

# Comercio internacional y especialización portuaria: las relaciones entre Bristol y la bahía guipuzcoana de Pasaia a fines de la Edad Media

*International trade and port specialisation:  
the relations between Bristol and the guipuzcoan bay of Pasaia  
at the end of the Middle Ages*

Iago IRIXOA CORTÉS

**Author:**

Iago Irixoa Cortés  
Doctor en Historia por la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (Vizcaya, Spain). Ereiten Kultur Zerbitzuak  
[iago@ereiten.eus](mailto:iago@ereiten.eus)  
<https://orcid.org/0000-0001-9628-907X>

**Date of reception:** 31/10/21

**Date of acceptance:** 18/01/22

**Citation:**

Irixoa Cortés, I. (2022). 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), 33-60.  
<https://doi.org/10.14198/medieval.21230>

**Funding:**

Este artículo se ha elaborado en el marco del proyecto "Cabot Project", dirigido por Evan T. Jones y Margaret M. Condon (University of Bristol) (<http://www.bristol.ac.uk/history/research/cabot/#research>), y del Proyecto de Investigación "Crecimiento económico, consumo y desigualdad social al norte de la corona de Castilla en el largo siglo XVI (ca. 1450-ca. 1580)", del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (Ref. PGC2018-096095-B-I00).

**Acknowledgment:**

No queríamos comenzar estas líneas sin agradecer profundamente la ayuda que durante los últimos años hemos obtenido

## RESUMEN

El papel de los vascos en el comercio marítimo medieval ha sido subrayado en numerosas ocasiones. Tanto los investigadores nacionales como internacionales han remarcado su desarrollo e importancia como transportistas. Se les ha colocado en numerosos lugares a la vez, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, con una intensidad destacada. No obstante, esta visión global debe ser matizada. No todas las poblaciones costeras vascas tuvieron el mismo grado de desarrollo marítimo, ni se dedicaron a todas y a cada una de las actividades con la misma fuerza. Aunque integradas en un marco general condicionado en gran medida por las relaciones internacionales y sin olvidar la colaboración y relaciones con las poblaciones vecinas, cabe reflexionar si las comunidades repartidas a lo largo de la costa guipuzcoana y vizcaína no trazaron recorridos singulares entre los que también figuraba la preferencia por determinadas rutas; dicho de otra manera, si no experimentaron cierta especialización geográfica en cuanto a los destinos. Las fuentes locales nos pueden ayudar a perfilar unas líneas al respecto, pero son incompletas y, sobre todo, tardías. En esta tesitura, la documenta-

por parte de Evan Jones, Margaret Condon, Heather Dalton y Gonzalo Velasco Berenguer. Una relación que no hubiese sido posible sin el Dr. Michael Barkham.

© 2022 Iago Irixa Cortés

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



ción extranjera constituye un interesante soporte, especialmente en aquellos lugares donde los registros portuarios son relativamente tempranos y son cuantitativamente remarcables. Uno de esos casos lo constituye la ciudad inglesa de Bristol, que, en líneas generales, cuenta con registros portuarios a partir de la década de 1460; la localidad, además, fue un importante destino para el hierro vasco. Sin embargo, una aproximación geográfica a los datos

arrojados por sus documentos constata que el transporte de mercancías protagonizado por los barcos vascos estuvo concentrado en determinada zona guipuzcoana, la comprendida por la bahía de Pasaia y las diversas comunidades asentadas en ella; unos nexos que se atisban en la documentación local, pero que aparecen mucho más nítidos en las fuentes inglesas. A través de las siguientes líneas abordaremos ese caso, realizando una primera aproximación mediante un análisis geográfico de las embarcaciones vascas que aparecen en los registros de Bristol.

