recursos pesqueros y que se escabullía en gran medida del marco gremial monopolístico y proteccionista de las cofradías mareantes³.

² García Fernández, «Los vascos», 27, 32, 44-7; Serna Vallejo, *Los Rôles d'Oléron*, 1-218; Solórzano Telechea, «Integración», 230-3; Solórzano Telechea, «*Las neireidas*», 47-51; Alberdi Lonbide y Aragón Ruano, «Relaciones», 222-5; Alberdi Lonbide, *Conflictos*, 75-6, 668-87; González Arce, «Análisis comparativo»; Ferreira Priegue, *Galicia*, 495-6, 611; Priotti, «Bilbao», 44-8.

³ Alberdi Lonbide, *Conflictos*, 165, 265-6; Arizaga Bolumburu, «La pesca»; Alberdi Lonbide y Aragón Ruano, «...*Lleben*», 78-82; Aragón Ruano, «...*A cabsa*», 58; Barkham, «La industria»; Alberdi Lonbide, «La pesca», 103-29; Ferreira Priegue, *Galicia*, 135-9; Casado Alonso, *El seguro*, 244; González Arce, «Análisis», 141-4; Rivera Medina, «Marco», 131-5, 143-8; García Fernández, «Las cofradías de oficios» y «Las cofradías de mercaderes».

Gracias a la nueva etapa más segura en el estrecho de Gibraltar a partir de finales del siglo XIII, se reactivaron las rutas entre las principales ciudades del tradicional mercado del *Mare Nostrum* con ciudades del Atlántico norte. Entre el siglo XIII y XV, la red portuaria europea se organizó jerárquicamente y los puertos vascos y cántabros funcionaron como escala en dichas conexiones marítimas. A su vez, funcionaban como puntos neurálgicos en el ámbito regional. Puertos que existían desde tiempos remotos, pero que en el siglo XV y principios del siglo XVI se vieron reforzados por infraestructuras nuevas y más modernas: almacenes, muelles, casas de peso, alfolíes de sal, trigo y hierro, etcétera⁴.

Asimismo, la cuestión de la pesca en Irlanda es mencionada en innumerables investigaciones, pero a pesar de su trascendencia en la economía marítima durante el transcurso del medievo a la modernidad, no ha recibido la misma atención que, por ejemplo, las pesquerías de Terranova⁵. Algunos de los investigadores que han tratado la pesca de Irlanda del siglo XVI son: Xabier Alberdi Lonbide, Beatriz Arizaga Bolumburu, Luis Javier Escudero Domínguez, Ernesto García Fernández, Ana María Rivera Medina, Michael Barkham y José Antonio Azpiazu Elorza⁶.

En lo que respecta al comercio castellano entre los siglos XIII y XVI en los mares de Irlanda y Gran Bretaña, es cierto que ha suscitado un mayor interés entre distintos autores. De hecho, ha sido objeto de estudio de investigadores procedentes de distintos lugares de la fachada atlántica europea por lo menos desde la primera mitad del siglo XX hasta hoy en día. Entre ellos destacaríamos a Wendy R. Childs, Dorothy Burwash, Eleanor Mary Carus-Wilson, Elisa Ferreira Priegue, Hilario Casado Alonso, José Luis Orella Unzué y, concretamente para el caso vasco, a Iago Irixoa Cortés⁷. Sin embargo, cabe señalar que en la mayoría de los trabajos se han eludido los matices que existen entre diferentes villas o comarcas castellanas. Es decir, muchas veces se ha investigado el colectivo castellano, vizcaíno o guipuzcoano como un mismo grupo homogéneo. Por consiguiente, siguiendo la tesis principal que abordó Irixoa Cortés⁸, hemos creído que podría ser interesante comprobar que no todos los puertos vascos comerciaron con la misma intensidad en todas las plazas comerciales de las islas británicas, ni lo hicieron exactamente en el mismo marco

⁴ Grafe, *Entre el mundo*, 11-3; Priotti, *Bilbao*, 31-4; Ferrer i Mallol, «Los vascos», 115-6; Ronquillo Rubio, *Los vascos*, 98-125, 209-68; Guiral-Hadziiosif, *Valencia*, 27-48, 252-85, 291-300, 541-5; Gunn, *First*, 1-4; Valdeón, Salrach y Zabalo, *Feudalismo*, 122-9; Casado Alonso, «La edad»; Solórzano Telechea, «Integración»; Heers, «Le commerce», 292-3; González Arce, «El consulado», 180; González Arce, «Los inicios», 188-91; González Arce, *Bilbao*, 614-56; Angulo Morales, «Criaderos de agentes», 157-72; Aragón Ruano, «Medieval Roots», 145-6, 167-8.

⁵ Barkham, «La industria», 32.

⁶ Alberdi Lonbide, *Conflictos*; Arizaga Bolumburu, «La pesca»; Escudero Domínguez, «Presencia»; García Fernández, «Los vascos»; Rivera Medina, *Estudio*; Barkham, «La industria pesquera»; Azpiazu Elorza, «Los balleneros».

⁷ En cuanto a los siglos XVI, XVII y XVIII, podríamos citar otros autores como Jean-Philippe Priotti, Regina Grafe, Aingeru Zabala Uriarte, Luis María Bilbao y Román Basurto Larrañaga, por ejemplo. Childs, *Anglo-Castilian*; Burwash, *English*, 163; Wilson, *Chester*; Carus-Wilson, «The Overseas»; Ferreira Priegue, *Galicia*; Casado Alonso, «El comercio»; Orella Unzué, «Comerciantes vascos»; Irixoa Cortés, «Comercio»; Priotti, «Bilbao»; Grafe, *Entre el mundo*; Zabala Uriarte, *Mundo urbano*; Bilbao Bilbao, «Comercio»; Basurto Larrañaga, *Comercio y burguesía*.

⁸ Irixoa Cortés, «Comercio».

cronológico. Por ende, hemos examinado y comparado los registros portuarios de Chester y los datos procedentes de las cuentas portuarias de Bristol recogidos por Iago Irixoa Cortés, de modo que hemos podido conocer el número de los buques llegados tanto a Chester como a Bristol procedentes por un lado del este de Bizkaia y Mutriku, y por otro lado de la zona oriental de Gipuzkoa.

1 LA PESCA EN IRLANDA

El conocimiento que tenemos sobre la actividad pesquera en el País Vasco hasta bien entrada la época medieval es exiguo⁹. La presencia de los vascos en el Canal de la Mancha e Irlanda, según algunos autores, empezó a destacar a partir del siglo XIV, pero las primeras campañas podrían haberse llevado antes, junto con las expediciones comerciales de la fachada atlántica del continente europeo que sí están constatadas documentalmente¹⁰. En cualquier caso, no se conservan todas las referencias medievales que nos gustaría tener. Es necesario avanzar hasta el final del siglo XV y el inicio del siglo XVI para obtener más información gracias a los libros de fábrica de la iglesia de Santa María de Lekeitio, los aranceles portuarios y los primeros contratos notariales y pleitos¹¹.

Asimismo, es entre el siglo XIV y el XVII cuando a consecuencia de la bajada de la temperatura de los océanos (como resultado de la «Pequeña Edad de Hielo») se produjeron cambios biológicos y ecológicos que provocaron la paulatina migración de las ballenas y el bacalao a mar abierto y a su vez una verdadera invasión de pescado azul en las aguas del Báltico, el Mar del Norte, el Golfo de Vizcaya y el resto de la costa atlántica de la península¹².

En consecuencia, los pescadores de Bermeo, Lekeitio y Ondarroa, al igual que los vecinos de otras localidades costeras del Golfo de Bizkaia, progresivamente se alejaron más de la costa vasca gracias a la organización de campañas más exigentes y logísticamente cada vez más complejas, pensadas por ejemplo para las pesquerías de Asturias, Galicia,

⁹ Prado Antúnez, *Monografías Bermeo*, 43, 44-5; Arizaga Bolumburu, «La pesca», 17; Jiménez Sánchez, *Monografías*, 59; Pérez Pérez, *Monografías*, 45; Escudero Domínguez, «Presencia», 617; Azpiazu Elorza, «Los balleneros», 88; Alberdi Lonbide y Aragón Ruano, «...Lleben», 78-82; Ferreira Priegue, *Galicia*, 137.

¹⁰ En el *Libro de Buen Amor* del Arcipreste de Hita del siglo XIV se alude por ejemplo a los arenques, especie traída de Irlanda, Flandes o Galicia. Prado Antúnez, *Monografías Bermeo*, 45.

¹¹ AHEB, 2504/002-00, 5r, 37r, 51r, 60v, 61r, 67r, 87v, 177r.; ARCV, Registro de ejecutorias, caja 204, 39, Registro de ejecutorias, caja 295, 12, Sala de Vizcaya, Caja 2014,1; Enríquez Fernández *et al.*, *Libro*, (12r, 77v, 91r, 92v); Enríquez Fernández *et al.*, *Colección*, Reg. 16 - n.º 13 (1r-1v, 5r-7v, 8r-12v, 17r-20r, 21r-23r); AML, DJ001/01, 5v, DJ001/01, 6r, DJ001/01, 18r-18v, DJ001/02, 7r-8r; DJ001/02, 10r-10v, DJ001/02, 11r, DJ001/02, 67r, DJ001/02, 69v, DJ001/02, 71v, DJ001/02, 74v-75r, DJ001/02, 75r, DJ001/02, 75v, DJ001/02, 76r, DJ001/02, 77r-78v, DJ001/02, 79v-80r, DJ001/03, 10v, DJ001/03, 35v-37r, DJ001/04, 11v-12v, DJ001/04, 13r-13v, DJ001/04, 13v, DJ001/04, 14v-15v; AMM, Leg. 219; AHPG, 1/2559, C:44r-45v.

¹² Pérez Pérez, *Monografías*, 44-5; Prado Antúnez, *Monografías Bermeo*, 43-51; Jiménez Sánchez, *Monografías*, 54-9; Alberdi Lonbide y Aragón Ruano, «...Lleben», 80; Aragón Ruano, «...A cabsa», 58-63.

Abanport y *Canto*¹³. En un conflicto entre el preboste de la villa de Lekeitio y la Cofradía de San Pedro de la misma villa en el 20 de junio de 1556 se declaró lo siguiente:

[...] lo que se pescaba en *Canto* y *Abanport* hera cosa muy diferente de lo que se pescaba en otras partes y lugares, porque no se hacía por bia de cofradía sino por bia de armaçon y a gran costa e riesgo de los que yban haçer la dicha pesca [...]¹⁴.

