

## LA DESPROTECCIÓN JURÍDICA EN LA ACTIVIDAD MARÍTIMA DEL VIZCAÍNO BAJOMEDIEVAL

FÉLIX ALONSO Y ROYANO\*

SUMARIO: 1. *Vizcaya y la actividad marítima.*—2. *Riesgos en el transporte y del transportista.*—3. *La desprotección jurídica efectiva.*—4. *Aseguramiento jurídico de la actividad marítima.*

### 1. VIZCAYA Y LA ACTIVIDAD MARÍTIMA

La actividad mercantil del País Vasco ha sido repetidas veces estudiada y ha dado como consecuencia trabajos de investigación suficientes como para que se puedan aportar novedades dignas de mención. Por ello la pretensión de este comentario no es otra que llamar la atención sobre un aspecto, a mi juicio lo suficientemente interesante, como para reparar en él los historiadores del derecho. Se trata de la desprotección jurídica, en su aspecto práctico, es decir, efectiva, en la actividad marina del vizcaino bajomedieval, y más concretamente en los siglos XIV y XV.

Es sabido que Vizcaya, sobre todo por su situación socio geográfica, fué el puerto vector de Castilla hacia el norte europeo. El transporte marítimo de grandes masas de mercaderías con destino a Burdeos, Londres y Brujas, verdadera encrucijada mercantil del norte de Europa, en Flandes, e incluso hasta la costa meridional de Marruecos, unas veces como simples transportistas del flete perteneciente a distintos mercaderes castellanos, valencianos o catalanes, e incluso venecianos, como nos acredita Torre y del Cerro <sup>1</sup>, y otras ejerciendo

---

\* Doctor en Derecho. Abogado. Profesor-Tutor de Historia del Derecho y sus Instituciones en el C.A. «Bizcaya». Portugalete.

<sup>1</sup> TORRE Y DEL CERRO, A DE LA. Documentos sobre las relaciones internacionales de los Reyes Católicos. C.S.I.C., Barcelona. 1949-1966.

por sí el comercio, fletando sus propios navíos, fué una de las principales ocupaciones mercantiles de los vecinos del Señorío de Vizcaya <sup>2</sup>. No en vano el Fuero Viejo de Vizcaya expresaba que «todo hidalgo es libre para comprar y vender en sus casas y recibir mercancías, con la condición de respetar las costumbres y privilegios de las villas».

Marinos e industriales navieros florecieron en Vizcaya en el siglo XV, y como simple muestra puede citarse a los Martínez de la Plaza, de Deusto; los Zurbaran, de Bilbao; los Pedriza, de Portugalete, o los Licona, de Lequeitio. Y así pudo decir Juan Escalante de Mendoza, que las mejores naves que se hacía eran de Vizcaya y su comarca, «siendo los marineros vizcainos prestos y animosos en lo que toca a navegar por costa y derrota».

Supieron también conformar sus naves especialmente para el transporte, adoptando la forma de las «kogges» hanseáticas en «cocas» más adecuadas para la carga y su transporte.

Es en esta época, siglos XIV y XV cuando los marinos vascos, junto a los cántabros, se unen en la «Hermandad de la Marina de Castilla» que, unidos a los mercaderes burgaleses, formando el vector comercial Burgos-costa vascocántabra, estabilizan la ruta de Flandes y compiten con los hanseáticos que traían arenques, sal y paños, siendo estos últimos a lo largo del siglo XIV la mejor moneda transaccional, similar a las especias de las Indias que traían los italianos. Hasta tal punto la ruta de Flandes estaba estabilizada que la instalación de una colonia de mercaderes castellanos en Brujas disponía de un estatuto privilegiado similar a las «hansas o gildas» germánicas, es decir asociaciones de mercaderes, cofradías religiosas y sociedades de auxilios mutuos y de defensa de sus intereses, y ya en 1429 eligieron un prior y dos cónsules, como representantes e intermediarios entre ellos y las autoridades de Brujas.

Así los transportistas marítimos vizcainos, entre 1403 y 1405, crearon un establecimiento gremial en Cádiz, con cónsules cuyos cargos se renovaban anualmente. Más tarde, el 18 de marzo de 1500, los Reyes Católicos, confirmaron las Ordenanzas de los pilotos vizcainos que en esa ciudad se habían organizado mucho antes. Y ya en 1430, vizcainos y guipuzcoanos, establecen puntos de contratación en puertos ingleses, como es el caso del guipuzcoano Juan Amezueta. Las relaciones navieras y mercantiles eran de tal importancia que las villas hanseáticas mantenían casa de contratación en el puerto de Bilbao y en el de San Sebastián, con transportistas navales del Señorío de Vizcaya.

Por otro lado toman importancia, junto al de Bilbao, los pequeños puertos de Portugalete, Bermeo, Lequeitio, Ondarroa, Deva, Zumaya y Motrico cuyos

---

<sup>2</sup> Vid. GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A. et alii. Bizcaya en la Edad Media. Haranburu, San Sebastián. 1985.

marinos transportistas constituyen un rasgo esencial en el transporte y aseguramiento del trigo entre Sicilia, sur de Italia y norte de Africa, con sus flotas auxiliares <sup>3</sup>. Y así puede decirse que en 1427, asociaciones de mercaderes de Francia, Inglaterra, los Países Bajos, y también mercaderes españoles expedieron una flota vizcaína con mercaderías con destino a puertos del Mar Báltico.

Nos dará idea del importante tráfico mercantil de los pueblos vizcaínos, la compleja estructura que componía el comercio exterior castellano: Tránsito, compra y venta de lana, hierro <sup>4</sup>, (verdaderos filones de la exportación castellana), paños, artículos alimenticios, vinos, productos manufacturados y materias primas de origen animal y vegetal, eran la moneda corriente de aquel auge comercial.

El transportista marítimo vasco aparece en el Mediterráneo a principios del siglo XIV y su presencia se registra hasta finales del siglo XV. Abastecen a los catalanes de arenques, lana, seda y llevan a Génova la sal y el esparto de Ibiza, a la vez que transportan salazón y como dicen Dufourcq y Gautir-Dalché <sup>5</sup> esa colonia vasca, representada por un cónsul, alquilaba sus servicios a negociantes genoveses, lo que nos demuestra el importante papel del marino vasco en general y del transportista vizcaíno en particular, no solamente en la franja costera atlántica, sino en la cuenca mediterránea.

