

El puerto de Bilbao a mediados del s. XVI ¿una cierta especialización?

Dña. Clara Uriarte Melo

***Bilboko portua XVI menderdian:
nolabaiteko espezializaioaren
bidetik?***

***The port of Bilbao in the
mid-XVI century: a degree of
specialisation?***

La presencia de cargadores burgaleses a lo largo del siglo XVI en la ría de Bilbao es de sobra conocida. No eran los únicos que cargaban barcos ni sus productos los únicos que se embarcaban o recibían en la ría pero sus mercancías formaban una parte importante de su paisaje habitual. De los datos que proporcionan algunas de las compañías de la ciudad castellana sobre los barcos en los que enviaban sus mercancías hacia Francia y Flandes, se desprenden unas ciertas pautas de comportamiento del puerto que me gustaría poner de relieve.

El trabajo se basa en el estudio de la información que proporcionan los libros de contabilidad de la compañía mercantil de García y Miguel de Salamanca² sobre los barcos en los que cargaron sus mercancías entre 1551 y 1565. La mayor parte de los datos se encuentran en los asientos a los que se trasladaban los detalles de las pólizas de los seguros que se firmaban sobre las mercancías cargadas.

Los registros de los seguros suscritos sobre los productos embarcados especificaban el puerto de partida y el de destino, el montante del seguro, el tipo y cantidad de la mercancía, el nombre de la nave, el maestre, el porcentaje de la prima, la feria en la que había que hacerlo efectivo, el nombre de los aseguradores, la cantidad que aseguraban y la prima individual que les correspondía y los derechos de los secretarios. El seguimiento de la mercancía una vez embarcada a través de los asientos contables completa los datos que no aparecen en el asiento de la póliza.

Antes de proceder a analizar los datos conviene hacer una serie de consideraciones sobre los mismos para fijar los límites que la documentación utilizada impone a la investigación. Hay que tener en cuenta que el trabajo se ha centrado en los datos que proporciona una sola compañía mercantil y que ésta era burgalesa. Una sola compañía significa que únicamente se contemplan las mercancías que ella comercializaba (fundamentalmente lana, tejidos y cera³) y

¹ Fuentes consultadas:

Archivo de la Diputación de Burgos, Fondos del Consulado:

- Manuales de contabilidad de la compañía de García y Miguel de Salamanca (1551-1574), R. 22, 32, 29. 111, 18, 36.
- Libros de los negocios de compañía de García y Miguel de Salamanca (1551-1574), R. 38, 108, 110, 34, 11, 769.

² Sobre la compañía C. URIARTE, *Un negocio y un modo de vida en el siglo XVI. La compañía de García y Miguel de Salamanca (1551-1574)*, ed. en microficha, Univ. de Deusto, 1999.

³ C. URIARTE MELO, "Un buen negocio ocasional: el comercio de la cera a mediados del siglo XVI", *Letras de Deusto*, vol. 28, nº 81, Bilbao, 1998. pp. 67-88. Otra mercancía comercializada por los Salamanca en C. URIARTE MELO, "Transport et marché dans la mer Cantabrique au XVI siècle. Les difficultés des marchés alternatifs", en *118^e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*, Pau, 1993, pp. 341-354.

los mercados en los que lo hacía (que eran Brujas y otros lugares flamencos y en Francia Ruán y Nantes). Otros mercaderes de la misma ciudad podrían haber ampliado el espectro en lo que respecta a las mercancías (aunque lana, tejidos y cera eran los productos más representativos de la importación también se compraban mercerías, pastel, naipes, plomo, estaño...) y en lo relativo a los destinos de las mismas.

Por otra parte los burgaleses no eran los únicos que embarcaban mercancías en Bilbao. Además de otros mercaderes castellanos, los mercaderes bilbaínos eran responsables de otros cargamentos en los que, junto a mercaderías similares a las que hemos visto⁴, se encontraban otras de un carácter totalmente distinto: acero, hierro y manufacturas de los mismos (armas, clavos, herramientas...) y también pescado⁵, que podrían suponer unos puertos de destino diferentes.