Las principales especies capturadas en «la pesca de Irlanda» (tal como se le denominaba en la documentación) por lo menos en el siglo XVI eran la merluza, el congrio y el arenque. En menor medida, los pescadores participaban en la captura de sardinas al suroeste de Inglaterra entre Devon y Cornualles, e incluso hemos detectado algunas pocas menciones de salmones. A pesar de lo que han escrito varios autores, hasta hoy no se han hallado indicios documentales ni arqueológicos de que cazaran ballenas en estas latitudes durante la época que nos concierne¹⁵.

Los barcos vascos con destino a Irlanda zarpaban durante el verano y normalmente no volvían hasta noviembre o más tarde, por lo que los viajes habitualmente combinaban varias actividades perfectamente encajadas¹⁶. Las naos, zabras y pinazas, bien pertrechadas, aparejadas y con las bodegas cargadas de hierro y otros productos del *hinterland* que a su vez servían como lastre para los barcos, partían del País Vasco y se dirigían a otros puertos para abastecerse de sal; frecuentemente ponían rumbo hacia la fachada atlántica de Francia, en especial a La Rochela. Allí o en otro puerto del norte atlántico descargaban la mercancía y, posteriormente, se dedicaban en Irlanda o el Canal de la Mancha a la pesca de especies previamente mencionadas¹⁷.

De forma habitual se llevaban a cabo expediciones pesqueras-comerciales de varias escalas portuarias en las que participaban tripulantes y armadores de distintas localidades vecinas. Así, en el 5 de mayo de 1519, un grupo de ondarreses y motriqueses fletaron un buque que primero navegaría a La Rochela para abastecerse de sal, posteriormente se dedicaría a «la pesquería de *Guirlanda*», concretamente a la captura de merluza, arenque y otras especies, cerca de *Ysmeriq*, *Brendin* y *Ara*. Finalmente, el buque debía dirigirse con el pescado salado a Cartagena, Denia, Alicante, Valencia, Barcelona y a Mallorca o Ceuta. Antes de volver, tenían la obligación de cargar trigo en Cartagena o Mazarrón para regresar a Bizkaia o Gipuzkoa¹⁸.

¹³ En el derecho de «nasaje» arrendado por cuatro años por el concejo de la villa a Nicolás Ibáñez de Arteita en 12 de mayo de 1463 se especifica que por cada docena de pescada de *Galisia* o *Canto* debían de pagar una cornada. AML, Reg. 16 - n.º 12 (Fol.31r.º - 34r.º); Reg. 16 - n.º 14 (Fol.1v.º-4r.º); Enríquez Fernández *et al.*, *Libro*, 161, 221; Arizaga Bolumburu, «La pesca», 27; Alberdi Lonbide, *Conflictos*, 222; Aragón Ruano, «Sin rastro», 310-1; Pérez Pérez, *Monografías*, 103; Moraza Barea, *Estudio*, 180; Rivera Medina, *Estudio*, 153; Barkham, «La industria pesquera», 37-8.

¹⁴ AHFB, Cofradía Lekeitio, 0313/036; Ugartechea, «Lekeitioko», 123; Barkham, «La industria», 37-8.

¹⁵ Orella Unzué, «Comerciantes vascos», 49-50; Barkham, «La industria», 45; DJ001/02, 10r-10v.

¹⁶ AHEB, 2515/002-00, 66r.

¹⁷ Orella Unzué, «Comerciantes vascos», 66; Cortesao, «Capítulo I», 11-3; García Hernán, *The Battle*, 165, 256, 258, 259, 260; Barkham, «La industria», 51, 53, 55, 64; Priotti, «El comercio», 202.

¹⁸ AMM, Leg. 219.

El pescado que se capturaba en aguas de Irlanda se salaba allí mismo con la sal previamente cargada en la embarcación, pero por lo menos la merluza podía ser secada o curada tanto en aquella isla como en el País Vasco. Una vez acabada la temporada de pesca, los buques volvían a puertos previamente acordados o no, y las capturas eran introducidas en el mercado castellano u otros mercados extranjeros junto con otros productos irlandeses, ingleses, franceses, flamencos, etcétera. La distribución la realizaban los mercaderes por distintas vías, principalmente por cabotaje o por medio de trajineros que transportaban el pescado a tierra adentro¹⁹. En un caso de 1569, podemos apreciar el ejemplo de la formación de una compañía que apostó por el negocio de la distribución de pescado en los mercados del *hinterland*. En ese año, tres socios de distinta procedencia acordaron trabajar juntos: Martín Pérez de Bengolea (o Beingolea), vecino de Lekeitio, Domingo de Necolalde, vecino de Urretxu, y Antonio Álvarez de Zamudio, «Contador» o administrador de la marquesa de Cenete, vecino de Palencia. El objetivo principal de la empresa era la compra de pescado, su transporte, la distribución y la venta en el mercado de Alcalá de Henares. Un año más tarde, los mayordomos de la cofradía de pescadores de San Pedro de Lekeitio promovieron un pleito ante el alcalde ordinario de la villa contra Pedro Fernández de Portu, alavés vecino de Arangiz, Juan de Ibarra, vizcaíno vecino de Gordexola, y Martín Pérez de Bengolea y Juan Arrieta Ibarra (consorte) ambos vecinos de Lekeitio, en torno a la venta de una porción de besugos que trajeron de Mutriku. Finalmente en 1571, Bengolea pujó en pública almoneda 4000 docenas de besugo fresco que ofrecía la dicha cofradía a 2 reales cada una²⁰.

Por otra parte, tenemos constancia de que varios irlandeses, quizás a raíz de estas campañas de pesca, se asentaron en el País Vasco. Según un contrato de aprendizaje datado en el 1 de marzo de 1567, un joven llamado Fini de Balentimor, habitante en Lekeitio, se mudó a Mutriku para servir al motriqué Santiago de Mendoza, maestro calafate, y aprender de su oficio durante los siguientes 3 años, financiado por el fiador Pedro de Azterrica, vecino de Lekeitio²¹. Asimismo, podemos testificar que en 1565 vivían en Lekeitio un maestre pinacero llamado Domego de Balentamor y un joven grumete llamado Candler Yres (que de hecho en ese mismo año participó en la pesca de Irlanda), probablemente ambos de origen irlandés²². Más aún, «Yres» es un apellido toponímico irlandés que podemos encontrar por lo menos en distintos documentos históricos vascos²³.

Otro asunto curioso relacionado con la pesca de Irlanda, que por fortuna nos ha proporcionado información sobre estas pesquerías, es el surgimiento de conflictos en torno al reparto de las ganancias. El día 12 de noviembre de 1545, Martín de Curruchia-ga y Juan Ruiz de Ibatóa, vecinos de Lekeitio y maestros de sus dos carabelas, fletaron ambas embarcaciones para la pesquería de Irlanda. Parte de la tripulación y los capitanes,

¹⁹ AML, DJ001/02,11r.

²⁰ Aragón Ruano, «Sin rastro», 296; Solórzano Telechea, «Integración», 236; Barkham, «La industria», 50; Lacabe Amorena, «Una empresa», 394-7; Angulo Morales, «Arrantza-merkatuan»; AHFB, Cofradía Lekeitio 0313/047; AHFB, N0172/0194; AHFB, N0172/0205; AHFB, Cofradía Lekeitio 0313/087; AHFB, Cofradía Lekeitio 0313/094.

²¹ AHPG, 1/2580, H:28v; AHPG, 1/2581, J:50v.

²² AML, DJ002/01, 116v-119r; DJ002/01, 129v-131v; Prado Antúnez, *Monografías Bermeo*, 64.

²³ AML, DJ001/05, 2v-3r, DJ001/05, 3v.

procedían de Bermeo, la otra parte del marinaje era de Lekeitio, y cabe señalar que al parecer en este caso fueron los capitanes los encargados de pertrechar y avituallar los buques. La cuestión es que tras la campaña, los mayordomos eclesiásticos de las respectivas iglesias de Nuestra Señora de Lekeitio y Bermeo se enzarzaron en una disputa por defender el derecho a cobrar parte de las ganancias²⁴.

Es importante saber que este tipo de expediciones necesariamente exigían el acuerdo entre comerciantes, armadores y tripulantes (marineros pescadores, patrones, pilotos, capitanes, etcétera) y una considerable inversión de capital. Los contratos pesqueros a Irlanda reflejan que normalmente eran los empresarios vascos los que financiaban este tipo de expediciones, pero habría que investigar si indirectamente detrás yacían inclusive empresarios del interior peninsular. Según Angulo, por lo menos a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, los grandes importadores castellanos y extranjeros (portugueses de ascendencia judía, flamencos, franceses e italianos) de pescado se situaban en Madrid. Un número considerable de vecinos de Vitoria-Gasteiz que controlaban la aduana marítima vasca y los medios de redistribución, se encargaban de exportar pescado a la capital y finalmente, siendo conscientes de que se obtenían pingües beneficios, ellos mismos se interesaron en financiar las pesquerías de la flota vasca²⁵.

De esta forma, Pero Saenz del Puerto junto a sus hijos, Sebastián y Andrés del Puerto, miembros de una adinerada familia lequeitiana, diversificaron sus inversiones en distintos negocios a mediados del siglo XVI. Sabemos que comerciaron con hierro (incluso eran propietarios de la sexta parte de la ferrería *Urrguichia* o *Hurguichia*) exportándolo por mar a Hondarribia, *Yrgoen* y *Xirgo*. Invirtieron en la pesca de Irlanda, importaron pieles y carne desde allí y comerciaron con los ingleses. Por lo tanto, siempre se mantuvieron asociados a otros agentes económicos necesarios, entre otros, los propietarios de las naves. No sería extraño que ellos mismos también actuaran como armadores²⁶.

En los años 60 y 70 las embarcaciones bermeanas, lequeitianas y ondarresas continuaban faenando en los mares del norte europeo. En el contrato que se efectuó en Lekeitio en el 3 de junio de 1565 se especificaban interesantes detalles. Primero la zabra llamada «Trinidad» del licenciado Nieto capitaneada por Joan de Hornoas fondearía en La Rochela para cargar sal. Acordaron llevar aceite para limpiar el pescado que capturarían y posiblemente también llevaron hierro y otra serie de artículos. Desde allí se dirigirían a Irlanda y el género que iban a pescar estaría compuesto por «*pescados* o merluzas», sardinas, «anguilas» (es decir, congrio), *merieldas* (mielgas) y *merlenques* (arenques, «pescado menor») para después salarlo y volver al País Vasco. El buque y los marineros, como en cualquier otra empresa iban armados con espadas, rodelas, ballestas, arcabuces y probablemente de armas de fuego mayores como morteros, culebrinas o falconetes. Debemos de tener en cuenta que en estas dos décadas Francia estaba inmersa en diversos conflictos bélicos en el marco de las ocho guerras de religión francesas y que Felipe II también intervino. Precisamente La Rochela era uno de los focos calvinistas²⁷. Sabemos

²⁴ AHEB, 2515/002-00, 210r.