Semejante actividad produce, naturalmente, dos fenómenos sociológicos imbricados entre sí: El mero riesgo del transporte marítimo y su aseguramiento a través de la protección jurídica.

Algunos autores <sup>6</sup> han destacado la inoperancia de los vizcaínos como mercaderes de sus propias mercancías, limitándolo al ejercicio de la intermediación. No podemos estar de acuerdo con Heers, dada la documentación que lo contradice y que manifiestan con profusión los estudios de García de Cortazar et alii y con los que estamos totalmente en sintonía.

<sup>3</sup> HEERS, J. Occidente durante los siglos XIV y XV. Labor, Barcelona. 1968. (Pág. 128).

<sup>4</sup> No hay más que ver que la mayor parte de la producción de hierro procedía, fundamentalmente de la zona de Somorrostro de cuyos yacimientos era propietaria la familia Salazar, en Vizcaya, y con un yacimiento de 24 x 6 kmtrs, y cuya extracción y trabajo del mineral se reglamentaba a través del «Fuero de las ferrerías» de 1440, distinguiendo entre ferrerías mayores y menores, cuyas fundiciones y forjas sumaban 125 en 1480, pasando la producción de hierro desde principios a finales del siglo XV, de 18.500 a 38.500 quintales (46 kgrs, el quintal). Este hierro de las «ferrerías» vascas era el que formaba el equipamiento de las naves (clavos, cadenas y anclas) y el armamento (cañones, espadas, cadenas y aparejo de abordaje).

<sup>5</sup> DUFOURCQ, CH., E. y GAUTIER-DALCHÉ, J. Historia económica y social de la España cristiana en la Edad Media. El Albir, Barcelona. 1983. (Pág. 261).

<sup>6</sup> HEERS, J. Le prix de l'assurance maritime a la fin de Moyen Age. Variorum Reprints Lauden. 1979.

Pero dentro de la actividad marítima del vizcaíno, no solo se encontraba la del transporte de mercaderías por cuenta ajena o propia, sino la de la piratería, bien que no a gran escala, y que nos hace pensar si esta última actividad no dió origen a la tan frecuente actividad del contrabando a que se dedicaron los vizcaínos del siglo XIX y hasta bien entrado el siglo XX, fundamentalmente en las poblaciones de Mundaca, Busturia y Guernica, puntos que bordean el entrante de la ría de Kanala.

## 2. RIESGOS EN EL TRANSPORTE Y DEL TRANSPORTISTA

El siglo XV va a ser, en el campo marítimo, un período rico en innovaciones técnicas que van a dar, consecuentemente, una sensible mejoría en la navegación y por ende en las relaciones comerciales, también en lo que corresponde a Vizcaya. Tal es el caso de la brújula, de las leyes del magnetismo terrestre, de las tablas trigonométricas o de Martelugio, y las mejoras técnicas en mapas, cartularios y portularios. Añadamos a eso la evolución en la construcción naval innovando el casco, el timón y la propulsión, y veremos que todo ello redundará en un aumento de la frecuencia marítimo-mercantil del transporte y de una determinada seguridad del mismo.

A «grosso modo» dos tipos de riesgo se pueden indicar: Aquellos producidos por la naturaleza, y por tanto ajenos a la voluntad humana, y los que produce el hombre, es decir, queridos por su voluntad y pretendiendo un resultado dañoso para un tercero y beneficioso para sí. Entre los primeros se encuentran las dificultades de la navegación, la posibilidad de un naufragio en alta mar con el correspondiente deterioro e incluso pérdida de la carga, bien fuese debido a tormentas y fenómenos climatológicos, bien a deficiencias o vejez de los buques. Incluso dificultades técnicas de maniobra, anclaje y amarre en los puertos o fondeaderos, podían dar al traste con la carga. Y entre los segundos el propio naufragio de la nave provocado artificialmente, a través del engaño desde las costas, encendiendo hogueras que confundieran a los navegantes llevándolos hacia escollos y bancos de arena que los hiciesen encallar o el abordaje por piratas y corsarios, sin contar los motines de los marineros para quedarse con el barco y las mercancías.

Así tenemos el ejemplo de, como en 1486, con motivo de las quejas recibidas de los mercaderes bretones a los que los piratas de Zumaya, conocidos como Martico y Zarauz, habían apresado su nave, los reyes Isabel y Fernando, encomendaron al Corregidor de Vizcaya para su castigo. Y en 1487 envían una provisión real a los navieros bilbaínos permitiéndoles la fabricación y uso de pólvora a emplear en sus navíos contra los corsarios. En 1492 se estipuló por el Bachiller Villalón y por Alonso de Quintanilla, comisionados por los reyes que, dado el cúmulo de piratas y corsarios que pululaban por el Golfo de Vizcaya y

al objeto de mejor pertrechar la defensa de las naves, los factores comerciales debían contribuir con un porcentaje sobre las mercaderías que se transportasen.

Dicen García de Cortazar et alii, que los vizcaínos compaginan perfectamente las actividades de transportistas, comerciantes y piratas, aunque ésta última actividad esté más unida al transportista que al mercader. Tienen razón estos investigadores habida cuenta de la profusión documental que sobre la actividad corsaria vasca tenemos. Lo mismo roban a franceses, portugueses e ingleses, que a sus mismos compatriotas vascos, cual es el caso de Juan Iñiguez de Zúñiga, esquilmando a Juan de Salvatierra<sup>7</sup>; el del Preboste de Bermeo, Nicolas Petri, abordando en las costas de Bayona, el barco cargado de trigo y vituallas, de Willian Arnaldi de Verges; el del robo del alcalde de Bilbao en su puerto, a un mercader de Valladolid<sup>8</sup> o, por último, el robo en 1484, de la nave de Martín Ochoa de Larrea, de Bilbao, por su convecino Pedro Ibáñez de Zurbarán. Estos ejemplos nos hacen ver la frecuente dedicación a la piratería, de transportistas vizcaínos a todo lo largo de los siglos XIV y XV.