Sin embargo, y sin olvidar estas limitaciones, debido al sistema de flotas y al afán de los comerciantes por distribuir sus mercaderías en la mayor cantidad de barcos posible, la documentación permite desvelar unas pautas que diferenciaban el comportamiento del puerto de Bilbao del de Laredo y Santander, los otros dos puertos cantábricos más concurridos en el periodo.

Como ya he señalado más arriba, de las mercancías comercializadas por los Salamanca, las más importantes por su volumen eran la lana y los tejidos (telas y paños) a los que seguía de lejos la cera. Por eso la investigación se centra en los datos que proporcionan los libros contables sobre dichos productos.

1. Desde el Cantábrico

Las sacas de lana de los Salamanca⁶, lo mismo que las del resto de mercaderes burgaleses de la época, salían por Bilbao, Laredo y Santander que eran los puertos más próximos a Burgos. El puerto de Santander dependía casi exclusivamente de los fletes del Consulado de Burgos⁷. Su importancia como puerto de salida de la lana era manifiesta: los comerciantes de Toledo, Segovia, Valladolid, Palencia y la gran mayoría de los de Burgos lo utilizaban con tal fin. Laredo no era un puerto tan activo para la exportación de lanas, que

⁴ J.P. PRIOTTI, *Los Ecbávarri. mercaderes bilbaínos del siglo de Oro*, Bilbao, 1996.

⁵ T. GUIARD, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa (1511-1880)*, Bilbao, 1913, reed. Bilbao, 1972, I, pp. 181-212.

⁶ Otros datos sobre la lana de la compañía en CARRIÓN DE ISCAR, F.J., "El negocio lanero en el comercio burgalés, 1547-1575", en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, p. 155-178.

⁷ V. PALACIO ATARD, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*, Madrid, CSIC, 1960, pp. 27-33.

se dejaron de embarcar de 1559 hasta 1571. Sin embargo su actividad importadora era mayor. Llegaban -sobre todo de los Países Bajos-, paños, telas de lino y gran cantidad de cera⁸.

El crecimiento del puerto de Bilbao fue continuo desde el año 1300⁹ gracias a la importancia de su marina¹⁰, a la seguridad de su puerto¹¹ y a la existencia del hierro. La presencia de mercaderes extranjeros -ingleses¹², flamencos, franceses y portugueses¹³- en la villa y de mercaderes bilbaínos en Brujas, Amberes, Nantes, Sevilla¹⁴... 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 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 Bajos¹⁵.

El volumen de lana enviado a cada puerto confirma lo que sabemos sobre el movimiento general de cada uno de ellos: de 4.266 sacas¹⁶ embarcadas en el periodo 1552-1565, 1.168 se enviaron a Bilbao, 787 a Laredo y 2.127 a Santander, 185 sacas no se sabe por qué puerto se embarcaron. Es decir prácticamente la mitad (un 49,84%) a Santander, mientras que a Bilbao se envió el 27,38% y a Laredo el 18,44%.

⁸ Las listas de ingresos de impuestos por puertos ponen de manifiesto estas afirmaciones. M. BASAS, *El consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, CSIC, 1963, pp. 261-262, M. ULLOA, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, pp. 338-339 y H. LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981, pp. 197.

⁹ Probablemente a expensas del de Bermeo. V. T. GUIARD, *Consulado...*, I, pp. LIX.

¹⁰ Los astilleros eran muy activos debido a la abundancia de bosques. T. GUIARD, *La industria naval vizcaína*, Bilbao, 1917, 2ª ed., Bilbao, 1968 pp. 22-28 y 90-92..

¹¹ Un puerto interior en una época infestada de piratas, R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*, 1943, 3ª ed., 3 vols., Barcelona, 1987, I, pp. 279.