**PALABRAS CLAVE:** Comercio internacional; Edad Media; Gipuzkoa; Pasaia; Errenteria; Inglaterra; Bristol; Hierro.

## ABSTRACT

The role of basque people in medieval sea trade has been emphasised many times. Both national and international researchers had highlighted their development and significance as carriers. They have been placed basques in many places with great force, both in the Mediterranean and Atlantic. However, this global vision must be moderated. Not all Basque coastal populations had the same degree of maritime development, nor did they engage in each and every activity with the same force. Although integrated in a general framework largely conditioned by international relations, and without forgetting collaboration and links with neighbour towns, it is worth considering whether the communities scattered along the coast of Gipuzkoa and Bizkaia did not draw particular routes, including preference for certain itineraries; in other words, if they did not experience a certain geographical specialization in terms of destinations. Local sources can help us outline some lines on this, but they are incomplete and, above all, late. In this context, foreign documentation constitutes an interesting support, especially in those places where port records are relatively early and are quantitatively remarkable. One of these cases is the English city of Bristol, which generally has port records from the 1460s. This town was also an important destination for Basque iron. However, a geographical approximation to the records shows that the transport of goods by Basque vessels was made by a certain are of Gipuzkoa, the one comprising the bay of Pasaia and the various communities based on it; links which can be discerned through local documentation,

but which appear much clearer in English sources. Through the following lines we will address this case, making a first approach through a geographical analysis of Basque boats which appear in the accounts of Bristol.

**KEYWORDS:** International trade; Middle Ages; Gipuzkoa; Pasaia; Erretereria; England; Bristol; Iron.

## 1. INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

En 1474, una nao inglesa llegó al puerto guipuzcoano de Pasaia. Había venido cargada de trigo y tras vender las mercancías a los vecinos de la villa de Erretereria, ubicada al fondo de la bahía, había llenado la bodega de hierro. Una vez iniciada la travesía de vuelta, el concejo de San Sebastián detuvo la embarcación y la llevó a su propio puerto, argumentando que se habían incumplido ciertos privilegios por los cuales la mitad del cereal que llegaba a la bahía debía descargarse obligatoriamente en los muelles donostiarras (Ayerbe Iríbar, M.<sup>a</sup> R *et al.*, 2013, p. 76). El hecho no era inusual, al contrario, se inscribía en las disputas que en torno a la jurisdicción de la bahía venían sucediéndose desde las primeras décadas del siglo XIV, prácticamente desde la fundación de Erretereria, en 1320. Sin embargo, el episodio sí reflejaba un contexto económico basado en el comercio marítimo internacional; en su caso, caracterizado por una importación de trigo y una exportación de hierro que implicaba a actores alejados, en esta ocasión, ingleses y vascos.

Décadas después, en marzo 1540, el mercader inglés John Wynter comparecía ante el concejo de Erretereria, población a la que ya conocía desde hacía varias décadas. Se le ponía al corriente de la decisión que había tomado el gobierno local frente a novedosas iniciativas fiscales acordadas el año anterior. Al parecer, para poder responder de manera más eficiente a las obras de los nuevos “cays” y canales, se había decidido implantar una alcabala forana o “del viento”, un derecho que los ingleses no habían pagado anteriormente. La puesta en marcha trajo consigo una decisión drástica por parte de los afectados, a saber, abandonar la villa y trasladarse a San Sebastián. Ante esta situación, los gobernantes no tuvieron más remedio que echar marcha atrás. Llamaron a Wynter para comunicarle la decisión de hacerles “libres de todo ello como avían seydo en los años pasados”, pero no sólo eso; solicitaban al inglés que:

“les hiziese relación d’ello a los dichos señores de Bristol e a los que más quisiere. E qu’él (...) al tiempo que partiere lleve una carta sellada con el sello d’esta villa para que vean la voluntad d’esta villa para que dure la dicha hermandad e amistad con los

1 Abreviaturas utilizadas: AGS: Archivo General de Simancas; AHPG-GPAH: Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa-*Gipuzkoako Artxibo Historiko Probintziala*; AME: Archivo Municipal de Erretereria; AMO: Archivo Municipal de Oiartzun; ARChV: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid; BEHSS: Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián; BRSBAP: Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País; RIEV: Revista Internacional de Estudios Vascos; TNA: The National Archives.

dichos señores de Bristol e lo mismo será para con todos los mercaderes yngleses. E el dicho Juan Oynter dixo qu'él les haría relación e pidió la dicha carta para lo que dicho es e los dichos señores mandaron dar"<sup>2</sup>.