La documentación que nos habla de pleitos y reclamaciones judiciales, acerca de la elección de las mercancías destinadas a ser lanzadas al mar, el reparto equitativo o igualitario de las pérdidas entre los mercaderes propietarios de aquellas, o incluso la recuperación, siempre parcial, de las que eran arrastradas por el oleaje hasta la orilla donde muy frecuentemente eran recogidas y apropiadas por los naturales del lugar, con los que luego había que discutir, y generalmente repartir, los bultos, acredita la existencia frecuente de estos riesgos marítimos con las graves consecuencias de la pérdida parcial o total de las mercancías. Estamos pensando que la medida preventiva del maestro de la nave consistente en lanzar al agua las mercancías más pesadas ha quedado de antiguo conformada como la figura jurídica de «la hechazón», llegando a nuestro vigente Código de Comercio a través del Título IV del Libro III, «Del Comercio marítimo», y más concretamente en los arts. 811, 2ª, en relación con el 660, sobre el concepto de «avería gruesa o común»<sup>9</sup> y cuya institución se viene conociendo desde la organización griega del comercio internacional entre puertos como Istro o Panticapeón, en el Mar Negro, Efeso y Mileto en el Asia Menor, o Alejandría en Egipto durante la época Ptolemaica. No hay mas que recordar las leyes marítimas rodias que se encontraban en vigor por doquier<sup>10</sup> y que el Digesto (L. XIV, t. XX), haciendose eco de ella también transmite.

---

<sup>7</sup> GARCÍA DE CORTAZAR et alii. Bizcaya en la Edad Media. Haranburu, San Sebastián, 1985. (t. II, Pág. 254).

<sup>8</sup> (t. II, págs. 261-63).

<sup>9</sup> Código de Comercio.

<sup>10</sup> BIANCHI BANDINELLI, R. (director). Historia y civilización de los griegos. Vol. VIII (Economía, derecho, religión. Moretti, L. et alii). Icaria-Bosch, Barcelona, 1983. (Pág. 79).

Ya a principios del Siglo XII, tanto el «Fuero de San Sebastián», estudiado por Banus <sup>11</sup> que procedente del de Estella, había otorgado el rey de Navarra, Sancho el sabio; la carta sobre naufragios o «Wreckum» y los «Roles de Olerón» o «jugements», <sup>12</sup> pretenden neutralizar, muchas veces sin conseguirlo, la arraigada y consuetudinaria apropiación de los despojos en los naufragios.

En cuanto a la piratería ha sido profesión marítima desde los tiempos más antiguos hasta nuestros días. En la actualidad es regulada con detenimiento en los arts. 14 a 22 del Convenio de Ginebra sobre Alta Mar, de 1958 <sup>13</sup> y cuyo concepto actual lo define el art. 15, como:

«Todo aspecto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación a los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

a) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.

b) contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

c)...»

Este riesgo del abordaje pirata era alto, desde los tiempos más antiguos, ya que los asaltantes se encontraban en las rutas comerciales de donde sacaban pingües beneficios, a veces incluso sin mayor riesgo para ellos, hombres avezados al mar y sus peligros. Incluso «compraban barato» la mercancía, como es el caso ocurrido al transportista vizcaíno Pedro de Larraondo que es abordado por la nave de Lope Barata y despojado en Cartagena, de las mercancías que traía desde Flandes para el factor general de la compañía Datini en Valencia. La carta, publicada por Federico Melis <sup>14</sup> dice así:

---

<sup>11</sup> BANUS AGUIRRE, J.L. La sociedad vasca rural y urbana en el marco de la crisis de los siglos XIV y XV.

El «Fuero de San Sebastián» (1.180) en su Cap. I, artc. 10, expresa: «Si aconteciese que alguna nave naufragase en término de San Sebastián, los mercaderes de la nave recuperaran la nave y todas sus mercancías, dando 10 sueldos y su lezda, según más arriba». («Lezda» era el tributo que se pagaba por mercancías).

<sup>12</sup> Carta sobre naufragios («Wreckum» otorgada en Mesina en 1190, por Ricardo Corazón de León, rey de Inglaterra y Guyena. «Roles de Olerón», también denominados de La Rochelle, no eran otra cosa que sentencias emitidas por el tribunal marítimo de la isla de Olerón, que en su primitiva redacción gascona y más tarde normandobretona, circularon por toda Europa y adquirieron incluso fuerza legal.

<sup>13</sup> AKEHURST, M. Introducción al derecho Internacional. Alianza, Madrid. 1972 (Pág. 272).

<sup>14</sup> MELIS, F. Documenti per la storia económica dei secoli XIII-XVI. Firenze, 1972. (Pág. 182).

«En el nombre de Dyos, amén.