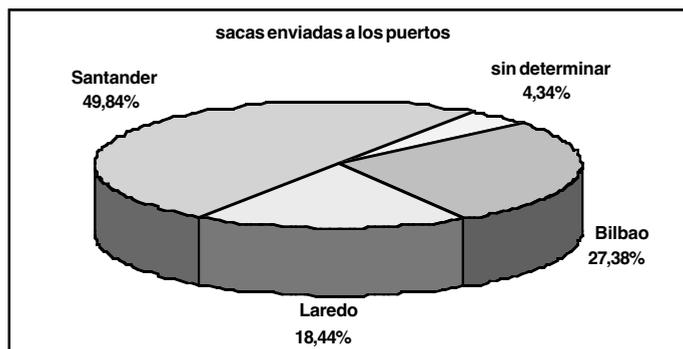
¹² B. CAUNEDO DEL POTRO, *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla, (1475-1492)*, Madrid, 1984, pp. 19-23..

¹³ T. GUIARD, *Consulado...*, I, pp. 53 y 180.

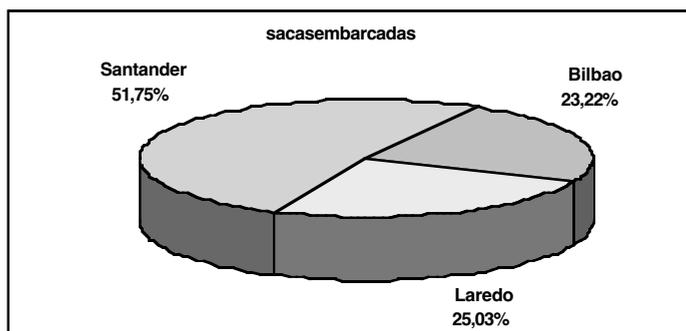
¹⁴ V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers*, 4 vols., Paris, SEVPEN, s.f. (1960), I, pp. 231; M. BASAS, "Los libros mercantiles de la Compañía de García y Miguel de Salamanca. (Burgos, siglo XVI)", en *Boletín de la Institución Fernán González (B.I.F.G.)*, nº 152, 1960, pp. 227-241; R. PIKE, *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, 1978, pp. 124-129.

¹⁵ H. LAPEYRE, *El comercio...*, pp. 86-95 y cuadro X.

¹⁶ La compañía envió además en 1565 desde Sevilla a Ruán otras 35 sacas y una se perdió en Laredo.



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 puerto¹⁷. Aproximadamente un 10% de las sacas embarcadas por la compañía (423 de 4.266,5 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 Santander¹⁸). Otras veces los barcos cargados en un puerto hacían agua y entraban en otro para descargar las sacas¹⁹.



¹⁷ T. GUIARD, *Consulado...*, I, pp. 156-158.

¹⁸ "Sacas echas este año deven por Fran[cis]co de la Puente 2.322 que embio en q^a aber pagado los 1.370 del traer de Santander a Laredo 42 s. de lana q. le ynbio P[edr]lo de Rucabo q. con 238 de costas y 714 de encomi[en]da a m^o real por saca es lo dho.", *M.de C. (1562-1565)*, fol. 37, 31-XII-1562.

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

¹⁹ 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.

Esta redistribución de las sacas varió un poco las proporciones de las que se embarcaron por cada puerto. Desde Bilbao salieron 990, desde Laredo 1.068 y desde Santander 2.208 sacas (una saca se perdió en Laredo). Es decir Santander embarcó un poco más del 50% (un 51,75%) y desde Laredo salieron más sacas (25,03%) que desde Bilbao (23,22%).

Las sacas, cuya venta se efectuaba en Brujas y en Ruán, se dirigían a los puertos flamencos, a Ruán y a Nantes. A partir de la paz de Cateau-Cambresis, Ruán había experimentado un auge en sus industrias textiles y había incrementado las importaciones de lana castellana²⁰. Los mercaderes burgaleses habían sustituido el mercado flamenco, con muchos problemas, por el mercado francés²¹. En la época que nos ocupa Ruán era el mercado más importante de la sociedad de los Salamanca. De las 3.916,5 sacas de la compañía que llegaron –350 se perdieron con los corsarios o por problemas del barco y una se perdió al embarcarla en Laredo- el 78% de las sacas se vendieron en Ruán y el 22% en Flandes²²-, por eso el puerto del Sena y Nantes constituían los destinos más frecuentes de la compañía. Flandes era en este periodo un mercado secundario para los Salamanca, en el que vendían cuando no podían hacerlo en Ruán.