“Hermandad” y “Amistad” eran las palabras elegidas por los guipuzcoanos; términos inmersos en un momento y objetivos determinados, que buscaban recuperar la estrecha relación mantenida hasta aquel momento. Las palabras pueden hacernos pensar en un recurso literario ordinario con el que argumentar cualquier discurso. No obstante, en esa ocasión el objetivo se centraba en una población concreta de Inglaterra, nada de menciones genéricas. Así pues, lo que en la documentación de inicios del reinado de los Reyes Católicos constituía una imagen difusa, décadas después se enfocaba sobre las poblaciones de Errenteria y Bristol.

Hace algunos años, Juan Ignacio Ruiz de la Peña planteó una breve pero sugestiva idea sobre la presencia cántabro-atlántica en el Mediterráneo occidental medieval. Según el historiador asturiano:

“el nivel de participación de las flotas norteñas en el comercio mantenido con los puertos mediterráneos fue muy diverso, variando según las áreas regionales; y dentro de éstas, obviamente, no todas las villas portuarias participaron en esa actividad en la misma medida. Por otra parte (...) se observan también diferencias regionales a tener en cuenta” (Ruiz de la Peña Solar, 2000, p. 58).

Posteriormente, Xabier Alberdi, en su tesis sobre la economía marítima guipuzcoana de los siglos XVI-XVIII, destacaba que “los puertos de la provincia se especializaron en actividades concretas en función, entre otras razones, de sus características físicas y de su posición con respecto a las rutas comerciales” (Alberdi Lonbide, 2012, p. 65); es decir, independientemente del contexto histórico, y dentro de un marco general, las actividades vinculadas al mar conocieron distintos grados de desarrollo en función de las condiciones locales existentes.

En este sentido, ha sido habitual considerar a la comunidad de mareantes guipuzcoanos y vizcaínos como un grupo homogéneo. Al estudiar el papel de los vascos en el comercio medieval se han enumerado casi todas las poblaciones indistintamente; es algo que resulta lógico. No obstante, a tenor de las ideas anteriores cabe preguntarse si todas esas comunidades actuaron en todos los lugares, en todos los tiempos y con la misma intensidad. En el caso guipuzcoano, por ejemplo, las villas no conformaron un mercado único. Ya hace unos años algunos autores defendían la existencia de diversos ámbitos geográficos o de preferencias de actuación. Así, cabe hablar de la relación que Andalucía y Portugal tuvieron con la cuenca del río Deba o con la villa de Zumaia durante el siglo XVI, o de los escasos vínculos que una población costera como Orio desarrolló con el mar hasta principios de esa centuria (Azpiazu Elorza, J. A., 1990; Achón Insausti, 1990; Alberdi Lonbide, 2012; Irixa Cortés, 2017; Barkham Huxley, M., 1987; Díez de Salazar, 1981, I, pp. 316 y ss.; Odriozola Oyarbide, L., 2000).

2 AME, A-1-5, fols. 35 r.º-36 v.º. Cfr. Díez de Salazar, 1983, I, p. 327.

Esa realidad diversa 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. Son unas ideas aparentemente lógicas y evidentes. Sin embargo, aunque existen algunas reflexiones para el siglo XVI (Priotti, 2005), han sido muy pocas las iniciativas que se han encargado de desentrañar las dinámicas medievales.

Seguramente, la escasez de documentación local ha imposibilitado ese acercamiento al período medieval. Por ello, los fondos relativos a los lugares de destino se antojan fundamentales. Las relaciones marítimas poseen varias caras y los escritos procedentes de las localidades de nuestros protagonistas deben confrontarse con los documentos de los puertos que visitaron. Si los marineros guipuzcoanos y vizcaínos tuvieron un papel tan relevante a la hora de desarrollar esas actividades en el marco europeo, habría que preguntarse por la constancia que han dejado en la documentación de aquellos lugares. Sin embargo, a pesar del carácter relevante que se les ha concedido como hombres de mar, los investigadores locales se han acercado poco a las fuentes extranjeras; todavía el excelente trabajo realizado por Elisa Ferreira sigue sin ser superado (Ferreira Priegue, 1988).