Luca de Sera: yo Peydro de Larraondo, asyn commo Dyos quyere. Otrosy sabet que, beniendo de Flandes, estando en Cartagena, me tomó la nao de Lope Barata, capytán de una nao e de 2 barchas, e sabet que la nao ha llevado e que me ha pagado la meatad e la otra meatad yo lo dexo andar: que baia en mal ora. E he dexado 2 onbres dentro, sy podrán cobrar alguna cosa. E sobre esto vos rruego, que por la cotya que vos abedes d'aber, yo tengo aquy miel e bynos e olyo, fasta en 20 toneles, que puede montar la buestra contya, que sabet que tomó Sancho Martinez Bangoa, en Brujas, de Gulyán, fasta en contya de 350 francos. E d'esto cred por cyerto que vos abedes tenido en mi buen amigo: que, sy otro onbre fuera, nunca obyeredes un dynero d'esta contya, que yo he gurado, sobre los santos, byen tres e quatro beses, que non habya ninguna mercaderya de florentenis, nin 8enuebes. E cred que benían aquy fasta en 2 balas de pannos de Gácome, de que es patrón de una nao, que ha conprado la meatad micer Neroço: e sy él beniera en mi acomienda aquellas 2 balas, nunca fueran perdydos. Mas yo vos rruego, quanto vos puedo rrogar, que enbyedes rrecado cyerto con éste, que esta carta vos dará por esta rropa, que non sepa ningún onbre del mundo, synon cred por cyerto que, sy estos honbres sopyeren que la rropa es buestra, que vos abredes más danno que vos non pensades: e por tanto vos rruego, quanto vos puedo rrogar, que fagades rrecado luego e que enbiedes una barca calladamente por esta rropa, que baia en Alymería o en Denia. E sabet que costa el tonel d'olyo 25 florynes; e el tonel de miel, 26 florynes; e el tonel de bynos de Lepe, de los mejores que son en el mundo que nos sabemos, a 24 florynes. E sobre esto vos rruego que vos espachedes, luego que yo non esté aquy por otra cosa, synón por vosotros, e enbyad las cartas que abedes sobre la nao, todas, e non curedes de canbyo ninguno que en mercadurya que vos aquy levades, vos podes byen ganar la meata(d): pasado que aquy non costa el tonel 17 francos; en Flandes bale byen 60 francos el tonel de olyo; e el tonel de miel 70 francos; e el tonel de bynos d'estos non a de logar que non balga en Catalonia 20 florynes a lo menos. E rruego vos, asy commo vos he fecho buena onbra, que me delybreres luego, que gasto cada dya del mundo de un franco pasado. E yo fuera agora en Genoa, synón por voso tros; e yo lo he fecho por amor de miçer Luca e de vosotros, por la bondad que he fallado en vosotros. E cred por cyerto que este onbre non ba por otra cosa, synón por buestro fecho: que cred por cyerto que, sy estos catalanes sopyesen que vuestros dyneros eran en esta nao, nunca obyeredes nada. E non fagades saber a ellos, synón estos corsaryos poco ha que son andados d'aquy: gue, sy estos sopyesen es aquy buestra rropa, non serya menester que 108 catalanes vos quyeren peor que non a moros. E dé vos Dyos salud, amén.

1398

A Lucas de Sera, en Balençya. Da Eviza, di 12 di dicenbre».

Se aprecia por un lado, la aparente fidelidad del transportista que se mantiene a la expectativa de la llegada de noticias del factor Luca de Sera, en cumplimiento de un contrato de transporte, a la vez que le notifica el despojo de que ha sido objeto, cuando menos parte de su mercadería. Por otro lado le da noticias de, no solamente los precios del vino, aceite y miel, sino de los

márgenes gananciales que tales mercancías tienen en los mercados de llegada, sean estos Flandes o Cataluña, y además le advierte de las precauciones que ha de tomar acerca de las ropas que siendo del factor obran en poder del transportista que desea reintegrar a su dueño.

El riesgo del transporte marítimo era, sin duda, muy alto, y la incertidumbre, por la tardanza de noticias, así como la inseguridad de arribadas a los lugares previstos, no menos problemática. No sólo los bultos, sino los marineros corrían riesgos, como bien vemos en esta carta en que se da la noticia de tal situación:

«E he dexado 2 onbres dentro, sy podrán cobrar alguna cosa» ¿Qué suerte habrían de correr aquellos mandatarios? ¿Cómo y cuando habrían de volver, con o sin la misión encomendada? ¿Dónde sería la arribada?

### 3. LA DESPROTECCIÓN JURÍDICA EFECTIVA

Aunque en su actividad marítima del transporte de mercaderías, el transportista vizcaíno se encuentra teóricamente protegido a través de Privilegios y Pragmáticas reales, al priorizar la garantía del flete a las naos castellanas sobre las extranjeras, a lo largo del período comprendido entre las postrimerías del siglo XIV y todo el XV<sup>15</sup>, lo cierto es que no pasan de ser medidas que no se llevan a la práctica por los problemas de índole política y económica que su puesta en vigor podría originar. Tal es el caso del Privilegio dado por Enrique III (dinastía Trastámara) a los vizcaínos en 1397, y que al año siguiente ampliará a todo su reino, sobre la prohibición transportadora a los extranjeros, excepto en naves de los naturales, si bien es cierto que tal medida no tiene efectos prácticos para los transportistas marítimos vizcaínos, a lo largo de una centuria. Tal es así que reinando ya Isabel y Fernando, a los que a finales de 1496 otorgó el Papa Alejandro VI, Rodrigo Borgia, el título de «Reyes Católicos», se produce en los puertos vizcaínos tan grave competencia con naves extranjeras, a la hora del flete y transporte marítimo de mercaderías, que se elevan repetidas quejas de los transportistas a la corona para que ponga fin a tales agravios y competencias que hacen peligrar incluso el oficio de transportista. Consecuencia de ello son las Cartas de Privilegio que el 20 de marzo de 1499 emiten Isabel y Fernando<sup>16</sup> protegiendo el transporte nacional ante el extranjero.

«Sepades –dicen en ese documento jurídico– que a mi es fecha relación que muchos de mis súbditos e naturales que tienen navíos de suyo reciben agravio e

---

<sup>15</sup> FERNÁNDEZ DURO, C. «La marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española». (Historia General de España). El Progreso Editorial, Madrid. 1891.

<sup>16</sup> Colección VARGAS PONCE (inédita). P.T. 47, fol. 367-371. Real Academia de la Historia.



daño en dar como se da lugar e premisión a los extranjeros de otros reinos y naciones que bienen a mis reinos e cargan sus navíos con las mercaderías e mantenimientos que mis naturales han de cargar e cargarían en sus navíos para otras partes quien sea para fuera de los dichos mis reynos o para ellos por manera que los dichos extranjeros llevan en sus navíos los fletes e otros intereses e provechos que podrían o devrían haber mis naturales y de esto diz que reciben mucho daño que a los dichos extranjeros se les paga los fletes en moneda de oro e plata <sup>17</sup> e la sacan fuera del reino e mis naturales non fallan que cargar para navegar en sus navíos y aprovecharse de ellos de los que a mi viene gran deservicio e a los dichos mis naturales mucho daño...».