En principio, era más lógico elegir el puerto de destino en función de la demanda del mercado y enviar directamente las sacas a Ruán pero en muchas ocasiones las circunstancias bélicas hacían preferible enviar las sacas a Nantes y de ahí, por tierra, a Ruán o enviarlas a Flandes y venderlas o reexpedirlas desde allí a la ciudad del Sena. La mayor parte de las sacas enviadas a Flandes lo fueron en épocas de conflictos: 577 en las flotas de 1557 y 1558 y 488 en 1562. De estas últimas, 406 se vendieron en Ruán donde llegaron por tierra²³.

Por eso, aunque Ruán fue el puerto que más sacas recibió, Nantes y los puertos flamencos se repartieron una buena cantidad de lana de la compañía. A Ruán llegaron 1.949 sacas, a Flandes 1.249,5 y a Nantes 1.068. es decir en Ruán se recibieron la mitad de las sacas (el 45,68%) mientras que los puertos flamencos (con un 29,29%) y Nantes (el 25,03%) se repartían la otra mitad.

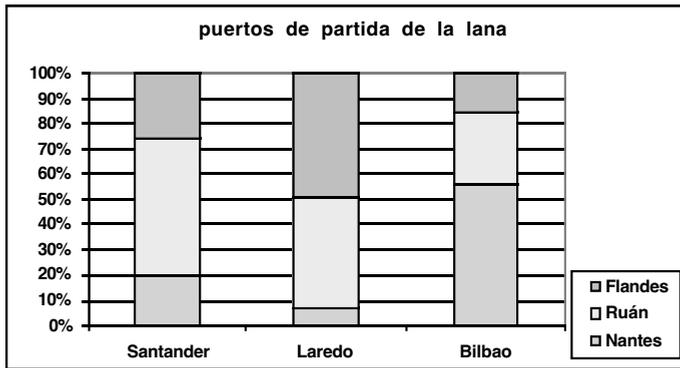
²⁰ P. BENEDICT, "Rouen's foreign trade during the era of the religious wars (1560-1600)", en *The Journal of European Economic History*, 1984, pp. 31-34. J. TANGUY, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1956, pp. 72-76. H. LAPEYRE, *El comercio...*, pp. 184-187.

²¹ H. CASADO, "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, 2 vols., Burgos, 1994, pp. 177-247.

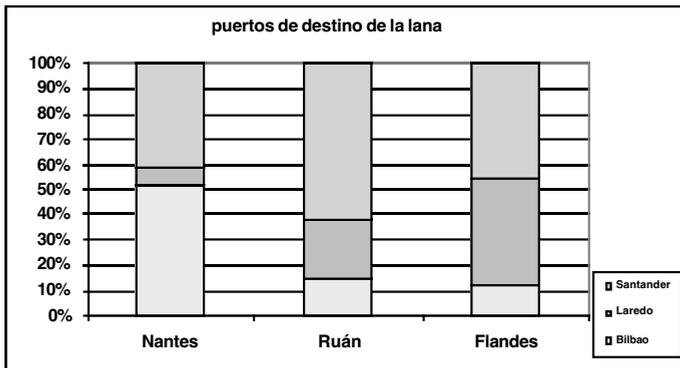
²² En Ruán se vendieron 3.060 sacas, en Flandes 856,5 y, anecdóticamente, 1 en Nantes.

²³ "... 488 s. desta q^a que recibio en Brujas de que ynbio q[uen]ta por menudo y 13 libras 13 sueldos 2 dineros de gruesas por la encomif[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 receviras e ynbiarlas a Roan...", *M.de C. (1562-1565)*, fol. 76v, 31-XII-1563.

Si relacionamos el puerto de partida con el puerto de arribada vemos que el comportamiento de los tres puertos cantábricos presenta diferencias. Las sacas embarcadas por Santander se distribuyeron de la siguiente manera: más de la mitad (el 54,44%) se enviaron a Ruán, el 25,77% a Flandes y el 19,79 a Nantes. Desde Laredo las proporciones eran distintas: Flandes y Ruán se repartían la casi totalidad de las sacas enviadas (el 49,25 y el 43,82% respectivamente) mientras que las sacas enviadas a Nantes fueron muy pocas (un 6,93%). Por el puerto de Bilbao, sin embargo, se envió más de la mitad de la lana a Nantes (el 56,23%), el 28,17% de las sacas salieron para Ruán y sólo el 15,60% para Flandes.