Es precisamente la documentación de los destinos la que nos permite trazar o abordar hipótesis relativas a la especialización geográfica de determinados puertos. En este contexto, los registros portuarios de Bristol constituyen el soporte fundamental de estas líneas, pues arrojan datos muy significativos, especialmente en lo que respecta a determinada zona de Gipuzkoa y, sobre todo, en relación a las comunidades de la bahía de Pasaia, incluyendo en ella a Errenteria. Las investigaciones inglesas los han tenido muy en cuenta, pero si es verdad que en los últimos años su utilización está aumentando, estudios propiamente vascos apenas los han empleado (cfr. Autor, 2009; Autor, 2012a; Autor, 2017; Autor y Martín Sánchez, 2012a; Autor y Martín Sánchez, 2012b; Casado Alonso y Miranda, 2018; Casado Alonso y Miranda; 2019; Goienetxe Patrón, 2013; Molina de la Torre, 2018; Orella Unzué, 2005)<sup>3</sup>.

De todas formas, no estamos diciendo que cada población se cerrase o se centrase única y exclusivamente en una ruta. Los nexos comerciales no son una línea recta; los nodos que unen esas redes se encuentran repartidos por muchos lugares. Además, es necesario realizar análisis comparativos, cuantitativos, cualitativos y prosopográficos: tomar en consideración la información de otros puertos, calcular cuántos barcos componían la flota local, si hubo un reparto de destinos entre sus vecinos y, finalmente, estudiar los personajes que aparecen, los cuales pueden ser absolutamente desconocidos porque apenas están recogidos en la documentación vasca o castellana.

3 Junto al empleo de las fuentes extranjeras, también habría que destacar los distintos proyectos de tratamiento de la documentación que se están llevando a cabo desde diversas instituciones. Para estas líneas pueden destacarse el vaciado de las actas municipales de Errenteria y de Hondarribia, el de los protocolos notariales del siglo XVI de la costa guipuzcoana (por el momento, hasta 1570, así como la recopilación y vaciado documental llevado a cabo por el Ayuntamiento de Pasaia en fondos extramunicipales.



## 2. LAS RELACIONES ENTRE GIPUZKOA E INGLATERRA A TRAVÉS DE LOS REGISTROS INGLESES

Los vínculos medievales entre vascos e ingleses son bien conocidos por la historiografía anglosajona, gracias a su rica documentación (Carus-Wilson, 1966<sup>2</sup> y 1967<sup>2</sup>; Childs, 1978, 1981, 1995, 2003, 2013 y 2018; Connell-Smith, 1951 y 1954; Flavin y Jones, 2009; Jones y Stone, 2018; Ruiz, 1977; Vanes, 1974 y 1979). Con precedentes ya para las primeras décadas del siglo XIII, las relaciones anglo-castellanas fructificarán en la segunda mitad del siglo XV. El proceso fue asentándose en los decenios precedentes, si bien condicionado por la alianza franco-castellana. No obstante, el tratado de paz de 1466 entre Castilla e Inglaterra parecía abrir un nuevo panorama y, aun con algunos altibajos, condujo a un acercamiento entre ambas orillas, fomentado posteriormente por los Reyes Católicos.

Junto a iniciativas desarrolladas por las monarquías, existieron también acuerdos entre diversos territorios castellanos y la propia la corona inglesa (Aguirre Gandarias, 1990; Childs, 1978, pp. 48-56; Gorosábel, 1865). En lo que respecta a Gipuzkoa, ya en 1470 negoció salvoconductos para sus vecinos, pero más significativo fue el acuerdo de junio de 1474, que estableció un seguro de dos años e indemnizaciones para los guipuzcoanos. La Provincia recordaba a los ingleses que no se habían cumplido disposiciones anteriores y que, entre otras cosas, habían sido apresadas tres naos de Errenteria, San Sebastián y Zumaia, acontecimiento en el que fueron asesinados once hombres de la primera. Pocos años después, a inicios de 1481, comenzaron las negociaciones para renovar las treguas entre ambas partes y un año después llegaría el acuerdo de libre comercio entre Inglaterra y Gipuzkoa. Todo ello constata que las actividades mercantiles estaban conociendo un importante auge y un evidente interés por ambas partes, en detrimento de otras plazas como Nantes, a la que los guipuzcoanos no acudían tan asiduamente como antes (Aguirre Gandarias, 1990).