Sin embargo semejante mandato no puede ponerse en práctica ante los disturbios que entre transportistas del lugar y los mercaderes ingleses y bretones se originan, hasta el punto de que, viendo peligrar su propio comercio en el puerto de Bilbao, que se ve paralizado por la negativa de aquellos mercaderes que provocan revueltas y enfrentamientos entre los transportistas naturales y los foráneos, los propios transportistas vizcaínos solicitan, si no la revocación, cuando menos la suspensión de la Pragmática Real, hasta en tanto se hayan calmado los ánimos y hayan partido con sus fletes los transportistas y mercaderes extranjeros. Así la corona se ve en la necesidad de dulcificar, en beneficio del mantenimiento pacífico del comercio marítimo castellano, suspendiendo su anterior ordenanza y dejando sin efectividad la protección jurídica del transportista vizcaíno, con la emisión de la siguiente Célula Real:

«Sepades que por parte de los maestros de naos del condado de Vizcaya y provincia de Guipuzcoa, nos fué hecha relación disiendo que en el puerto de la dicha villa están más de 30 naos suyas y otras tantas de ingleses y bretones esperando cargazón para les fletar. Y que por su parte fuisteis requeridos por una nuestra carta pragmática, para que ninguna mercadería se cargase en navíos extranjeros habiendo navíos de nuestros súbditos y naturales, y temen que hayan encuentros entre los maestros de las naos. Y porque despues de mandar dar la pragmática dimos una nuestra célula que es esta que se sigue: a los corregidores y otros justicias de los puertos de la mar. Bien sabeis como mandamos dar la pragmática prohibiendo cargar en navíos extranjeros mercaderías de nuestros súbditos. Y por que a nos es hecha relación que antes de la publicación de la dicha carta estaban fletados algunos navíos extranjeros, y si ahora se hubiesen de tornar vacíos parece que recibirían daño...».

El número de barcos de transporte fondeados en el puerto de Bilbao, la diversidad de nacionalidades, genoveses, venecianos, ingleses, gascones, bretones y castellanos, y las normas legales de protección al transporte nacional, si bien no suelen llegar a entrar en vigor, nos hace ver la importancia del tráfico

---

<sup>17</sup> Esa pretensión de evitar la salida y evasión del patrón dinero venía de antiguo, ya que Alfonso X (1252-1284) había prohibido las exportaciones de metales preciosos y dinero efectivo.

mercantil de los puertos vizcaínos y sobre todo el de Bilbao, fundamentalmente a lo largo del siglo XV.

Va apareciendo así todo un corpus normativo mercantil que se estabiliza a partir de la segunda mitad del siglo XIII con el control de los intercambios comerciales<sup>18</sup> con el exterior que además es repetidamente solicitada por las Cortes al rey su estricta aplicación reglamentaria, y que por otro lado nos hace ver que no siempre se practicaba con rigor.

Exportación de productos castellanos por idéntico valor al de las importaciones, autorización real o licencia de salida o «saca» a la exportación de ganado, especialmente el caballo, carne, trigo y cuero, entre otras, y que hacen aparecer la figura jurídico-administrativa de la «licencia de exportación», presentación de fiadores con aval financiero suficiente que se responsabilizaran de los hipotéticos fraudes, registro de peso y cantidad de la mercadería, y lo que podríamos denominar como «tasa portuaria», es decir el derecho real a percibir el «diezmo», de probable origen musulmán, «ad valorem» en entradas y salidas de los productos transportados, y que ya a partir de 1340, la «sisa y alcabala», ya establecida por Sancho IV, como impuesto general sobre las transacciones, adquiere carta de naturaleza.

En este aspecto, la tributación de Vizcaya al rey, era la correspondiente a casas censurarias, villas, 16 dineros viejos por las herrerías, diezmos de las iglesias, y los derechos del preboste. Existían, eso sí, aduanas o «puertos secos», en Vitoria, Orduña y Balmaseda, como puntos de tránsito y confluencia con Vizcaya, de tal manera que los mercaderes que desembarcaban sus géneros en los puertos del Señorío, si su destino era Castilla o Navarra, tenían que pagar en las antedichas aduanas el «diezmo o portazgo». De ese modo pudo Juan II, rey de Castilla, emitir un cuaderno de disposiciones en 1447, a un tal Elorriaga, por el que se contrataba con él, por un período de 6 años, el arrendamiento de aquellos diezmos o rentas que pudiera reportar al tesoro real, la mar de Castilla. Y en 1488, reinando Isabel y Fernando, tal tributo se configuraba como un arancel cuyo registro llevaba la Contaduría Mayor.

Ya desde su carta fundacional, D. Diego Lópe de Haro, exime a la plaza y puerto de Bilbao de «portazgo» y «emienda» y despues D<sup>a</sup> María añade las «cuezas e recuajes», además de fijar los miércoles un mercado, «con los cotos y calofías que se contienen en el vuestro fuero». Garantizando D. Diego el tráfico marítimo desde el puerto de Bilbao al Abra, es decir por la ría del Nervión, cuando expresa:

«E otrosí vos otorgo que en nuestro puerto Galet ni en la barra ni en toda la canal que non haya precio ninguno de nave ni de baxel que vengan o salan del lugar cargados con sus mercaderías, e mostrando recaudo que vienen a esta

---

<sup>18</sup> DUFOURCO, CH-E Y GAUTIER-DALCHÉ, J. Historia económica y social de la España cristiana en la Edad Media. El Albir, Barcelona. 1983.

villa de Bilbao o van della e pagando las costumbres e los derechos del señor que non sean retenidos ni embargados por razón de precio».

Exacciones comerciales y marítimas que se van consolidando, primero con la carta de otorgamiento de Fernando IV, fechada en Burgos el 4 de enero de 1301, al confirmar:

«... por ruego de dicho D. Diego e por facer bien e merced al concejo de Bilbao sus vasallos, tambien a los que ahora son como a los que serán de aquí adelante, quitamosles de portazgo, que lo non den en todos los logares de nuestros reynos, salvo en Toledo, en Sevilla e en Murcia; e otrosí les quitamos de trentazgo e de oturas e de emiendas e de peages e de entrada e de salida tambien como por mar como por tierra»,

y que más adelante la hija del Conde D. Lope amplía al monopolio mercantil de Bilbao y prohibiendo:

«tener compra ni regatería ninguna en todo el camino que va de Areta fasta la villa de Bilbao»,

disponiendo

«que el camino que va de Orduña a Bermeo que pasa por Echévarri que vaya por aquesta villa de Bilbao, e non por otro lugar, sinon por esta villa, e cualquier o cualesquier que otro camino tomasen sinon este de Bilbao mando al mio prestamero de Vizcaya e a los mios merinos e al preboste de esta villa que les den todo cuanto les fallaren por descaminados».