²⁵ Angulo Morales, «Arrantza-merkatuan», 39-53.

²⁶ AHPB, Cristóbal de Amézqueta (1593), 5708.

²⁷ Pi, «Conflictos», 79-83; González Arce, *Bilbao*, 140; Barkham, «La industria», 69.

que los tripulantes desembarcaron en Irlanda y en el contrato de fletamento entre otras cosas se acordaron todo tipo de aspectos.

Si la tripulación una vez en tierra se enzarzaba en alguna trifulca en La Rochela, Irlanda o Inglaterra, el capitán, armazón y marineros no se harían responsables exceptuando si ocurriera en una tarea ordenada por el capitán:

Yten que ningun marinero de los que en la dicha zabra fueren para el dicho viaje e pesca como dicho es que no sea osado de hazer revuelta ni contienda con ningunos yreses de ningun puerto que llegaren asi en la Rochela como en Yrlanda e Ynglaterra e si por causa de alguno de los dichos marineros viniere alguna revuelta o presión sea a cargo del tal o tales que dieren causa a lo suso dicho sin parte del capitan e armazon e marineros e si por caso de ventura fueren algunas gente de los dichos maestros pinaçeros e sardinero e sus marineros a tierra sin mandado o consentimiento del dicho Juan de Hornoas capitan e si dello algun dapno o prisión se le reçibiere que el tal o los tales que fueren presos o danados se atengan cada uno de ellos al tal dapno e prision que de ello le suçediere sin parte del dicho capitan e armazón e marineros²⁸.

Tenemos constancia de que, en ocasiones, sí hubo conflictos. Por ejemplo, en una nota aparte del libro de las cuentas parroquiales de la iglesia de Santa María de Lekeitio de 1560 se hace alusión a unos presos lequeitianos:

No se montan aquí estos doze reales por que se dexan para el rescate de los marineros que quedaron presos en Yrlanda en este biaje. U CCCC^o VIII^o²⁹.

Siguiendo con el contrato de flete previo, el capitán, los armadores y la tripulación se desentendía si alguno caía enfermo por mantener relaciones sexuales con mujeres autóctonas:

Yten asi mismo condiçion de que si algunos de los dichos maestros pinaçeros e sus marineros por su lascivia e sin sabiduria del dicho capitan fueren a tierra a topar con algunas mujeres y de ello le suçediere alguna enfermedad o dapno e si a la causa estuviere olgando que el dicho capitan pueda poner a otro o otros en lugar del tal o tales que asi les suçediere (??) a su costa sin parte del dicho capitan e armazon e gente³⁰.

Las pesquerías de los vascos peninsulares comenzaron a disminuir en la segunda mitad del siglo XVI con el definitivo cambio de orientación desde las aguas europeas a las de Terranova. Este cambio fue motivado tanto por la enorme riqueza de los bancos canadienses y del noreste estadounidense, como por la progresiva degradación de las relaciones con Inglaterra en el reinado de Isabel I (1558-1603) que hacían imposible la continuidad de las pesquerías de las islas británicas. Cabe destacar que en 1579 el mercado inglés cerró las puertas a los castellanos³¹. De acuerdo con la investigación de Xabier Alberdi Lonbide, la última referencia que halló relativa al armamento de expediciones

²⁸ AML, DJ002/01, 130r.

²⁹ AHEB, 2515/003-00, 43v.

³⁰ AML, DJ002/01, 129v-131v.

³¹ Aragón Ruano, «...A cabsa», 58-9; Aragón Ruano y Angulo Morales, «Basque», 23-5; Lowen y Delmas, «The Basques», 362-3; Catalán Martínez, *El precio*, 132-40, 194-5; Casado Alonso, *El seguro*, 244.

pesqueras guipuzcoanas destinadas a Irlanda corresponde a 1571. Curiosamente son relativas a un navío de San Juan de Luz que invernaba en el puerto de Hondarribia tras su regreso desde Irlanda cargado de arenque blanco³². En el caso vizcaíno parece ser que los viajes a Irlanda perduraron hasta los años 80, aunque en los últimos años significativamente decayese el número de expediciones. Por citar algunos contratos de flete, el día 27 de mayo de 1565, entre otros, Sancho de Loniquiz capitán y Juan de Arriaga, dueño del galeón/carabela «Santa María», acordaron fletar el barco para ir a pescar a Irlanda y se convino que al retornar se efectuaría la descarga del pescado y otras mercancías en Lekeitio u otro puerto. También eran conscientes de que, con suerte, podrían tener beneficios extras con las *robaduras* que en el viaje de ida y vuelta hicieren³³. En 1578, el mismo Juan de Hornoas, hombre de mar y armador experimentado que en esos mismos años navegó tanto por Andalucía como por Terranova para comerciar y pescar, tuvo que pagar 3 reales a la iglesia de Santa María de Lekeitio como tributo por el *centenario* por una expedición al mar de Irlanda. Por último, en 1583 el zapatero Miguel de Uribarren, vecino de Aulestia, otorgó una escritura de obligación en favor de Pedro de Bergara, vecino de Lekeitio, de pagar 390 reales procedentes de 25 cueros curtidos irlandeses a razón de 14 reales cada uno³⁴.

2 EL MERCADO INGLÉS DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA Y PRINCIPIOS DE LA ERA MODERNA

Los buques castellanos desempeñaron un papel realmente activo en el comercio entre el Mediterráneo y el Atlántico por lo menos desde finales del siglo XIII. En esta ocasión, nos centraremos en las redes comerciales del Golfo de Bizkaia y las islas británicas sin pasar por alto la fachada atlántica europea y las costas del oeste y del sur peninsular.

2.1 «*Biscayners by land, gentlemen by sea, gentlemen for the devil*»

Esta breve frase recogida por Dorothy Burwash en el libro *English Merchant Shipping 1460-1540* indica, en cierta forma, el peso que tuvieron los navíos mercantes vascos en los mares del norte de Europa³⁵. Las primeras menciones de naves castellanas en las islas británicas, esencialmente en Inglaterra, datan del siglo XIII y no debemos olvidar que, inclusive, parte del actual territorio francés estaba bajo el dominio de la corona inglesa entre los siglos XII y XV. Algunos de los puertos del arco litoral hasta Nantes, se convirtieron en bases de los vasco-burgaleses, que iban a Flandes siguiendo en cabotaje esa ruta costera y necesitaban contar con ciertos puertos amigos donde pudiesen refugiarse de los ataques ingleses. De hecho, la regular presencia de navíos vascos durante el siglo XIV en Bretaña, hizo que el duque Jean de Monfort (1341-1345) acordase un tratado con las

³² Alberdi Lonbide, *Conflictos*, 177-8; AMH, C, 5, II, 5, 2.

³³ AML, DJ002/01, 116v-119r.

³⁴ AHEB, 2516/001-00, 394v; AHFB, N0391/0133.

³⁵ Burwash, *English*, 163.

villas de Bermeo, Bilbao, Plentzia y Lekeitio, organizando con su propia flota convoyes de primavera y otoño a Flandes, Inglaterra y Castilla. A partir de Juan IV (1364-99) ya hay noticias de una fuerte colonia que se va formando en Nantes.

Sin embargo, dadas las continuas hostilidades que dieron la tónica de las relaciones anglo-castellanas durante los siglos XIV y XV, el comercio entre ambas naciones se desarrolló durante este período bajo el signo de la inestabilidad. Castilla, durante la época bajomedieval tradicionalmente más afín a la corona francesa que a la inglesa, tuvo que hacer serios esfuerzos para continuar con las relaciones comerciales. Dada esta razón, desde finales del siglo XIII hasta la segunda mitad del siglo XV discontinuamente se firmaron treguas entre ambos reyes. Por último, no faltaron los salvoconductos de los reyes de Inglaterra³⁶.

Efectivamente, una de las menciones inglesas más antiguas sobre los puertos orientales vizcaínos que hemos podido localizar para esta investigación se trata de un salvoconducto emitido por Eduardo II en el 20 de noviembre de 1317:

Exemption from arrest for merchants of the towns of Bermeo, Bilbao, Placentia, Allequeitio, and of other towns of Biscay in Spain, and for their godos found within the power of the King on account of any debt, unless wherein they themselves are the principles or sureties, or for any trespass committed by the subjects of the King of Spain, as Alfonso [XI] King of Spain has by his letters notified to the King that merchants of Biscay are not bound to make satisfaction for the defaults of his vassals³⁷.

De igual modo, los documentos sobre corso y piratería que se conservan en el Archivo Nacional del Reino Unido (*The National Archives*) demuestran que hubo dificultades en el flujo de buques pero que a pesar de ello se mantuvo el comercio³⁸. Según una petición hecha por «Montagu» (Martín) de Bermeo al rey de Inglaterra entre 1322 y 1323, él y sus compañeros habían cargado su buque con paños ingleses cuando al zarpar para regresar a la península se vieron obligados por la fuerza del viento a entrar en el puerto de la isla de Guernsey³⁹. Mientras el barco fondeaba en dicho puerto, Hardy, Hanyn y otros individuos abordaron y saquearon la embarcación, por lo que Martín de Bermeo denunció el ataque, con apoyo regio, ante la cancellería o tribunal condal de Kent denominado como *Oyer and Terminer*⁴⁰. Sin embargo, los damnificados fueron ignorados, por lo que decidieron volver a acudir al rey para solicitar la devolución de su mercancía o reembolsar la respectiva indemnización económica. En otra ocasión, respaldado con una

³⁶ Serna Vallejo, *Los Rôles*, 56-7; Ferreira Priegue, *Galicia*, 517, 532, 574; García Fernández, «Los vascos», 40-2; Angulo Morales, «Criaderos», 141-3, 157-166; Irixoa Cortés, «Comercio», 42; Heers, «Le commerce», 292-3.

³⁷ Churchill, *Calendar*, 53; TNA-UK, SC 8/270/13463.

³⁸ TNA-UK, SC 8/290/14497; SC 8/290/14496; SC 8/191/9545; SC 8/327/E807; SC 8/238/11871; SC 1/33/104; SC 1/42/7; SC 8/210/10455; SC 8/247/12301; SC 8/86/4262; E 30/255.

³⁹ En este caso no sabemos la procedencia del barco ni los tripulantes, aunque se puede intuir que podrían ser vascos.

⁴⁰ Childs, *Anglo-Castilian*, 14, 205.

nota de rendición, concedieron a Edward Courtenay, conde de Devon, la coca⁴¹ Santa María de «Vermewe» (Bermeo), seguramente junto con la mercancía incluida, tras haber sido empujada por la tempestad hasta Plymouth⁴².