Este mayor acercamiento puede constatarse en la elección de los embajadores elegidos. Por parte guipuzcoana, en 1474 tenemos al bachiller Sebastián de Olazábal, miembro de una importante prole que enlazó con el principal linaje medieval de San Sebastián, y a Juan López de Hernialde, quien se dirigió a Londres con sus naves en 1482, cargado de hierro<sup>4</sup>. Más interesante resulta el caso de los representantes ingleses, en especial Arnaot de Truxill, que actuó en el segundo acuerdo. Si Bernal de Laforssa, negociador en ambos tratados, residió en Hondarribia<sup>5</sup>, Arnaot lo hizo

4 AGS. Cámara de Castilla. Pueblos, 17-228.

5 Empleó barcos de la localidad como la "Mare Pyte" de Jamot de Montaot en julio de 1472 para llevar telas a "Hispania", o de Pasai Donibane, como la "Juan" de Martín de Igueldo, que llevó pastel para Laforssa en julio de 1473. Su recuerdo pervivió durante varios años, pues en 1547 una casa torre todavía llevaba su nombre. Vid. AHPG-GPHA, 3/336, 58 r.º-60 v.º

en San Sebastián<sup>6</sup>. Su llegada, hacia 1473, estuvo motivada por los recelos que había despertado en el monarca francés. Arnaot era un importante mercader que comerció con paños, hierro y trigo, e incluso llegó a participar en concejos de San Sebastián donde se abordaron cuestiones mercantiles (Ayerbe Iribar *et al.*, 2013, doc. 31)<sup>7</sup>. Lo podremos ver comerciando con Inglaterra entre 1471 y 1480, especialmente con Plymouth, Exeter y, en menor medida, Bristol. Desde esta última localidad exportó paños a Irlanda en la nao de Esteban de La Lana, vecino de Hondarribia, e importó vino y aceite en naos de vecinos de Deba como Jofre de Sasiola (“Geuffrey de Sesiola”).

La perspectiva general que nos aporta el contexto político positivo, resulta mucho más evidente a través los registros portuarios ingleses. Una primera panorámica la expuso Dorothy Burwash (Burwash, 1969), tomando los datos del período 1460-1518 (Tabla I).

Tabla I. Procedencia de barcos vascos en puertos ingleses (1460-1518)<sup>8</sup>

	Chichester	Poole	Exeter-Darmouth	Plymouth	Bridgwater	Bristol	Total
Hondarribia	-	3	2	2	-	10	17
Errenteria	-	-	-	-	-	15	15
Pasaia	-	-	-	3	2	3	8
San Sebast.	1	-	2	4	-	1	8
Bilbao	-	-	4	3	-	-	7
Portugalete	-	-	5	-	-	2	7
Mutriku	-	-	4	1	-	-	5
Deba	-	-	1	4	-	-	5
Zumaia	-	-	4	-	-	-	4
Getaria	-	-	1	-	-	2	3
Gipuzkoa	2	1	-	-	-	-	3
Orio	-	-	1	-	-	-	1
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	<b>83</b>

6 Sobre su figura, Childs, 1978, pp. 56, 60, 62 y 73; así como Condon y Jones, 2014. Sobre sus avatares en la villa donostiarra, ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Walls, Olvidados, 232-5.

7 También fue elegido en 1480 como uno de los cuatro árbitros para resolver las diferencias existentes entre Getaria y el preboste de San Sebastián sobre la primera ballena que cazaban anualmente los guetarianos y cuya mitad debían entregar al oficial donostiarra. Cfr. Ciriquiain Gaiztarro, 1961, p. 53 y Txueka Isasti, 2008, p. 128, que lo citan como “Anhatal de Trowil” y “Alnatal de Trossill”.