Del auge espectacular del comercio exterior castellano y de su estricta reglamentación pública, nos habla Valdeón Baroque<sup>19</sup> expresando que la misma ha dado pie a considerar la aparición de una política «premercantilista», en base a la protección real a los mercaderes, los pactos y convenios comerciales con otras potencias y la rígida tributación de determinados productos.

Cabe pensar con la creciente importancia del tráfico portuario, en la existencia e importancia, como hemos dicho más arriba, de un tráfico de contrabando en los puertos vizcaínos, sobre todo de trigo, caballos y madera, de manera permanente o circunstancial, dependiendo de las licencias o «sacas» a la exportación de los productos. Conducta institucionalizada como tal figura jurídica, a tenor de las severas penas que la misma comportaba.

La expansión e influjo de la actividad transportista del marino vizcaíno tenía secular importancia si nos atenemos a su instauración y permanencia, incluso en lugares tan alejados como Andalucía, desde su participación en el asedio a Sevilla al mando del mercader burgalés Ramón Bonifaz.

---

<sup>19</sup> VALDEÓN BAROQUE, J. Historia de España (dir. M. TUÑÓN DE LARA) t.IV. Feudalismo y consolidación de los pueblos hispánicos.- Labor, Barcelona. 1983 (Pág. 121).

Puede que debido a las peculiaridades de Vizcaya, esté justificada una cierta desprotección jurídica, si tenemos en cuenta algunos datos y antecedentes. Ya a principios del siglo XIV los marinos vizcaínos, entre ellos los bermeanos, habían tenido escaramuzas con las naves inglesas como se desprende de las cartas que en 1317 le dirige a Eduardo III de Inglaterra, el rey castellano Alfonso XI, respondiendo a sus pretensiones de reparación de daños, que los vizcaínos no pertenecían a Castilla, sino a la Señora de Vizcaya, D<sup>a</sup> María Díaz de Haro I, casada con el infante D. Juan, con lo que los daños que pudieran ocasionar los vasallos castellanos no correspondía resarcir a los vasallos de D<sup>a</sup> María. Venía a confirmar lo anterior las cartas dadas contra los vizcaínos, como nos indica Labayru <sup>20</sup> por los jurados de Bayona que, siendo súbditos de Inglaterra, las anulan porque siendo Vizcaya de D<sup>a</sup> María «no tiene imperio ni gobernación en ella el rey de Castilla».

Es obligado hacer una breve referencia al ambiente de guerra marítima y actos de piratería que vivieron los mercaderes y transportistas de la 2<sup>a</sup> mitad del siglo XIV, en el canal de la Mancha, paso obligado a Flandes, hasta que los vascos consiguen, en la práctica, el monopolio del transporte en el Golfo de Vizcaya, tras los saqueos a las costas inglesas, llegando hasta las afueras de Londres (Gravesend) en 1380. Todo lo cual no impide que, con la llegada de la Casa de Lancaster al poder, los piratas ingleses, al mando de Harry Pay, amenazaran constantemente las rutas comerciales castellanas <sup>21</sup>.

No es pues de extrañar que en octubre de 1403, fuera atacado y muerto el mercader bilbaíno Sancho de Gorostiza, por un navío inglés que abordó a la nao vizcaína hundiéndola y arrebatiéndola su mercancía. Así, se manifiesta permanentemente y dentro de una teórica protección jurídica, una efectiva desprotección por imposibilidad física de la justicia real para satisfacer y resolver la demanda de los justiciables a los casos y responsabilidades que de continuo plantean. Unas veces por la lentitud de petición de responsabilidades y de puesta en marcha de los procedimientos judiciales, otras por imposibilidad material de llegar la justicia real al fondo de la cuestión, y las más de las veces, por paralización de las normas, ante conveniencias u oportunidades políticas, lo cierto es que, en ocasiones la justicia, como ocurre frecuentemente, llegaba tarde, mal o no llegaba nunca.

Iturriza y Zabala <sup>22</sup>, publica la Carta de población a Villaro, concedida por los Señores de Vizcaya D. Juan Nuñez y D<sup>a</sup> María, el 15 de agosto de 1338 que, en síntesis y para lo que nos interesa dice así:

---

<sup>20</sup> LABAYRU, E.J. DE. Compendio de la Historia de Bizcaya. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao. 1975 (Pág. 111).

<sup>21</sup> SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. Historia social y económica de la Edad Media Europea. Espasa-Calpe, Madrid. 1984 (Págs. 218-23).

<sup>22</sup> ITURRIZA Y ZABALA, J.R. Historia General de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones. Bilbao, 1967 (Págs. 251-253).

«En el nombre de Dios padre e Hijo e Espiritu Santo, e de la Virgen preciosa Santa María, a quien tenemos por Señora, e abogada en todos nuestros fechos. Sepan quantos esta carta vieren como yo don Joan Nuñez, Señor de Vizcaya, Alferrez del Rey, e yo doña María, su muger, Señora de Vizcaya, con placer e voluntad de todos los vizcaínos, facemos en hiermo población e villa que pusimos nombre de Haro; e, por facer vien e merced al Concejo de dicho lugar de Haro, e a todos los pobladores que ahora moran, e venieren a morar de aquí adelante (salvo los nuestros Labradores que nos tenemos por vien que vengan hi a probar), tenemos por bien e mandamos que sean francos, e libres, e quitos de todo pecho, e de todo pedido, e de fonsado, e fonsadera, de ayuda e servicio, e de toda servidumbre del día de oy que esta carta es fecha en adelante fasta siete años complidos que se siguen.