Durante el siglo XIV, los destinos ingleses más populares fueron Sandwich, Londres y Southampton; posteriormente, la influencia castellana se extendió hacia los puertos del West Country (Exmouth, Exeter, Fowey, etc.). Los vascos sobre todo exportaron a Inglaterra hierro vasco (además de sidra, fruta, saín, etcétera), lana castellana que principalmente se destinaba a las plazas de la franja galo-flamenca, y vino gascón junto con otros artículos cargados en puertos como Burdeos, La Rochela y Bayona. En otras palabras, la ruta comercial más recorrida, es decir, el triángulo País Vasco-Gascuña-Gran Bretaña, era habitualmente complementada con redes mercantiles que se extendían hasta Flandes, Francia, Galicia, Portugal, Andalucía y el Mediterráneo. De este modo, los marinos vascos exportaban pastel de la Tolosa francesa, olonas, lienzos, paños, mostaza, sal, estaño, naipes, efectos navales (resina, gema, cáñamo, etcétera) galletas de mar, grano, etc. desde Francia y Flandes, vino, aceite, jabón, cera, frutos secos, etc. desde Andalucía, sal de portuguesa, pescado y vino gallego, y productos de lujo desde el Mediterráneo, entre otros. En contrapartida, la mayoría de las importaciones desde Inglaterra consistían en paños y cereales que iban hacia Castilla o a Bristol para poder ser redistribuidos entre otras direcciones hacia la cornisa cantábrica⁴³.

A finales del siglo XIV y principios del XV, el tráfico seguía siendo inestable⁴⁴. En el año 1403, los maestros vascos Pero Lópe de Ondarroa y Juan Ortez de Galarde junto con el maestre coruñés Ferán Ve de Al, solicitaron conjuntamente al rey de Inglaterra que les fuese concedida la patente de comercio para dirigirse por un lado al alcalde y al resto de dirigentes de Baiona, y por otro lado al alcalde y los alguaciles de Dartmouth. El propósito era que les fuese devuelto la mercancía robada y que ciertos tripulantes castellanos capturados junto con su embarcación fuesen puestos en libertad. En el mismo año, Richard Garner, comerciante de Piamonte y residente en Londres, también hizo dos peticiones al ayuntamiento de Dartmouth. En uno de ellos exigió al sargento de armas, al alcalde y al alguacil que le devolviesen el barco llamado *Seint Pier de Ondarroa*, del que Lope era el dueño y Sánchez el patrón, apresado por Saut y otros ingleses. Parece ser que, según otro documento, este mismo mercader comerciaba con aceite sevillano. De hecho, tuvo problemas cuando cargo la mercancía en Baiona e incautaron parte de ella para posteriormente repartirla entre los dirigentes de Baiona, Dartmouth y Vyle en ese mismo año⁴⁵. En 1404, el maestre lequeitano «John Piers» del navío *Seint Piere de Lekeitio* solicitó ante el alcalde, los *sheriff*, los almirantes, los alguaciles y los maestros de buques, gabarras o barcasas y

⁴¹ Rivera Medina, «Paisaje», 60-1; Alberdi Lonbide y Aragón Ruano, «La construcción», 27-8; Ferrer i Mallol, «Transportistas», 509-11, 517-8.

⁴² TNA-UK, SC 8/33/1625; C 47/14/4/22.

⁴³ Ferreira Priegue, *Galicia*, 507, 510, 514, 516-7, 528, 611, 612, 621, 623, 630; Irioxa Cortés, «Comercio», 42; Priotti, *Bilbao*, 47; Burwash, *English*, 108, 116; Childs, *Anglo-Castilian*, 58; Aragón Ruano, «Medieval Roots», 155-6; Basurto Larrañaga, *Comercio y burguesía*, 21.

⁴⁴ TNA-UK, SC 8/218/10852; SC 8/301/15032; SC 8/218/10852; SC 8/230/11460; SC 8/229/11418; SC 8/230/11466; SC 8/231/11521.

⁴⁵ TNA-UK, SC 8/250/12473; SC 8/335/15829; SC 8/216/10799.

pinazas, la restitución de su patente para que se tuviese en cuenta su derecho de comerciar libremente con los puertos ingleses. Exigía la devolución de su embarcación con todos sus pertrechos y la carga que llevaban antes de que fuese capturado y llevado al puerto de Dartmouth por las flotas de Bristol, Dartmouth y Plymouth. Algo similar reclamaba el comerciante bermeano «Furtyne (Fortunus) Vanes», dado que su nave zarpó cargada de Bermeo con rumbo a Southampton o a la Esclusa y fueron atacados por 7 pinaza de Rye y Winchelsey, el 12 de mayo de 1404, en la zona entre Guernsey y la isla de Wight, matando 2 tripulantes, hiriendo a los 5 restantes y robando la embarcación y su mercancía⁴⁶. En otro caso de 1408, el lequeitiano Pedro Ortiz de Arteta y el gallego Fernando de Areas recibieron un salvoconducto del rey inglés para desplazarse a Inglaterra y comparecer en juicio en nombre propio y de sus respectivos socios, contra unos ingleses que les habían causado daños en el puerto de Lagos⁴⁷. Esto evidencia que los salvoconductos otorgados gracias a iniciativas propias de los puertos, la Hermandad de la Marisma, el señorío de Bizkaia y de los reyes, seguían siendo indispensables todavía en el siglo xv. Poco a poco, para la segunda mitad del siglo, se inicia un periodo de normalidad e intensidad creciente del tráfico. Si la paz oficial nunca fue firme, la tensión se relajó mucho. Es más, los castellanos quedaron equiparados a los nacionales en las aduanas inglesas y Southampton llegó a ser el puerto que más activamente importaba mercancías del sur en el siglo xv⁴⁸.

En esta etapa del *quattrocento* se avivó el comercio anglo-castellano. Con la consolidación de la paz, disminuyeron las concesiones de salvoconductos y los actos de piratería y corso se indemnizaban ahora por vía pacífica con cargo a las rentas aduaneras. El puerto con el predominio absoluto fue Londres, seguido de Bristol, Southampton y Sandwich. El comercio continuó existiendo en la primera mitad del siglo xvi, pero disminuyó progresivamente hasta su brusca ruptura en el reinado de Enrique VIII, tal como queda reflejado en la documentación histórica que se ha conservado. En suma, a partir de finales de los años 40 del siglo xvi disminuyeron considerablemente las expediciones marineras del este de Bizkaia a las plazas inglesas. El intercambio de mercancías entre castellanos e ingleses durante esta centuria se centraba sobre todo en el hierro *vergajón* y *platina* junto con vino, saín, sal y otros productos a cambio de paños, cueros (mayores y menores) «salados», «peludos», «curtidos» y «adobados», *vedelines*, cereales, etcétera⁴⁹. En ciertos casos, también comerciaban con otros vascos en las plazas inglesas. Por ejemplo, en una carta de pago y finiquito del 26 de agosto de 1522 entre dos lequeitanos, Fernando de Aboytis declaró haberle vendido a San Juan del Puerto ciertas lombardas para la nao de Furtuno de Curruchiaga en la ciudad de Londres. El 10 de junio de 1559, Sebastián del Puerto, vecino de Lekeitio, pagó a Clara

⁴⁶ TNA-UK, SC 8/231/11549; SC 8/295/14742.

⁴⁷ PRO, C76/91 m.3.

⁴⁸ Ferreira Priegue, *Galicia*, 616-8; García Fernández, «Los vascos», 39-40; Irixoa Cortés, «Comercio», 42.

⁴⁹ Ferreira Priegue, *Galicia*, 620, 630; Irixoa Cortés, «Comercio», 38, 42; Childs, *Anglo-Castilian*, 48-56; Aguirre Gandarias, «Relaciones internacionales», 355-6; Aragón Ruano, «Medieval Roots», 147-9, 153, 157-8; González Arce, «Los inicios», 197-8; González Arce, *Bilbao*, 168-79, 412-4; AML, DJ001/10, 3r-3v, DJ001/13, 9v-10r, DJ001/13, 17r, DJ001/05, 7v, DJ001/05, 7v-8r, DJ001/06, 9r-9v, DJ001/07, 10r, DJ001/08, 17r, DJ001/13, 5v, DJ002/01, 165v-167v, DJ001/09, 10r-10v, DJ001/13, 14r-14v; AHPG, 1/2560, A:108r-108v.

de Hurdayde, viuda vecina de Orio, las dos barricas de saín que por mareajes correspondían a Juan de Manterola, su marido difunto, y a Antón de Segura. Andrés del Puerto, hermano difunto de Sebastián, les había comprado dichas barricas previamente en Chester⁵⁰.

Sobre el intercambio de productos entre vascos e irlandeses conocemos menos. Quizás se atribuya a a que haya suscitado menos interés entre los historiadores, pero probablemente la intensidad del comercio directo con Irlanda fuese escasa antes del siglo XVI; bastante menor que el de Inglaterra. Elisa Ferreira Priegue dice que, en el caso de Galicia, los «sayos de Irlanda» y *bernias* estaban muy extendidos en los mercados ibéricos, pero pocas veces llegaban a bordo de los buques gallegos, sino que se importaban a través de Portugal, territorio que sí mantenía un comercio regular con la mencionada isla. A su vez, sabemos que Bristol funcionó de forma destacable como punto de redistribución de paños y cueros curtidos irlandeses al igual que aquellos procedentes de Exeter, Gloucester, Gales, Southampton y la propia zona de Bristol. En la segunda mitad del siglo XV, las cuentas portuarias de Bristol muestran que por encima de la Monarquía Hispánica sólo está Irlanda respecto a la procedencia y destino de los barcos⁵¹. Fue a partir del siglo XVI cuando los castellanos aumentaron su presencia en Galway y los irlandeses mostraron gran interés por la sal portuguesa y andaluza⁵². En los protocolos notariales del lequeitiano Ochoa Urtis de Olea de los años 20 y 30 del siglo XVI, podemos apreciar cómo mercadeaban con los irlandeses con productos como el hierro y el saín a cambio de, especialmente, cueros⁵³. En un caso de 1529, tres mercaderes de Lekeitio exportaron 1357 barras de hierro para su venta en Dublín, Liverpool o en otros puertos de Irlanda o Inglaterra. Las ganancias de la venta se debían de emplear para comprar otras mercancías que se llevarían a Cádiz⁵⁴. Incluso en algunos casos compraban cabezas de ganado, como en 1555, cuando Rodrigo de Argonas (despensero de nao) fue abandonado a su suerte en un puerto irlandés por sus compañeros lequeitanos y bermeanos tras haber sido enviado a comprar ciertas vacas y bueyes⁵⁵.

