

Reseñas

José Damián González Arce. *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 del Mar de Plata, 2021, 719 pp. ISBN: 978-987-544-975-6.

Este libro viene a cubrir el vacío historiográfico existente sobre el puerto de Bilbao en la época bajomedieval, ya que, a diferencia de lo que sucede para la época moderna, era uno de los peor analizados del ámbito castellano. Su principal objetivo es el análisis de los factores que le permitieron convertirse en la principal plaza mercantil del Cantábrico, en lo que el autor denomina como «hecho diferencial bilbaíno». Para ello, se sirve de una abundante documentación procesal procedente de los pleitos mantenidos por la villa con sus principales competidores, especialmente con su antepuerto (Portugalete) y con el potentísimo Consulado de Burgos, lo que sin duda constituye el principal activo de este trabajo.

El autor comienza situándonos en la ría del Nervión (o de Bilbao) para explicar cómo las condiciones de navegabilidad condicionaron la actividad portuaria hasta bien entrado el siglo XIX. La necesidad de utilizar el antepuerto de Portugalete para desestibar los barcos de gran calado favoreció el desarrollo de actividades complementarias a lo largo de la ría. Las localidades ribereñas acabaron reclamando su derecho de navegación, a pesar de que el acta fundacional otorgaba a Bilbao el monopolio de esta actividad. González Arce señala el favor de la monarquía, especialmente durante el reinado de los Reyes Católicos, como uno de los elementos decisivos que permitieron a Bilbao convertirse en una plaza central para los intercambios de Castilla con otros territorios europeos y en un emporio naval de primer orden. Los privilegios reales, la potencia de su flota y de su comunidad mercantil acabaron por arrinconar a sus más directos competidores.

Las causas judiciales abiertas entre Bilbao y sus adversarios muestran un complejo entramado social y de intereses enfrentados en torno al puerto y la actividad mercantil, que se desarrollan durante el capítulo segundo. Ante el lector desfilan una variopinta galería de empleos vinculados con la actividad portuaria, sus características y salarios; también la tipología de lonjas, almacenes que diseminados por el casco urbano y su arrabal acabaron configurando su paisaje y cuyo uso fue regulado cuidadosamente tanto por la villa como por la comunidad de mercaderes.

El sistema portuario bilbaíno es puesto en contexto al compararse con los principales puertos de destino, que guardaban grandes similitudes entre sí debido a que el nivel tecnológico de la navegación bajomedieval obligaba a buscar abrigos seguros de las embestidas del mar. González Arce se adentra en cada uno de estos puertos para explicarnos su organización, el flujo comercial y la naturaleza de sus intercambios. El principal

destino de las exportaciones de hierro, acero y lana era el complejo de Nantes-La Rochela, punto desde el cual los mercaderes se abastecían de manufacturas de lana y hierro con destino a Castilla. En cambio, el comercio con Londres resultaba menos rentable, ya que, aunque era el segundo destino en importancia para el hierro vasco, ni la lana ni la peletería tenían demasiada aceptación al ser ellos mismos exportadores. En Flandes, epicentro de la comercialización de tejidos y lana europeos, el principal destino fue Brujas hasta que la colmatación de los accesos al mar y la inestabilidad política de finales del siglo XV la condujeron a un inexorable declive. Sevilla y Cádiz completan la nómina de puertos preferentes para el comercio bilbaíno, con colonias no muy numerosas de mercados, pero que comercializaban un gran volumen de hierro.

El capítulo tercero se destina a analizar las características de las embarcaciones que operaron en el sistema portuario bilbaíno, cómo fueron contratadas y a qué precio. De nuevo, las especiales condiciones de navegabilidad de la ría acabaron determinando el tamaño de las naves y de las tripulaciones. Sin embargo, y a pesar de su escasa envergadura, la flota bilbaína se convirtió en la más numerosa del Cantábrico como resultado de las ventajas comparativas del propio puerto y, sobre todo, de las sucesivas medidas mercantilistas que estableció la Corona. El puerto de Bilbao también obtuvo numerosos privilegios derivados de la especialización de sus astilleros en la construcción de grandes buques equipados militarmente y capaces de transportar un gran número de efectivos o artículos de gran valor estratégico. Como era habitual en la época, esta flota operaba bajo el sistema de convoyes que garantizaba la seguridad de los mercaderes y les permitía obtener ventajas en los puertos de destino. La organización de estos convoyes estuvo regulada por las ordenanzas del Consulado de Burgos, mientras que los contratos de fletamento se formalizaban ante notario en acuerdos de carácter privado. De estos últimos apenas se conservan unos pocos que el autor analiza exhaustivamente para mostrarnos la organización, características y costes tanto de los viajes de ida como de los tornaviajes, discriminando por producto y puerto de destino.

Una vez definidas las características de la flota bilbaína el autor nos lleva a mar abierto para revisar las principales rutas de navegación, la legislación castellana en materia comercial, sus alianzas y los tratados suscritos con otras naciones, así como la práctica de la violencia legal en el mar en todas sus vertientes, siempre al servicio de los intereses de la monarquía. González Arce no ha querido olvidar a los hombres que hicieron posible la navegación y el comercio, aunque como él mismo indica, lo hace de manera muy superficial, ya que el tema merece un estudio pormenorizado.

Una monografía sobre el comercio medieval no puede estar completa sin abordar el papel central que tuvieron las corporaciones de profesionales, especialmente los consulados de

mar y mercantiles, que desempeñaron con eficacia tareas que posteriormente acabarían correspondiendo al Estado. Así, en el capítulo cuarto se aborda el estudio del Consulado de Bilbao desde sus orígenes, pasando por la estructura, funcionamiento y competencias internas, especialmente las referidas a su financiación a través de las averías, excepcionalmente conservadas en el puerto bilbaíno para el periodo de 1481 a 1501, y que se complementan con las manifestaciones de extranjeros. Pero el Consulado fue mucho más que un organismo de regulación del tráfico portuario, ya que desempeñó funciones de representación a través de sus delegaciones en puertos europeos, defendiendo no solo los intereses de sus socios, sino también los de la Corona. El control del comercio castellano con Europa del Norte dio lugar a luchas corporativas entre los consulados de Bilbao y Burgos, sin que se lograra desbancar a Burgos, una ciudad sin puerto, de su puesto de primera plaza comercial del Atlántico Norte. Sin embargo, la Universidad de

Mercaderes bilbaína, en la lucha paralela que mantenía en el entorno de la ría, sí que consiguió alzarse con la victoria al hacerse con todo el valor añadido de la actividad portuaria, relegando a Portugaleta a un mero papel de comparsa de sus intereses.

Como se puede ver, este trabajo trasciende el ámbito puramente local para mostrar la complejidad de la actividad comercial y de los intereses políticos y económicos que giraron en torno a ella dando voz a sus protagonistas a través de un extenso e impagable corpus documental. A partir de ahora, y gracias a este libro, Bilbao será uno de los puertos mejor analizados de la Europa medieval.

Elena Catalán Martínez
Universidad del País Vasco/EHU

<https://doi.org/10.33231/j.ihe.2022.09.003>