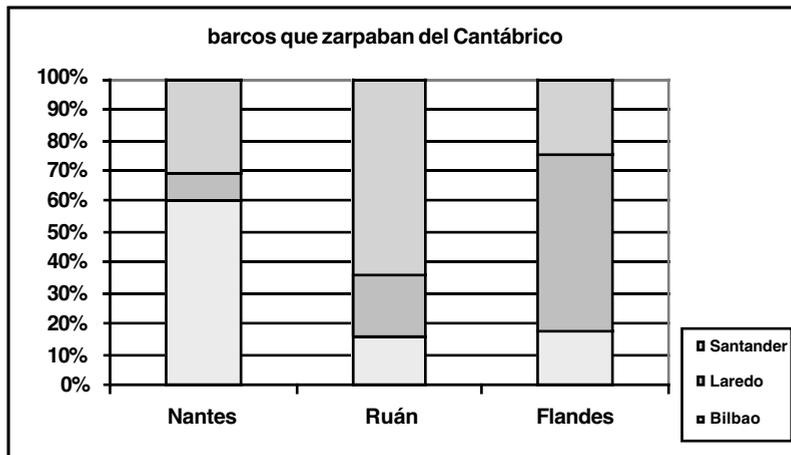


Es decir la mayor parte de las sacas que iban a Flandes se embarcaron por Santander y Laredo (el 45,54% y el 42,10%). Únicamente el 12,36% de las enviadas a Flandes por la compañía salieron de Bilbao. Si el puerto de destino era Nantes la proporción era muy distinta. El trayecto Laredo-Nantes apenas estaba concurrido (menos del 7% del total enviado) la mayor parte se repartieron entre Bilbao y Santander (52,15% y 40,92%). La mayoría de las sacas que tenían como puerto de destino Ruán salían de Santander (60,67%), el 24,01% se embarcaron en Laredo y únicamente el 14,32% salieron de Bilbao.



El número de barcos utilizado por la compañía para cargar la lana fue de 76. El mayor número de ellos zarpó para Flandes (28 naves), 23 salieron para Nantes y 25 para Ruán. Desde Santander salieron 30 naves y desde Laredo y Bilbao la misma cantidad (23). La compañía cargó una media de 57 sacas por barco (la media era superior en las naves que se dirigían a Ruán –79 sacas por nave- y menor en las cargadas para Nantes –46- y para Flandes –45 sacas-). El volumen de sacas embarcadas era sin embargo irregular, su número osciló entre las 176 que cargó la sociedad, en 1556, en el Santiago pilotado por Juan Pérez de Arbolancha y las 8 sacas embarcadas en 1560 en la nave La Trinidad que llevaba Cristóbal Sarri, ambos embarques destinados a Ruán.

Si tenemos en cuenta las naves en vez de las sacas las proporciones de las que zarpaban para uno u otro puerto se mantenían similares aunque influía el número de sacas cargadas por nave. Para Nantes el mayor número de barcos salían de Bilbao (un 61%), desde Laredo únicamente el 9% de las naves y desde Santander el 30%. A Ruán el grueso de los barcos salían desde Santander (un 64%), desde Laredo aproximadamente el 20% y el resto (un 16%) desde Bilbao. Para Flandes el porcentaje de los barcos que partían de uno u otro puerto variaban un poco respecto a la carga que transportaban. Desde Laredo salió el 57% de los barcos en los que cargaron los Salamanca, desde Santander el 25% y desde Bilbao el 18%.