Los puertos irlandeses que más frecuentaban se situaban en las costas de la mitad sur de la isla: *Deolin* o *Dolin* (Dublín), *Catafurda*, *Cattafarda*, *Cattafurta* o *Gatafurda* (Waterford), *Quinzala* (Kinsale), *Galbey* (Galway), *Balletymore*, *Balentimor* o *Balantimor* (Baltimore), *Corca* (Cork), *Abrian*, *Brendin*, *Beldrin*, *Ara* (isla de Aran), *Ysmeriq* (¿Smerwick?, ¿Limerick?), *Chirgo*, *Xirgo* (¿?), etcétera⁵⁶.

Algunos de estos destinos se especifican en una carta de fletamento de 1532 en la que ciertos vecinos de Ondarroa y Lekeitio fletaron la carabela «San Miguel» de Juan de la Rentería capitaneada por Francisco de Arteyta para comerciar con 46 toneladas de

⁵⁰ AML, DJ001/03, 33r-33v; AHPG, 2/1221, A:167r-168r.

⁵¹ Ferreira Priegue, *Galicia*, 622-3, 626; Burwash, *English*, 108, 127; Enríquez Fernández y Sesmero Cutanda, «Andanzas y desventuras», 41; Barkham, «La industria», 53; Orella Unzué, «Comerciantes vascos», 65; Casado Alonso, «El comercio», 524.

⁵² Ferreira Priegue, *Galicia*, 623.

⁵³ AML, DJ001/03, 10v, DJ001/03, 16r-16v, DJ001/05, 1v-2v, DJ001/13, 17r.

⁵⁴ Barkham, «La industria», 50-51; AHPG, 2560, A:108r-108v.

⁵⁵ ARCV, Sala de Vizcaya, Caja 1922, 2.

⁵⁶ AHPG, 3/0303, A:46r-46v.; AHEB, 2515/003-00, 13r, 16v, 21v, 23v, 46v, 58v, 2515/002-00, 11v; AHPB, Cristóbal de Amézqueta (1593), 5708; AML, DJ001/01, 18r-18v, DJ001/02, 79v-80r, DJ001/03, 35v-37r, DJ001/03, 10v, DJ001/05, 1v-2v, DJ001/05, 3v, DJ001/08, 25r-26v.

hierro y otras mercancías siguiendo una ruta en la que se incluían puertos irlandeses e ingleses de las que el maestre Pascoal de Ormaegui debía hacer una selección entre *Catafurdá* (Waterford), *Deolin* (Dublin), *Alquey* (Dalkey), *Durda*⁵⁷, *Xistre* (Chester), *Ponta Verun* (??) y *Herpol* (Liverpool). Finalmente, debían recargar el barco con nuevos productos y dirigirse a Lisboa, Cádiz o algún otro puerto de Andalucía antes de volver a Bizkaia⁵⁸. Si observamos distintos documentos referentes a las campañas mercantiles de Irlanda e Inglaterra, podemos concluir que con bastante frecuencia en el viaje de retorno se dirigían rumbo al sur de la península ibérica⁵⁹. Asimismo, a veces seguían rutas que combinaban puertos irlandeses, ingleses y otros puertos europeos⁶⁰.

Los productos que se descargaban en los puertos vascos, de la misma forma que ocurría con el pescado, se distribuían por cabotaje o mediante los arrieros que conectaban el interior del territorio con la costa. El 19 de julio de 1532 Ynigo de Landa, vecino de Mungia, se comprometió a cargar 16 machos con 16 cargas de 8 cueros mayores adobados de Inglaterra cada una para llevarlos a Alcalá de Henares. Asimismo, el 27 de agosto de 1534, Alonso de Salamanca, vecino de Valladolid, confesó que debía 300 ducados de oro o 112 500 maravedís al mercader Andrés de Torquemada por 700 cueros mayores adobados ingleses probablemente descargados en Lekeitio o algún puerto próximo⁶¹.

2.2 *Especialización del comercio internacional de los puertos vascos. El caso comparativo de Chester y Bristol*

Tanto los investigadores nacionales como los internacionales de la historiografía tradicional han asignado el papel de meros transportistas al colectivo de vascos en el comercio marítimo entre Mediterráneo y el Atlántico. No obstante, el renacer del interés de los investigadores actuales por el individuo o agente histórico, desde un punto de vista antropológico, denota que las fronteras (reglas, conductas y efectos) dentro del mundo de las actividades mercantiles son difusas y confusas⁶².

Además, la visión global que tenemos del colectivo castellano debería de ser matizada porque no todas las poblaciones costeras del País Vasco tuvieron el mismo grado de desarrollo marítimo, ni se dedicaron a todas y a cada una de las actividades con la misma intensidad. Es decir, al estudiar el papel de los vascos, no podemos considerar a la comunidad de mareantes guipuzcoanos y vizcaínos como un grupo homogéneo. Aunque integradas en un marco general condicionado en gran medida por el comercio internacional y local (con las poblaciones vecinas y el interior), cabe reflexionar si los

⁵⁷ No sabemos con certeza si *Durda* corresponde a Ter Doest, Flandes, o a un topónimo de Irlanda, tal como se indica en el siguiente contrato de flete lequeitiano. AML, DJ001/08-25r-26v; Mariz Carneiro y Poza, *Hydrografia*, 121.

⁵⁸ AML, DJ001/07, 7r-8r; AHPG, 1/2560, A:108r-108v; *Hydrografia*, 143-5.

⁵⁹ AML, DJ001/02, 79v-80r, DJ001/08, 1v, DJ001/08, 2v-3r, DJ001/13, 15v-16r, DJ001/13, 17r, DJ002/01, 165v-167v, DJ001/08, 25r-26v, DJ001/13, 15v-16r, DJ001/13, 17r.

⁶⁰ AML, DJ001/07, 7r-8r, DJ001/08, 25r-26v, DJ001/13, 15v-16r, DJ001/13, 17r, DJ002/01, 165v-167v.

⁶¹ AML, DJ001/07, 10r-10v, DJ001/09, 10v-11r.

⁶² Angulo Morales, «Criaderos de agentes», 140.

buques originarios de cada plaza vasca recorrían preferentemente determinadas rutas y cuáles eran dichas rutas. Dicho de otra manera, si experimentaron cierta especialización geográfica en cuanto a los destinos. Este hecho responde a múltiples factores, tanto exógenos como endógenos, marcados por las relaciones internacionales, pero también por el propio desarrollo interno de cada comunidad marítima vasca. Entre otros factores: la demografía, el emplazamiento, la evolución administrativa, las actividades económicas predominantes, la propia realidad de los territorios y las disposiciones de los monarcas. De todas formas, no estamos diciendo que cada población se cerrase o se centrara exclusivamente en una ruta. Los nexos comerciales constituían una verdadera tela de araña⁶³.

Las fuentes locales nos pueden ayudar a perfilar unas líneas al respecto, pero son incompletas y, sobre todo, tardías. En esta tesitura, la documentación extranjera constituye un interesante soporte, especialmente en aquellos lugares donde los registros portuarios son relativamente tempranos y son cuantitativamente remarcables, como es en el caso de algunos puertos principales de Inglaterra⁶⁴.

A este respecto, el historiador Irixoa Cortés realizó un sugerente análisis de los registros portuarios de Bristol a partir de la década de 1460 en la que concluyó que este puerto fue un interesante destino para el hierro vasco transportado, sobre todo, por barcos procedentes de la bahía de Pasaia y las diversas comunidades asentadas en ella. Asimismo, el examen que realizamos de las cuentas de la iglesia de Santa María de Lekeitio y los protocolos notariales de Ochoa Urtis de Olea sugería que *Xistre* o *Chistre*, es decir Chester, fue un destino remarcable para los buques lequeitianos de finales del siglo xv y principios del xvi, por lo que nos pareció que podría ser interesante realizar un análisis comparativo entre ambos casos⁶⁵. Quisiéramos señalar también que hemos optado por agrupar en columnas independientes llamados «Bizkaia» y «Gipuzkoa», aquellos buques que en ambas cuentas portuarias son denominadas simplemente de origen «vizcaino» o «guipuzcoano», sin más detalle. En consecuencia, la cantidad de barcos procedentes de las poblaciones seleccionadas podría ser mayor⁶⁶.

Hasta mediados del siglo xv Bristol fue un destino complementario dentro del ámbito del comercio anglo-castellano. En aquel momento, la mayor parte se centraba en Londres y Southampton, con cierto interés hacia Bristol y un pequeño espacio para Sandwich y Dartmouth. Bristol acogía navíos de distinta procedencia y en la segunda mitad del siglo xv ganó importancia. Entre 1461 y 1504 un 39,3 % procedían de Irlanda, un 20,4 % de Castilla, 17 % de Portugal, 15,3 % de Francia y 3,2 % de Gales. Según los datos recogidos por Dorothy Burwash del periodo 1460-1518, la presencia de los

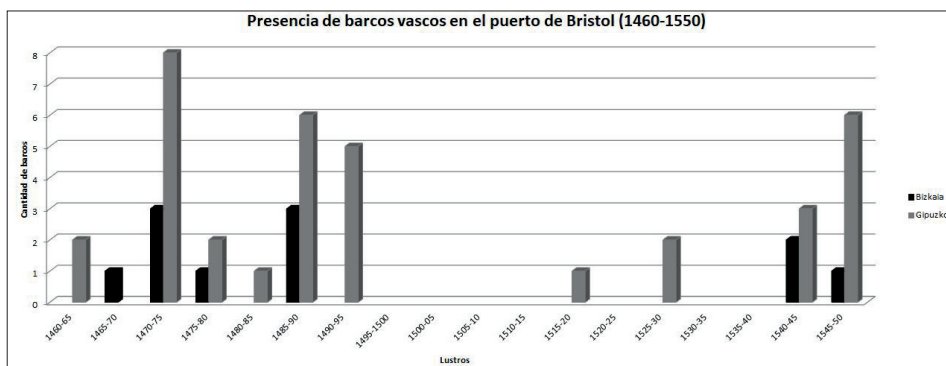
⁶³ Guiral-Hadziiosif, *Valencia*, 284-5; Irixoa Cortés, «Comercio», 41.

⁶⁴ Irixoa Cortés, «Comercio», 33-4, 36-7, 40; Alberdi Lonbide, *Conflictos*, 64-5; Ruiz de la Peña Solar, «Las villas», 58; Priotti, *Bilbao*, 42-8; Solórzano Telechea, «Integración», 213-36; Aragón Ruano, «Sin rastro», 288-90, 306-7, 320.