(sigue aquí la descripción de las lindes, para continuar así):

Et otro sí, tenemos por vien e mandamos que hayades mercado en la dicha Villa de Haro, e lo fagades cada semana el dia de Savado e todos cuantos a el vinieren, que vengan salvos, e seguros, e bayan seguros a sus logares quitos de prenda, e de todo embargo. Otro si, tenemos por vien e mandamos que hayades las Iglesias de la dicha Villa a vecindad para bos, e buestros fijos e buestros nietos, e para aquellos que de bos venieren moradores en la dicha villa. Otro si, tenemos por vien e mandamos que hayades en todo complidamente el fuero de Logroño, e que bos mantengades en justicia, e en derecho, así en homecillos, como en calopñas, e buenos vsos, e buenas costumbres, e en todas las otras cosas ansi en general, como en es pecial, ansi como los de la villa de Logroño lo han de fuero; e otro si que hayades Alcaldes, e Jurados, e Prebostes, e Escribanos, e Sayon de buestros vecinos, e non de otro ninguno, e ante ellos que cumplades de fuero, e de derecho a todo home que bos lo demandare; e las alzadas que las hayades para ante los Alcaldes de Bermeo, e dende para ante nos.

Otro sí, tenemos por vien que las azemilas que andovieren de aquí adelante con sus cargas de Bermeo e de Bilbao a Vitoria acosadamente, ansi Alabeses como otros homes cualesquier que bayan por la dicha Villa de Haro, e non por otro lugar, salvo los Vizcaínos que bayan por do quisieren. Otro si, tenemos por vien, que non haya compra, nin venta, nin pasaderia acosada en toda tierra de Arratia, salvo en la dicha villa de Haro; e otro si, las cargas de pescado fresco vayan por do quisieren. E mandamos por esta nuestra carta a qualquier que sea nuestro Prestamero en Vizcaya, e a otro qualquier que andobiese por Nos en goarda de esa tierra que la fagan tener, e goardar ansi como dicho es este fuero, e estas franquezas e livertades, e términos, e artigas como dicho es, que bos damos francamente ansi a los que oy dia sodes vecinos, e moradores en la dicha villa de Haro, como a los que han de venir de aquí adelante para siempre jamás, salvo los nuestros Labradores que non vengan a poblar; pero, de los siete años complidos adelante, que nos dedes a nos, e a los que nos venieren, todos los pechos, e derechos cuantos debemos haver cada año complidamente, ansi como los de las otras Villas del nuestro Señorío de Vizcaya; e defendemos firmemente que ninguno non sea osado de bos ir, nin bos pasar contra esta merced que bos nos facemos, e qualquier de nuestro Señorío que lo feciere

pecharnos han en pena de mil maravedís de la moneda nueva, e a bos el Concejo de la Villa de Haro todo dapno que por ende recibieredes doblado, e demas a ellos, e a lo que vbiere nos tornaríamos por ello; e para que esto sea firme, e non venga en duda mandamos ende dar esta nuestra carta sellada con nuestro sello de cera colsados. Dad en Bilbao 15 dias de Agosto Hera de 1.376 años».

Al margen del rasgo de similitud con la población riojana y que, García de Cortazar <sup>23</sup> supone como homenaje al origen de su título nobiliario común a los Señores de Vizcaya, interesa la exención tribunaria septenal, incluido el gravamen comercial del portazgo y treintazgo que gravaba a otros lugares de Vizcaya.

Figura importante la del Prestamero, oficial de relieve como responsable del cumplimiento y ejecución de la justicia en el territorio del Señorío, que un siglo más tarde pierde categoría y se confunde con la del merino, debido a aquellos prestameros vizcaínos que situados en las luchas banderizas asolaron aún mucho mas el Señorío durante todo ese tiempo.

En la 2ª mitad del siglo XIV desaparece la exclusiva instancia de las villas de los pleitos enalzada a Bermeo y se tramitan directamente al Señor de Vizcaya, como bien queda reflejado en la carta-puebla de Villaro:

«e las alzadas que las hayades para ante los Alcaldes de Bermeo, e dende para ante nos».

Las fuentes jurídicas, como está patente en este documento, en los aspectos particulares o concretos son las propias cartas pueblas y, para lo no contemplado en ellas, hay que ir al carácter general de las normas del Fuero de Logroño, como fuente original de aquellas.

La explicación a la creación y poblamiento de Villaro, parece tener su origen en la crisis demográfica generalizada del siglo XIV que obligó al Señor de Vizcaya a la redistribución poblacional buscando a su vez la creación de unas adecuadas vías de comunicación, canalizando por los valles y depresiones orográficas, la ruta comercial entre el puerto seco de Vitoria y los puertos marítimos de Bermeo y Bilbao.

Así pues las actividades comerciales e industriales darán nacimiento a la creación de villas a las que se otorgan privilegios y exacciones tributarias temporales que, formando núcleos urbanos con mercado e incipientes oficios artesanales, darán paso obligado a las recuas terrestres de transportistas que, también desde Burgos, intensificarán el comercio exterior merced al aumento del tráfico por Urquiola, Orduña y Las Encartaciones, desembocando en los

---

<sup>23</sup> GARCÍA DE CORTAZAR, J.A. Nueva Historia de España en sus textos. Pico Sacro. Santiago de Compostela, 1975.

puertos de Bermeo y Bilbao, en los que esperaba en transportista marítimo para engrandecer las relaciones mercantiles, y de otra índole, de la Corona de Castilla con Francia, Inglaterra y las villas hanseáticas.

#### 4. ASEGURAMIENTO JURÍDICO DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA

Dos tipos institucionales hay que distinguir aquí: El procedente de normas emanadas de la autoridad real y el procedente de normas instituidas por los particulares agrupados como gremios o sociedades de protección y defensa mutua de oficios y profesiones. En este campo es obligada la referencia a quien mas ha estudiado ese fenómeno, el Prof. Rumeu de Armas <sup>24</sup>.

Figurando San Sebastián, entre las primeras agrupaciones marineras, su «Fuero» ya recuerda una tradicional práctica mercantil y en mayo de 1296 se instituye en la villa de Castro Urdiales la «Hermandad de las Marismas» como defensa de los fueros y buenos usos que había instituido el Emperador Alfonso VII, agrupando a puertos como Santander, Laredo, Castro Urdiales, Bermeo, Guetaria, San Sebastián, Fuenterrabía y Bayona, y más tarde, adhiriéndose Avilés, Coruña, Noya y Bayona de Miño, quedando el nombre de «Hermandad de las villas de la Marina de Castilla con Vitoria». Más tarde el puerto de Bilbao también entrará a formar parte de las Cofradías de Mareantes, como así se confirma en la reforma de las Ordenanzas que en 1358 establecieron los cofrades pescadores, sardineros y regateros de San Pedro de Bermeo, en unión de las de Plencia, Bilbao, Lequitio y Ondarroa, firmando paces el 21 de diciembre en la iglesia de Santa María de Fuenterrabía con los apoderados de Bayona y Biarritz.