8 Fuente: Burwash, 1969<sup>2</sup>. La cronología no es la misma para todas: Chichester (1464-1514), Poole (1466-1506), Exeter-Darmouth (1480-1517), Plymouth (1461-1513), Bridgwater (1465-1511) y Bristol (1479-1518). No incluimos las de Londres porque la mayor parte de las veces no se indica la procedencia de la embarcación y porque la transcripción de los apellidos es tan farragosa que requeriría un análisis profundo. A primera vista, los pocos datos sobre el origen de las naves no permiten atisbar una especialización acusada porque aunque parecen ser mayores las menciones a Bilbao y Bizkaia, también hay ejemplos de Deba, Getaria, Hondarribia, Lekeitio, Pasaia o San Sebastián. En todo caso, no hay que dejar de subrayar el trabajo llevado a cabo por Childs, 1995 y la edición de las cuentas realizada por Jenks, 2016-2018.

Es obvio que los datos hay que ponerlos en relación con la realidad existente en cada una de las localidades representadas. Demografía, emplazamiento, evolución administrativa y actividades económicas predominantes son aspectos a tener en cuenta, sin olvidar la propia realidad inglesa y las disposiciones de los monarcas, tendentes tanto a promover el comercio dando facilidades a los súbditos de la otra parte como haciendo lo contrario (Childs, 1995; Connell-Smith, 1954). Con todo, un primer vistazo a la Tabla I es lo suficientemente significativo. La mayor parte de las poblaciones se mueven en parecidos términos, incluyendo también a Bilbao y San Sebastián, que podríamos considerar como las villas más dinámicas. No obstante, hay comunidades con una escasa representación (Getaria y Orio), frente a otras cuya aportación sobresale marcadamente (Hondarribia y Errenteria). La presencia tampoco es la misma si estudiamos los destinos. Existen puertos apenas visitados frente a otros donde se recoge un elenco amplio de localidades, como sucede en Exeter y Plymouth. En este segundo grupo también figura Bristol, pero con una importante diferencia: aquí, las embarcaciones del Este de Gipuzkoa (Hondarribia, Pasaia y Errenteria) superan con creces a las demás, aportando casi un 85% de los barcos.

Otro caso significativo inglés es el de Chester, población ubicada al noroeste y lindante con Gales, no recogido en la tabla. En las cuentas que se conservan (Wilson, 1969; cfr. Childs, 1978, p. 62), los datos sobre naves vascas comienzan a inicios de los 70, con una embarcación de Hondarribia en 1472-73, pero la serie es más abundante para fines de los 80. Independientemente de la necesidad de estudiar más a fondo los datos, estos son muy claros y permiten concluir que se trataba de un destino copado por la villa vizcaína de Lekeitio: hasta el ejercicio de 1515-1516, de las 44 embarcaciones vascas seguras<sup>9</sup>, 34 (un 74,4%) proceden de allí, seguida de Bermeo, con cuatro. Los años posteriores mantienen esa dinámica, aunque existe una cierta compartimentación y a esas dos poblaciones se les unen Mutriku y Ondarroa. Hasta el ejercicio 1535-36, las cuatro formaron casi el 77,5% de las 115 embarcaciones vascas identificables<sup>10</sup>. La aparición de Bilbao u otras poblaciones guipuzcoanas es prácticamente inexistente. De hecho, sólo tenemos una embarcación bilbaína, en 1514-15, y el caso guipuzcoano se reduce a dos de Deba y a sendos barcos de Mutriku y Zumaia (“*Sos Mayo*”). Hasta la década de 1530 no constan las poblaciones que protagonizaron el comercio con Bristol, a excepción de la “*María*” de Errenteria, en julio de 1518.

9 La procedente de “España” en 1473-1474 posiblemente proceda de Orio: el nombre de San Nicolás (advocación de la parroquia) y el apellido del patrón “Deraydea” (¿Iradi? ¿Urdaide? ¿Urraide?).