⁶⁵ De hecho, Chester es una de las pocas localidades que se especifica en las mencionadas fuentes documentales eclesiásticas por encima de otros puertos ingleses como *Pensant* (Penzance) y *Lerpol* (Liverpool), que solo a veces se mencionan. AHEB, 2515/003-00, 49v, 2515/002-00, 46v, 66r, 113r, 271r.

⁶⁶ Llama la atención que en algunos navíos vascos llegados a Chester los fletadores probablemente sean ingleses. Como es el caso del buque de «Michael of Bermeo» («Michael Johns»), fletado por «Ralph Davenport of Chester» en el 1 de julio de 1495 cargado de vino. Algo parecido ocurría en Bristol. Barcos de ambas naciones participaban en el comercio mutuo, Wilson, *Chester*, 36; Burwash, *English*, 161-2.

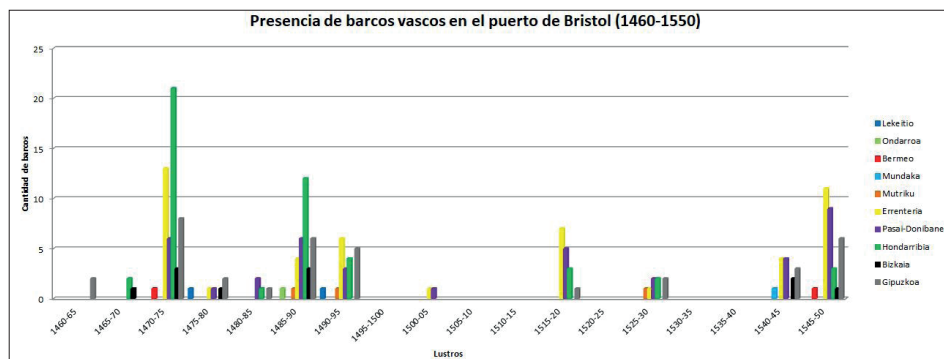
vascos en Bristol fue remarcable, pero con una importante diferencia: las embarcaciones del este de Gipuzkoa (Hondarribia, Pasaia y Errenteria) superaron con creces a las demás, aportando casi un 85 % de los barcos. Es a partir de los 60 cuando se inicia el proceso de especialización en este emplazamiento y el desarrollo de la conexión se debe en gran medida por la gran demanda de hierro vizcaíno, guipuzcoano e incluso navarro. Los estudios realizados hablan de que el metal castellano llegó a suponer cerca del 85 % de las importaciones. La destacada presencia de barcos procedentes del este guipuzcoano en Bristol se explica, en parte, por la propia situación de la ciudad. Para entonces constituía la segunda localidad inglesa tras Londres y la actividad comercial miraba sobre todo a los mercados principales de Francia, la península e Irlanda. La pérdida inglesa definitiva de Gascuña en 1453 provocó el cierre del mercado de los caldos de aquella zona y empujó a Bristol a reorganizar los destinos comerciales, en gran medida hacia el mercado ibérico, a la vez que la economía castellana crecía. Asimismo, en los años 80 el peso de las plazas castellanas en Inglaterra superaba al de las portuguesas. Desde Bristol llegaban a la cornisa cantábrica, sobre todo, paños y telas junto con granos y legumbres, y en mucha menor medida, objetos exóticos como los alabastros de Nottingham. En la década de 1510 otros puertos de la costa oeste como Bridgewater, *Plemua* (Plymouth) y *Fauieb* (¿Fowey?) le hicieron competencia a Bristol equilibrando en cierta medida la balanza. No olvidemos que Londres concentró también la mayor parte de la flota castellana seguido de Southampton, Dartmouth, etc⁶⁷.



Gráfica 1: Presencia de barcos vascos en el puerto de Bristol (1460-1550). Basado en los datos recogidos por Irioxa. La flota de Gipuzkoa supera con creces a la cantidad de embarcaciones procedentes de Bizkaia. Autores: Aitor Leniz y Josu Goitia.

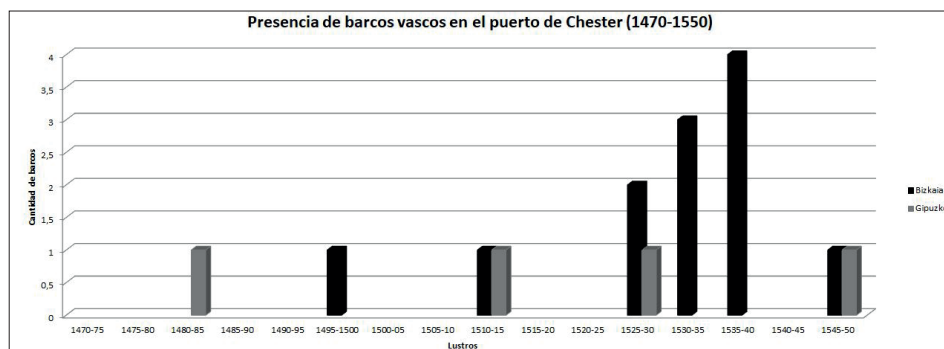
⁶⁷ Irioxa Cortés, «Comercio», 39, 42, 44, 52; R. Childs, *Anglo-Castilian*, 52-3; R. Childs, «Comercial relations», 58; Carus-Wilson, «The Overseas», 217; Casado Alonso, «El comercio», 524; Burwash, *English*, 161-3; AML, DJ001/02, 26r; DJ001/03, 33r-33v.

LA PRESENCIA DE PESCADORES Y COMERCIANTES PROCEDENTES
DE LOS PUERTOS ORIENTALES DE BIZKAIA EN LAS ISLAS BRITÁNICAS (SIGLOS XIV-XVI)



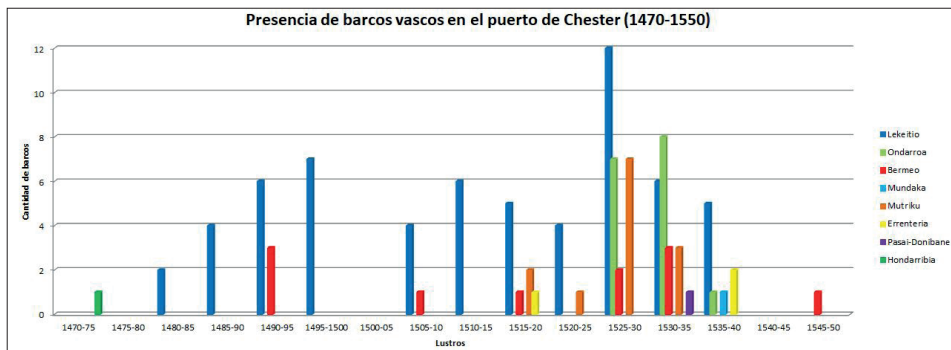
Gráfica 2: Presencia de barcos vascos en el puerto de Bristol (1460-1550). Comparación entre Bizkaia y Gipuzkoa basada en los datos recogidos por Irixoa. Autores: Aitor Leniz y Josu Goitia.

Como podemos observar en las gráficas 1 y 2, entre 1470 y 1550 la gran mayoría de las embarcaciones que llegaron a Bristol procedían de Gipuzkoa, concretamente del este de la provincia. Los vacíos cronológicos que presenta la documentación podrían dar una visión sesgada. Sin embargo, las investigaciones inglesas ya se han encargado de poner en estrecha relación la zona guipuzcoana de estudio con Bristol y así lo muestra también la propia documentación vasca. Para la elaboración de las gráficas nos hemos basado en las cuentas particulares o *Particular accounts* examinados por Irixoa Cortés. Hemos clasificado el número de buques vascos llegados a Bristol en fases de 5 años o quinquenios, empezando el marco cronológico completo en 1470 y terminando en 1550⁶⁸.



Gráfica 3: Presencia de barcos vascos en el puerto de Chester (1470-1550). La cantidad de buques procedentes de Bizkaia supera a la flota guipuzcoana. Autores: Aitor Leniz y Josu Goitia.

⁶⁸ Irixoa Cortés, «Comercio», 42, 44; Burwash, *English*, 163.



Gráfica 4: Presencia de barcos vascos en el puerto de Chester (1470-1550). Existe un quinto barco llamado *Mary of Alcitude* (1505-10) que es considerado como «de Lekeitio» pero que no lo hemos contabilizado por la incertidumbre. También un noveno barco llamado *Cosmas and Damian of Underwall* (1530-35) que es considerado como «de Ondarroa», pero que no lo hemos contabilizado por la incertidumbre. Por último, de acuerdo con Wilson, hemos identificado como buque procedente de Errenteria el llamado *Mare Rendre de Keposquo* (1535-40). Autores: Aitor Leniz y Josu Goitia.

Por otra parte, hemos investigado el caso de Chester, localidad inglesa lindante con Gales. Este puerto empieza a recibir naves castellanas en los años 70 con una embarcación de Hondarribia en 1472-73, aunque el periodo en que despunta el número de naves llegadas es en los años 80⁶⁹. La mayoría de las embarcaciones entre 1480 y 1540 proceden de Lekeitio. En las gráficas 3 y 4 que hemos realizado atendiendo las listas de importaciones del *Palatinate customs returns of the port of Chester, 1301-1554*, hemos identificado 61 embarcaciones lequeitianas dentro del dicho marco cronológico y abarcan el 51,3 % de toda la flota vasca. Cabe también señalar que el registro de embarcaciones de Chester parece no siempre ser exhaustivo. Lo hemos comparado con el registro de barcos que se anota en los libros de fábrica de la iglesia de Santa María de Lekeitio y se mencionan algunos buques, por ejemplo, en los años 40 del siglo xvi, que, por razones que desconocemos, no aparecen en las cuentas portuarias de la localidad inglesa⁷⁰. A pesar de ello, si nos centramos exclusivamente en las fuentes inglesas, llama la atención que, en líneas generales, entre 1515 y 1535 llegan buques motriqueses y entre 1525 y 1535 buques ondarreses, formando un colectivo considerable junto con los lequeitianos. Por otra parte, los barcos bermeanos llegaron a Chester entre 1490 y 1550, pero siempre sin exceder de 3 barcos por quinquenio y, además, en distintas fases de una forma intermitente. Cabe pensar que siendo Bermeo uno de los puertos principales del Señorío de Bizkaia la flota bermeana se dirigía principalmente a otro puerto. Asimismo, destaca la ausencia de naves en el lustro inicial del *cinquecento*, en pleno apogeo del comercio

⁶⁹ Las primeras 2 naves vascas nombradas en realidad se remontan a 1414-15 y proceden de Baiona, en aquel tiempo bajo dominio de la corona inglesa. Wilson, *Chester*, 27.