La fuerza e independencia de estas cofradías, incluso en el orden internacional, declarando guerras y concertando alianzas, es cuestión que ha dejado aclarada Rumeu de Armas, entre otros, y que nos exime de mayores detalles, si bien ya con Enrique IV y sobre todo con Isabel y Fernando, fundando la Armada Real, debilitan y reducen los límites de independencia de tales asociaciones. Así en 1488 estos monarcas se dirigen al Corregidor de Vizcaya para que corrija abusos y excesos de jurisdicción cometidos por la Cofradía de San Pedro de Lequeitio <sup>25</sup>.

En unas ocasiones por inaplicación, en otras por contravención, y a veces por lagunas legales, lo cierto es que frecuentemente se daba una auténtica

---

<sup>24</sup> RUMEU DE ARMAS, A. Historia de la Previsión social en España. El Albir, Barcelona. 1981.

<sup>25</sup> GONZÁLEZ, T. Colección de documentos referentes a las provincias vascongadas. Tomo 1º, pág. 187. (Citado en nota 16), pág. 145 por Rumeu de Armas.

desprotección jurídica efectiva en la actividad marítima tanto del mercader como del transportista vizcaíno en el bajo medioevo.

Así tenemos el recuerdo que nos trae Labayru entre los años 1411 a 1416, sobre el motín promovido contra el corregidor Moro, por la Hermandad de Vizcaya, con motivo del incumplimiento de la norma del «Fuero Viejo» que prohibía el embarque de trigo, y sólo resuelto cuando se añadió la frase «pero que el rey, así como Señor de Vizcaya, pueda sacar trigo, pan, carne y leguminas; así para sus castillos y fronteras, como para sus armadas de mar si lo necesitare».

Ciertamente desde la recepción castellana del derecho común, unida a la aparición de «Las partidas» se va afianzando la idea, por el pretendido origen divino de la realeza, de la «auctoritas» del poder real cuya competencia en la facultad legislativa era exclusiva, garantizando sus propias leyes, no cometiendo desaguizados y cumpliendo la justicia. Así pudo el Ordenamiento de Alcalá de 1348, promulgado en tiempo de Alfonso XI, formular que:

«Al rey pertenesçe e a poder de fazer fueros, e leys, e de las interpretar e declarar, e enmendar do viere que cumple (8, I, 542)».

Pero sin olvidar que precisamente este monarca, luchando contra la dispersión normativa, estableció una prelación de fuentes (legislación real, los fueros municipales y Partidas) cuya excepción se daba en el País Vasco donde primeramente se tenían en cuenta las normas jurídicas consuetudinarias y donde, por tanto, el derecho romano no pudo desplazar y sustituir un derecho vernáculo que estuvo en liza a lo largo de la transformación, en los siglos XIV y XV, de los municipios, al aparecer el fenómeno de la sustitución del concejo abierto por el sistema político-administrativo del regimiento, cuando el antedicho monarca dirige a Burgos en mayo de 1345 su carta regía por la que establece para el gobierno del municipio, un regimiento de 16 hombres buenos que serán ayudados por alcaldes, merinos y escribano mayor. Seguirán León, Segovia y Madrid y después el resto de municipios de la corona castellana.

Si bien es cierto que, en un sentido estricto, el seguro marítimo no es un aseguramiento jurídico en la actividad del transportista, sí lo es en el momento en que se plantean situaciones de discordancia, provocadas por el riesgo asumido, producido y no cubierto. Es entonces cuando el mercader o transportista justiciable acude a la justicia en busca de protección. Entramos ya, en ese momento en que aparece el procedimiento procesal de reclamación por responsabilidad, en el aseguramiento jurídico de la actividad marítima.

Naturalmente el desarrollo de los seguros marítimos va parejo a la actividad mercantil ya desde los tiempos más remotos, si bien no se conforma primero y estabiliza después como institución hasta mucho más tarde. En nuestro derecho, el contrato del seguro evoluciona desde una primera aparición como «securitas» en el siglo XII, hasta la plena formulación del siglo XV que



diferencia claramente a los contratantes en aseguradores de carga, barco o ambas cosas y propietarios de aquellos, así como el concepto de prima, primero en Florencia y luego en Génova y Barcelona. Que está clarificado el seguro ya en ese tiempo <sup>26</sup> lo demuestran las Ordenanzas de seguros marítimos de la «Universidad de Burgos» de 26 de Enero de 1514, cuando dicen:

«... porque por la gracia de Dios, este trato de los seguros es más provechoso a los cargadores e aseguradores que no otro ningún trato, así para los de esta universidad como para los que aseguren de fuera parte...».

Y respecto a las obligaciones y responsabilidades:

«...aclararon y ordenaron que de aquí adelante los que cargaren en la costa de Bizcaya e Guipuscua sean obligados los cargadores dentro de dos meses siguientes de decir a los aseguradores que no cabe el seguro, e los que cargaren en Andalucía e Portugal, dentro de tres meses e los que cargaren en Flandes e Ynglaterra e Florencia dentro de cinco meses e si estos dichos términos no manifestaren como no cabe el tal seguro que los aseguradores no sean obligados de tornar el dinero que ovieren llevado a los cargadores, e sino les fuere pagado el seguro que los cargadores sean obligados a gelo pagar llanamente».

Vendrán también, como evolución de la protección meramente marítima, las asociaciones comerciales, las treguas y salvo conductos reales, como medida proteccionista política y, por último la protección armada y los convoyes que, si bien dulcificarán las rutas, no impedirán que, en último término, la protección jurídica, si nos hemos de guiar por los pleitos y reclamaciones judiciales que se suscitan, origina en demasiadas ocasiones consecuentemente una desprotección jurídica efectiva en lo tocante a la actividad marítima.

---

<sup>26</sup> CORONAS GONZALEZ, S.M. Derecho mercantil castellano: Dos estudios históricos. C.U.L., León. 1979 (Págs. 218-19).