10 Unas tendencias que también tienen su reflejo tanto en la documentación municipal de Lekeitio de fines del XV como en los protocolos guipuzcoanos de mediados del XVI. Vid. Enríquez Hernández, J. *et al.*, 1993., pp. 138, 139, 273 y 274; AHPG-GPAHG 1/2560, foliación A, fols. 108r.º-v.º y foliación C, fols. 178 r.º-v.º; y AHPG-GPAHG 1/2569, C, fol. 15 v.º



Lejos de las latitudes inglesas, hay más ejemplos que nos llevan a plantear la hipótesis de la diversidad de rutas. Los datos de Valencia y Génova apuntan en esa dirección, con un protagonismo de Bizkaia y la zona Oeste de Gipuzkoa, la comprendida entre Mutriku y Zumaia (Guiral-Hadziiosif, 1989; Heers, 1955; Hinojosa Montalvo, 2007). Así, en los 20 navíos que Heers recogía para la Génova de 1460 la preeminencia vizcaína es indudable, pues quince proceden del Señorío; entre las guipuzcoanas predomina la cuenca del río Deba, con dos embarcaciones de la villa del mismo nombre, sendos barcos de Mutriku y Zumaia y otro más de la población interior de Elgoibar. Por su parte, aunque en Valencia la aportación de la Castilla septentrional fue discreta a fines del XV e inicios del XVI, no resultó un destino desconocido para las poblaciones vascas. Aun así, los datos para la etapa entre 1474 y 1513 muestran que no todos los patrones proceden de los mismos lugares ni lo hacen con la misma intensidad (Tabla 2)<sup>11</sup>. En este sentido puede ser significativo que entre los diez patrones de naves que constituyeron el consulado vasco en Valencia, en 1504, se encontrasen tres de Lekeitio y sendos vecinos de Bilbao, Bermeo, Ondarroa y Zumaia (Guiral-Hadziiosif, 1989, pp. 284-285).

Tabla 2. Procedencia de algunos patrones vascos en el puerto de Valencia (1474-1513)<sup>12</sup>

Localidad	Número de Contratos
Ondarroa	28
Portugalete-Bilbao-Bermeo	27
Deba	22
Zumaia	21
San Sebastián	12
Getaria	12
Lekeitio	10
Hondarribia	9
Zestoa	4
Errenteria	4
Orio	1
Markina	1

<sup>11</sup> En este sentido, conviene hacer una importante advertencia sobre el apellido “La Rentería” vinculado a Ondarroa. Aunque se le ha considerado como un ejemplo de “migración desde una zona menos activa [Errenteria] hacia la más activa y dinámica [Ondarroa]” (Guiral-Hadziiosif, 1989, p. 253), se trata de una interpretación errónea, pues el apellido de la población vizcaína no tiene relación con el guipuzcoano.

<sup>12</sup> Fuente: Guiral-Hadziiosif, 1989, pp. 252-254. La autora habla de 27 contratos para Portugalete, Bilbao y Bermeo, aunque sin especificar cuántos corresponden a cada una de las tres poblaciones.

La destacada presencia de barcos procedentes del Este guipuzcoano en Bristol se explica, en parte, por la propia situación de la ciudad británica (Carus-Wilson, 1966<sup>2</sup> y 1967<sup>2</sup>; Childs, 2018; Stone, 2018). Para entonces constituía la segunda localidad inglesa tras Londres. Por su posición, la actividad comercial desarrollada miraba hacia el oeste de Europa, siendo sus mercados principales Francia, la Península e Irlanda. La pérdida inglesa de Gascuña en 1453 provocó un verdadero cataclismo porque el cierre del mercado de los caldos de aquella zona empujó a Bristol a reorganizar los destinos comerciales. Este hecho, junto al propio crecimiento de Castilla, aumentó su acercamiento al mercado ibérico. En la década de 1460 se aprecia un mayor peso de las plazas lusitanas que se verá desplazado por las castellanas para los 80, aunque el proceso se atisba con anterioridad: para 1473, las importaciones procedentes de Castilla fueron diez veces mayores a las registradas en 1461 (Stone, 2018, p. 195).

Desde Bristol llegaban fundamentalmente paños y telas, y en mucha menor medida objetos exóticos como los alabastros de Nottingham. En el caso vasco, debido a sus necesidades cerealísticas, el mercado inglés también constituyó un proveedor relativamente habitual de granos y legumbres (Carus-Wilson, 1966<sup>2</sup>, p. 217). Por ejemplo, hacia 1481 unos ingleses trajeron trigo y paños en navíos de Errenteria y en 1501 San Sebastián denunció la descarga ilegal de haba inglesa en Errenteria (Ayerbe Iribar, M.<sup>a</sup> R. *et al.*, pp. 307, 314 y 324).