⁷⁰ AHEB, 2515/002-00, 92r, 112v, 113r, 209v, 244r, 270r, 271r, 299v, 351r.

anglo-castellano de Chester. Al contrario que en Bristol, el número de embarcaciones originarias de Gipuzkoa durante todo el periodo que va desde 1470 hasta 1550 es muy inferior y solo hemos contabilizado 3, respectivamente cada uno de Errenteria, de Pasaia y de Hondarribia.

En cuanto a la mercancía, el producto estrella exportado desde el golfo de Bizkaia fue el hierro seguido del vino, normalmente gascón. Cabe señalar que exportarían a su vez otros artículos, pero desgraciadamente estos no estaban gravados en las cuentas del palatinado, salvo en algunos pocos casos donde se mencionan cargas de azúcar e higo. Según Childs, en el último tercio del siglo xv, Inglaterra anualmente importaba probablemente más de 3000 toneladas de hierro castellano. Solamente Bristol, entre 1492 y 1493 importó 648 toneladas, pero sin duda el puerto que más recibió fue Londres. Exclusivamente los vascos importaron 2099 toneladas entre 1487 y 1488, 2532 toneladas entre 1490 y 1491, y 1614 toneladas entre 1494 y 1495. En un segundo plano quedaban los puertos del oeste de Gran Bretaña, incluyendo Chester, superando a veces las 100 toneladas anuales. Respecto a las importaciones, los primeros registros portuarios detallados de Chester se remontan a finales de la década de 1530 y eran las pieles curtidas (*dicker tanned hides*) los únicos productos tenidos en consideración. Sin embargo, sabemos que desde el inicio del comercio anglo-castellano en Chester, también se importaba trigo y otra serie de granos o cereales, según consta en los registros eclesiásticos de principios del siglo xvi de la parroquia de la iglesia de Santa María de Lekeitio⁷¹. También que, por lo menos a partir de 1520 importaron paños y cueros curtidos y salados⁷². Aún más, sabemos que inclusive importaron obras de arte desde Inglaterra, como es el caso de las dos esculturas de la «Trinidad», una situada en el pórtico de la iglesia de Lekeitio (véase figura 1) y la otra actualmente se expone en la capilla de Santa Ana (véase figura 2). Igual que la escultura de alabastro de Pasaia, es muy probable que las dos figuras hubiesen sido fabricadas en los talleres de Nottingham⁷³.

⁷¹ Enríquez Fernández *et al.*, *Libro*, 151, 306; AHEB, 2504/002-00, 37r; 2515/002-00, 112v.

⁷² DJ001/01, 43v, DJ001/02, 36r, DJ001/03, 1v-2r, DJ001/03, 22v-23r, DJ001/04, 19r.

⁷³ Según el estudio estilístico de Urkullu Polo sobre la segunda Trinidad, la figura data de finales del siglo xiv o principios del xv, pero no sabemos si la trajeron entonces o posteriormente. Urkullu Polo, «*La Trinidad*», 57-72; Priotti, *Bilbao*, 44; R. Childs, *Anglo-Castilian*, 118; Prado Antúnez, *Monografías Lekeitio II*, 213; Muñiz Petralanda, *Lekeitio*, 20-1; Wilson, *Chester*, 4-6, 35, 55, 59.



Figura 1: Estatua de la Trinidad del pórtico de la basílica de Nuestra Señora de la Asunción de Lekeitio. Alabastro inglés, probablemente del siglo xv. Autor de la fotografía: Aitor Leniz.



Figura 2: Estatua de la Trinidad que actualmente se conserva en la capilla de Santa Ana de la basílica de Nuestra Señora de la Asunción de Lekeitio. Alabastro inglés de 1380-1420, probablemente fabricado en los talleres de Nottingham. Autor de la fotografía: Koldo Leniz.

3 CONCLUSIONES

Los vascos pescaron y comerciaron activamente a finales de la Baja Edad Media y principios de la Edad Moderna. Las fuentes documentales indican que los vizcaínos de los puertos orientales frecuentaron reiteradamente los caladeros de Irlanda por lo menos en el siglo xvi, mientras que las referencias del siglo xv son exiguas y, desgraciadamente, hay una diferencia abismal entre el conocimiento que tenemos entre ambas centurias. Sin embargo, según distintos investigadores, por lo menos desde el siglo xv los vascos ya pescaban en Irlanda y las últimas campañas se llevaron a cabo a finales de los 70 del siglo xvi. Por otra parte, una de las cuestiones que quedan todavía en el tintero es saber si existió una especialización o no en torno a los caladeros donde faenaban. Estas campañas en alta mar exigían una logística más compleja, por lo que se sustentaban en asociaciones empresariales temporales que en gran medida se escabullían del control gremial de las cofradías pesqueras. Las especies que más pescaban eran el arenque, el congrio y la merluza.

En lo que respecta al comercio con las islas británicas, las fuentes indican que los navíos procedentes de puertos vascos concretos preferentemente trataban con otros puertos específicos de la monarquía inglesa. Gracias a los registros portuarios de Bristol y Chester, hemos podido comprobar que a partir de los 70 y 80 del siglo xv, periodo en el que la relación anglo-castellana fue más pacífica que tiempo atrás, los navíos de la bahía de Pasaja y Hondarribia se especializaron en gran medida en comerciar con la ciudad inglesa de Bristol, mientras que las naves de Lekeitio, Ondarroa y Mutriku (con la predominancia de Lekeitio por lo menos en las décadas iniciales), se especializaron en tratar con la ciudad de Chester. Curiosamente, los barcos bermeanos también seguían esta tendencia y acudían más a Chester que a Bristol, pero teniendo en cuenta la envergadura de este puerto, pero teniendo en cuenta la envergadura de este puerto, hemos de pensar que la representación es escasa y que seguramente se especializaron en ir a otros puertos ingleses. El comercio activo de estas villas con Inglaterra comenzó a disminuir considerablemente a comienzos de los años 50 del siglo xvi.

Asimismo, tenemos constancia de que comerciaron con los irlandeses, por lo menos en la primera mitad del siglo xvi. A veces, en un mismo viaje comerciaban con puertos de Irlanda e Inglaterra, incluso combinaban el ejercicio de la pesca con la actividad comercial. Es decir, las rutas se componían de distintas escalas portuarias.

En lo que concierne a los productos con los que mercadeaban, sobre todo exportaban hierro junto con saín, vino, sidra, sal y otra serie de productos a cambio de cueros, paños, cereales, etcétera. Debido a la gran entrada de capital que gozaron Bermeo, Lekeitio y Ondarroa gracias a estas y otras actividades lucrativas, dichas villas desarrollaron una importante infraestructura portuaria, atrajeron mano de obra y dinamizaron más su economía y la del entorno.

Finalmente, quedan por estudiar ciertos aspectos que consideramos interesantes. Por ejemplo: ¿Cómo influyeron estas dos actividades económicas en el proceso de jerarquización de los puertos cantábricos? ¿Por qué durante el siglo xvi Bermeo, Lekeitio y Ondarroa quedaron relegados, en distinto grado, a un segundo plano respecto a las villas de Bilbao, Donostia-San Sebastián, Santander y San Juan de Luz? ¿De qué modo se

estructuraba la red financiera que yacía detrás de las empresas marítimas del este de Bizkaia? ¿Eran campañas financiadas sobre todo por vascos del litoral, del *hinterland* o por los empresarios del interior peninsular? ¿En qué proporción?⁷⁴. Esta investigación solo alumbraba una ínfima parte de la gran red comercial europea y mediterránea bajomedieval y altomoderna. Sería interesante indagar en las fuentes documentales de otros puertos ingleses y europeos para seguir comparando el grado de especialización de los puertos vascos en distintos polos económicos marítimos.

4 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguirre Gandarias, Sabino. «Relaciones internacionales de Bizkaia con la Europa atlántica medieval». *Revista Internacional de los Estudios Vascos* 36/2 (1991): 339-63.
- Alberdi Lonbide, Xabier. *Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana. Siglos XVI-XVIII*. Vitoria-Gasteiz: Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea, 2012.
- Alberdi Lonbide, Xabier. «La pesca en el litoral de Gipuzkoa durante la Edad Moderna». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 3 (2000): 99-129.
- Alberdi Lonbide, Xabier y Álvaro Aragón Ruano. «La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 2 (1998): 13-33.
- Alberdi Lonbide, Xabier y Álvaro Aragón Ruano. «...Lleben... las colas a las varrigas de los bufos... Balleneros guipuzcoanos en la *matanza* de ballenas de Galicia y Asturias durante los siglos XVI y XVII». *Obradoiro de Historia Moderna* 15 (2006): 77-111.
- Alberdi Lonbide, Xabier y Álvaro Aragón Ruano. «Relaciones comerciales entre puertos franceses y guipuzcoanos en las décadas finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII: síntoma de vitalidad económica». *Pedralbes* 27 (2007): 219-62.
- Angulo Morales, Alberto. «Arrantza-merkatuan Gasteizko merkatariak izandako partaidetza eta inbertsioak (XVII. mendearen hasieran)». *Uztaro: giza eta gizarte zientzien aldizkaria* 28 (1999): 37-58.
- Angulo Morales, Alberto. «Criaderos de agentes económicos. Las colonias mercantiles vascas en los inicios de la Edad Moderna (1450-1550)». En *Hacienda, fiscalidad y agentes económicos en la cornisa cantábrica y su entorno (1450-1550)*, Imanol Vitores Casado, Javier Goicolea Julián, Alberto Angulo Morales y Álvaro Aragón Ruano (eds.), 139-76. Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2015.
- Aragón Ruano, Álvaro. «...A cabsa de la gran seca y esterilidad que a auido... El impacto de la pequeña Edad del Hielo en las transformaciones económicas de Gipuzkoa durante el siglo XVII». *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián* 50 (2017): 19-70.
- Aragón Ruano, Álvaro. «Medieval Roots of Basque Dynamism in the Early Globalisation». En *Hasta las Molucas y más allá: miradas multidisciplinares sobre Elcano y la primera globalización*, Álvaro Aragón Ruano, Óscar Álvarez Gila y Alberto Angulo Morales (coords.), 145-75. Madrid: Sílex, 2023.
- Aragón Ruano, Álvaro. «Sin rastro de la crisis general. Puertos y economía cantábricos durante el siglo XVII». En *Cultura Marítima del Cántabro. Siglo XVII. III Congreso*, Gonzalo Duo (ed.), 287-337. Plentzia: Grupo de Etnografía del Museo Plasentia de Butrón, 2023.
- Aragón Ruano, Álvaro y Alberto Angulo Morales. «Basque Whale Hunting and Cod Fishery in the North Atlantic in the 16th-18th Centuries». En *Jon Gudmundsson Laerdi's True Account*

⁷⁴ Casado Alonso, *El seguro*, 89-90, 228.