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 bretonas²⁴ lo que facilitaba el flete. La compañía Salamanca envió una gran cantidad de sacas a Bilbao de 1551 a 1559. Durante la tregua de Vaucelles, en 1556, la mayor parte de las sacas se enviaron desde Laredo a Ruán. Al reanudarse la guerra, el comercio de Nantes con la Península quedó interrumpido desde enero de 1557 a julio de 1558²⁵. Esta interrupción no dejaba más opción que 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. El sistema de flotas armadas concentraba los navíos en Laredo²⁶, desde donde se embarcaba la mayor parte de la lana aunque algunos barcos cargaban también en Santander o Bilbao. Desde 1560 todas las sacas fueron embarcadas en Santander.

2. Hacia el Cantábrico

Las mercancías de retorno de la compañía eran en su mayor parte tejidos (telas de algodón y paños de lana) y, en menor cantidad, cera. Los tejidos se compraban en Ruán, Nantes y Flandes. Los fardeles embarcados en el periodo fueron en total 1.393, de ellos 1.317 eran de tejidos, 70 de cera y 6 de cartas pintadas. La carga se envió en 173 barcos, de los que zarparon de Ruán 24, de Nantes 47 y 102 de Flandes. Sin embargo el número de barcos es engañoso respecto al volumen de carga que la compañía embarcaba en ellos. En las 102 naves de Flandes se embarcaron 248 fardeles de tejidos (una media de 2,5 fardeles por nave), mientras que en 47 barcos nanteses se cargaron 501 fardos, es decir unos 10 fardeles por barco. Los que partían del puerto normando con carga de los Salamanca eran 24 que llevaban 568 fardos de la compañía (unos 23,5 fardeles).

El 60% de las naves llegaron a Bilbao (102 de 173), un 30% arribaron a Laredo, el 9% queda englobado en las fuentes en un genérico “costa” como puerto de destino. Una nave con 4 fardeles llegó a Santander y otra en la que la compañía había cargado un fardel fue desviada por las inclemencias del tiempo y apareció en La Coruña.

²⁴ T. GUIARD, *Consulado...*, I, pp. 115-118.

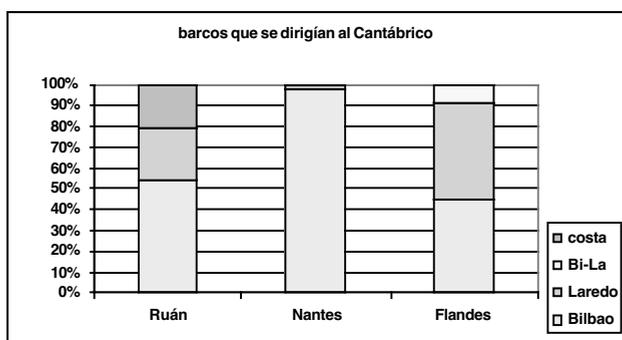
²⁵ J. TANGUY, *Le commerce...*, pp. 74-75 y J. J. MARTÍNEZ de AZAOLA, “Elementos de análisis cuantitativos de los registros Ruiz : ejemplo de los registros Ruiz de Nantes”, en *Actas de las I jornadas de Metodología Aplicada de las Ciencias Históricas*, Santiago de Compostela, 1975, t.III, pp. 781-793.

²⁶ 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.



También en el viaje de retorno podemos encontrar características diferentes en el comportamiento de los tres puertos cantábricos. En primer lugar los únicos que contaban como puerto de destino eran Bilbao y Laredo. Santander era un puerto de salida de lana muy importante, sin embargo, su importancia como puerto de destino no era tan significativa: se dedicaba casi exclusivamente al comercio del pastel²⁷.

Los puertos de partida de las mercancías de retorno marcaban también diferencias entre Bilbao y Laredo. La totalidad de las naves que salían de Nantes se dirigían a Bilbao (de las 47 naves, una aparece con destino “costa”) y también tenían la villa como punto de destino más de la mitad (un 55%) de las que zarpaban de Ruán. La cuarta parte se dirigía a Laredo y sobre el otro 20% los libros de contabilidad sólo señalan el genérico “costa”. Las naves que procedían de Flandes se repartían a partes iguales entre Bilbao y Laredo (un 45% para Bilbao, un 46% para Laredo y un 9% que paraban en Bilbao y proseguían viaje a Laredo).