- and the Massacre of Basque Whalers in Iceland in 1615, Xavier Irujo y Viola Migilio (eds.), 21-45. Nevada: University of Nevada, 2018.
- Arizaga Bolumburu, Beatriz. «La pesca del País Vasco en la Edad Media». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 3 (2000): 13-28.
- Azpiazu Elorza, José Antonio. «Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 3 (2000): 77-97.
- Barkham, Michael. «La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 3 (2000): 29-75.
- Basurto Larrañaga, Román. *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao: Servicio editorial de la Universidad del País Vasco, 1983.
- Bilbao Bilbao, Luis María. «Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650)». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 4 (2003): 259-85.
- Burwash, Dorothy. *English Merchant Shipping 1460-1540*. Devon: David and Charles reprints, 1969.
- Carus-Wilson, Eleanor Mary. «The Overseas Trade of Bristol». En *Studies in English trade in the fifteenth century*, Eileen Power y Michael Moissej Posdan (eds.), 183-246. Londres: Routledge & Kegan Paul Ltd., 1966.
- Casado Alonso, Hilario. «El comercio entre Castilla e Inglaterra a través de los puertos de Bristol y Bilbao (1461-1504)». En *Expresiones de poder en la Edad Media. Homenaje al profesor Juan Antonio Bonachía Hernando*, María Isabel del Val Valdivieso, Juan Carlos Martín Cea y David Carvajal de la Vega (eds.), 523-34. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2019.
- Casado Alonso, Hilario. *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2021.
- Casado Alonso, Hilario. «La edad dorada del comercio burgalés (siglos XV y XVI)». En *Historia del comercio de Burgos*, Francisco Javier Peña Pérez y René Jesús Payo Hernanz (eds.), 113-34. Burgos: Federación de Empresarios de Comercio de Burgos, 2005.
- Catalán Martínez, Elena. *El precio del purgatorio: los ingresos del clero vasco en la Edad Moderna*. Bilbao: Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea, 2000.
- Childs, Wendy R. *Anglo-Castilian Trade in the Middle Ages*. Manchester: Manchester University Press, 1978.
- Childs, Wendy R. «Commercial Relations Between the Basque Provinces and England in the Late Middle Ages, c. 1200- c. 1500». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 4 (2003): 55-64.
- Churchill, Henry. *Calendar of the Patent Rolls Preserved in the Public Record Office. Edward II. Vol. III. A. D. 1317-1321*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1903.
- Cortés, Armando. «Capítulo I - A carta náutica de 1424. II-Toponimia». *Esparsis. Acta Universitatis Conimbrigensis* 3 (1975): 8-23.
- Enríquez Fernández, Javier et al.. *Colección documental del Archivo Municipal de Lequeitio (1475-1495). Fuentes documentales del País Vasco*. Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1992.
- Enríquez Fernández, Javier et al.. *Libro de visitas del corregidor (1508-1521) y libro de fábrica de Santa María (1498-1517) de la villa de Lequeitio. Fuentes documentales del País Vasco*. Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1993.
- Enríquez Fernández, Javier y Enriqueta Sesmero Cutanda. «Andanzas y desventuras de una villa costera en la Edad Media». *Lekeitio* (1992): 31-45.

- Escudero Domínguez, Luis Javier. «Presencia vasca en el desarrollo de la pesca en el Cantábrico. ¿Una importancia cuestionable?». *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 5 (2006): 617-51.
- Ferreira Priegue, Elisa. *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 1988.
- Ferrer i Mallol, María Teresa. «Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras medievales de Pedro de Larraondo (1406-1409)». *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 2 (1998): 509-24.
- Ferrer i Mallol, María Teresa. «Los vascos en el Mediterráneo medieval, Los primeros tiempos». *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 4 (2003): 115-28.
- García Fernández, Ernesto. «Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascas en la Edad Media». En *Ciudades y villas portuarias del atlántico en la Edad Media*, Beatriz Arízaga Bolumburu y Jesús Ángel Solórzano Telechea (eds.), 257-94. Nájera: Instituto de Estudios Riojanos, 2004.
- García Fernández, Ernesto. «Las cofradías de oficios en el País Vasco durante la Edad Media (1350-1550)». *Studia Historica. Historia Medieval* 15 (1997): 11-40.
- García Fernández, Ernesto. «Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la Baja Edad Media». En *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el Mar*, Emiliano Fernández de Pinero *et al.* (eds.), 27-74. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 2006.
- García Hernán, Enrique. *The Battle of Kinsale*. Madrid: Ministerio de defensa, Gobierno de España, 2013.
- González Arce, José Damián. «Análisis comparativo de las cofradías de pescadores de Castilla (siglos XIII-XV)». *Historia. Instituciones. Documentos* 38 (2011): 141-217.
- González Arce, José Damián. *Bilbao y el mar. Actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los Reyes Católicos*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata, 2021.
- González Arce, José Damián. «El consulado genovés de Sevilla (siglos XIII-XV). Aspectos jurisdiccionales, comerciales y fiscales». *Studia Historica. Historia Medieval* 28 (2010): 179-206.
- González Arce, José Damián. «Los inicios de la universidad de mercaderes de Bilbao (1481-1551). Corporación de presentación gremial e institución de gobierno portuario». *Studia Historica. Historia Medieval* 37/1 (2019): 187-206. <https://doi.org/10.14201/shhme2019371187206>
- Grafe, Regina. *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico. Comercio y especialización regional 1550-1650*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2005.
- Guiral-Hadziiossif, Jacqueline. *Valencia. Puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia: Alfons el Magnànim, 1989.
- Gunn, Geoffrey C. *First Globalization. The Eurasian Exchange, 1500-1800*. Lanham: Lanham, Rowman & Littlefield Publishers, 2003.
- Heers, Jacques. «Le commerce des Basque sen Méditerranée au XV^e siècle (d'après les archives de Gênes)». *Bulletin Hispanique* 57/3 (1955): 292-324. <https://doi.org/10.3406/hispa.1955.3441>
- Irioxa Cortés, Iago. «Comercio internacional y especialización portuaria: las relaciones entre Bristol y la bahía guipuzcoana de Pasaia a fines de la Edad Media». *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval* 23 (2022): 33-60. <https://doi.org/10.14198/medieval.21230>
- Jiménez Sánchez, José Manuel. *Monografías de pueblos de Bizkaia. Lekeitio I. Estudio histórico-artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2003.
- Lacabe Amorena, María Dolores. «Una empresa vasca de venta de pescado en el siglo XVI». *Zainak* 33 (2010): 393-420.

- Lowen Brad y Vincent Delmas. «The Basques in the Gulf of St. Lawrence and Adjacent Shores». *Canadian Journal of Archaeology* 36/2 (2012): 213-66.
- Mariz Carneiro, Antonio de y Andrés de Poza. *Hydrografía la mas curiosa que asta oy a luz a salido. Recopilada de varios y escogidos autores de la nauegacion*. Donostia-San Sebastián: Martín de Huarte (impresor), 1675.
- Moraza Barea, Alfredo. *Estudio histórico del puerto de Ondarroa*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2000.
- Muñiz Petralanda, Jesús. *Lekeitioko erlijio-ondarearen gida*. Bilbao: Ayuntamiento de Lekeitio, 2008.
- Orella Unzué, José Luis. «Comerciantes vascos en Normandía, Flandes y La Hansa: 1452-1526». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 4 (2003): 65-114.
- Pérez Pérez, José Antonio. *Monografías de pueblos de Bizkaia. Ondarroa. Estudio histórico-artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2003.
- Pi Corrales, Magdalena de Pazzis. «Conflictos religiosos en Europa. Los hugonotes y Pedro Menéndez de Avilés». En *LVIII jornadas de historia marítima-V centenario del nacimiento de D. Pedro Menéndez de Avilés. Cuaderno monográfico n.º 79*, 65-91. Madrid: Ministerio de Defensa, 2019.
- Prado Antúnez, María Isabel. *Monografías de pueblos de Bizkaia. Bermeo. Estudio histórico-artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1999.
- Prado Antúnez, María Isabel. *Monografías de pueblos de Bizkaia. Lekeitio II. Estudio histórico-artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2003.
- Priotti, Jean-Philippe. *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un Crecimiento*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2005.
- Priotti, Jean-Philippe. «El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 4 (2003): 193-206.
- Rivera Medina, Ana María. *Estudio histórico del puerto de Lekeitio* 8. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2008.
- Rivera Medina, Ana María. «Marco jurídico y actividad pesquera en Vizcaya (siglos xv y xviii)». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 3 (2000): 131-52.
- Rivera Medina, Ana María. «Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la modernidad». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 2 (1998): 49-92.
- Ronquillo Rubio, Manuela. *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV. Fundamentos de su éxito y permanencia*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2004.
- Ruiz de la Peña Solar, Juan Ignacio. «Las villas castellanas de la costa cantabroatlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo Occidental». *Revista d'Història Medieval* 11 (2000): 41-66.
- Serna Vallejo, Margarita. *Los Rôles d'Oléron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*. Santander: Centro de Estudios Montañeses, 2004.
- Solórzano Telechea, Jesús Ángel. «Integración económica, competencia y jerarquización de los puertos». *Anuario de Estudios Medievales* 48/1 (2018): 213-42. <https://doi.org/10.3989/aem.2018.48.1.07>
- Solórzano Telechea, Jesús Ángel. «Las neireidas del norte: puertos e identidad urbana en la fachada cantábrica entre los siglos XII-XV». *Anales de la Universidad de Alicante. Historia medieval* 16 (2009-2010) 39-61. <https://doi.org/10.14198/medieval.2009-2010.16.03>

- Ugartechea, José María. «Lekeitioko arrantza tradizionala». En *José Miguel Ugartechearen Lan Guztiak. Lehen Liburua-Artikuloak*, 119-255. Lekeitio: Ayuntamiento de Lekeitio, 1991.
- Urkullu Polo, María Teresa. «La *Trinidad* de Lekeitio: un nuevo alabastro inglés». *Kobie (Serie Bellas Artes)* 11 (1995-1997): 57-72.
- Valdeón, Julio; Salrach, José María y Zabalo, Javier. *Feudalismo y consolidación de los pueblos hispánicos (siglos XI-XV) Tomo 4*. Barcelona: Labor, 1994.
- Wilson, K. P. *Chester Customs Accounts, 1301-1566*. Liverpool: The Record Society of Lancashire and Cheshire, 1969.
- Zabala Uriarte, Aingeru. *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810. Biblioteca de Historia del pueblo vasco*. Bilbao: Bilbao Bizkaia Kutxa, 1994.