²⁷ H. LAPEYRE, *El comercio...*, pp. 92 y 184.

Los lugares de aprovisionamiento de la compañía eran Ruán, Nantes y Flandes pero el puerto por el que las mercancías salían no siempre coincidía con el más próximo al mercado. La coyuntura política que influía en la elección del puerto destino de las lanas también ejercía su influencia en la del punto por el que se embarcaban los tejidos. Por eso en tiempos de paz los productos importados desde la Península utilizaban el camino más corto y llegaban por mar. Las telas compradas en Ruán eran embarcadas desde allí hasta El Havre por donde salían, en el mismo o distinto barco²⁸, a los puertos españoles. Las telas bretonas salían por el puerto de Nantes. Las telas compradas en Flandes se enviaban desde Amberes o Brujas a alguno de sus antepuertos en Zelanda para alcanzar los puertos de la Península.

Pero las guerras y, junto a ellas la proliferación de corsarios y piratas, hacían a veces aconsejables otras vías de comunicación. Cuando el estado de guerra no llegaba a impedir el comercio marítimo y se podían utilizar los navíos mediando la posesión de salvoconducto, desde Ruán se enviaban los fardes a Nantes por tierra. Otras veces las telas se enviaban desde Ruán a Flandes (por mar o por tierra en carretas) donde eran embarcadas para la Península.

Y, como sabemos, 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 seguras²⁹.

* * *

En conclusión, por lo que respecta al puerto de Bilbao, a mediados del siglo XVI, destaca su importancia como puerto de arribada para las mercancías procedentes de Flandes y de Ruán y el casi monopolio que ostentaba para las procedentes de Nantes. Como puerto de partida, en relación a la lana, tenía una fuerte competencia en el puerto de Santander y, dependiendo de las circunstancias políticas, en el de Laredo. El tráfico con Nantes era también muy

²⁸ "... por 1.900 duc^o que se aseguraron de Roan al Abra de Gracia y de allí a Caliz y Sevilla sobre fes. de lienzos...", *M. de C. (1558-1559)*, fol. 40, 29-III-59.

²⁹ Todos estos conflictos en H. LAPEYRE, *Une famille de marchands: Les Ruiz*, Paris, 1955, pp. 399-422, y *Las monarquías europeas del siglo XVI. Las relaciones internacionales*, Barcelona, 1969, pp. 113-140. F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en el reinado de Felipe II*, 2 vols., Madrid, 1976, II, pp. 539-542 y 589-594.

importante para las mercancías que salían por la ría pero no llegaba a monopolizarlo.

Por otra parte hemos visto que la coyuntura política imponía el puerto de destino y el puerto de destino imponía el puerto de partida. En ese sentido Bilbao encontraba una ventaja competitiva en sus buenas relaciones con Nantes, que permitían la frecuente presencia de embarcaciones nantesas en la ría que hacían factible la navegación hacia Francia y posibilitaban llevar mercancías a Ruán incluso en tiempos de guerra.

Para terminar sólo falta señalar que, en todo caso, habría que completar el cuadro con otras fuentes de investigación que permitirían añadir otros mercados y otras mercancías que nos proporcionaría una visión más amplia del comercio de la ría.

APÉNDICES

1. Sacas procedentes de los puertos del Cantábrico

	Nantes	Ruán	Flandes	total
Bilbao	557	279	154.5	990.5
Laredo	74	542	526.0	1142.0
Santander	437	1128	569.0	2134.0
total	1068	1949	1249.5	4266.5

2. barcos que cargaron lanas desde los puertos del Cantábrico

	Nantes	Ruán	Flandes	total
Bilbao	14	4	5	23
Laredo	2	5	16	23
Santander	7	16	7	30
total	23	25	28	76

3. barcos que cargaron tejidos hacia los puertos del Cantábrico

	Bilbao	Laredo	Bi - La	costa	Santander	La Coruña	Nantes	total
Ruán	13	6		5				24
Nantes	45			1			1	47
Flandes	45	46	9		1	1		102
total	103	52	9	6	1	1	1	173

- Fuentes: Libros de negocios y Manuales de contabilidad de la compañía Salamanca (1551-1574).