En líneas generales, las cuentas particulares o “particular accounts” comienzan en 1461, y es en ellas donde se recogen numerosos datos sobre maestros, mercaderes, barcos, destinos y productos (Tablas 3-5)<sup>13</sup>. No obstante, antes de realizar cualquier comentario, es necesario hacer una aclaración respecto de los números que hemos recogido, pues presentan enormes diferencias con respecto a los estudios elaborados por Flávio Miranda e Hilario Casado (Casado Alonso, H. y Miranda, F., 2018; Casado Alonso, H. y Miranda, F., 2019). La razón es sencilla: mientras nosotros tomamos como referencia el número de barcos (contabilizando la ida y vuelta de una misma embarcación como un solo registro), los dos autores recogen de manera independiente cada partida fletada.

---

<sup>13</sup> Los datos para el siglo XV han sido amablemente proporcionados por Margaret M. Condon y Evan T. Jones, a quienes queremos mostrar nuestro más sincero agradecimiento. Parte del trabajo realizado está accesible en: <http://www.bristol.ac.uk/history/research/cabot/publications/#transcriptions>. Para el siglo XVI hemos utilizado la selección publicada por Flavin, S. y Jones, E. T., 2009. Se ha estimado conveniente recoger datos de mediados del XVI porque entonces las relaciones parecen estar en su apogeo y son resultado de la inercia tardomedieval.

Tabla 3. Presencia de barcos vascos en el puerto de Bristol (1461-1474)<sup>14</sup>

	60-61	65-66	68-69	70-71	71-72	72-73	73-74	74-75	T
Bilbao	-	-	1	-	-	-	-	3	4
Bermeo	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Gipuzkoa	2	2	-	1	-	-	-	-	5
Getaria	-	-	-	-	-	-	-	3	3
Orio	-	-	-	-	-	-	-	1	1
San Sebastián	-	-	-	1	-	-	1	1	3
Errenteria	-	1	-	4	3	3	1	2	14
Pasai Donibane	-	-	-	-	1	2	2	1	6
Hondarribia	-	-	2	7	3	4	3	4	23
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>60</b>

Tabla 4. Presencia de barcos vascos en el puerto de Bristol (1474-1493)<sup>15</sup>

	75-76	77-78	82-83	84-85	85-86	86-87	92-93	T
Bilbao	1	-	-	-	3	-	-	4
Lekeitio	1	-	-	-	-	-	1	2
Ondarroa	-	-	-	-	-	1	-	1
Mutriku	-	-	-	-	-	1	1	2
Deba	1	-	-	-	-	-	-	1
Zumaia	-	-	1	-	-	-	1	2
Getaria	-	-	-	-	-	-	1	1
San Sebastián	-	1	-	-	4	2	3	10
Errenteria	-	1	-	-	3	1	6	11
Pasai Donibane	-	1	1	1	4	2	3	12
Hondarribia	-	-	1	-	6	6	4	17
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>63</b>

14 Para el registro de 1470-71 consideramos como guipuzcoana la "María Magalena", cuyo maestro es Juan Ramus ("John Ramis"). En el caso de Orio (1474-75), aunque la procedencia de la "San Nicolás" simplemente es "española", los apellidos son típicos de la zona: el maestro Juan de Echeverría ("John Chebery") y los mercaderes Juan de Recabo ("Recebe") y Martín González de Segurolo ("Sygurola"), este último un importante mercader, vecino de la cercana Aia. Finalmente, adscribimos a Errenteria la "James" (1465-66) y la "Antony" (1474-75), cuyo maestro fue Juan de Arranomendi ("Renamond" o "Reynowe").

15 No hemos incluido en esta relación a un Cristóbal de Aramayo que está registrado en enero y marzo de 1493 ni a la Magdalena de "Martín Nuncio" o Martín Ochoa ("Martin Oucheo") que entraba el 11 de noviembre y salía el 3 de diciembre de 1486. En el caso de Pasaia, le adscribimos las naos de los hermanos Antón y Miguel de Escalante, llamadas "Mari Galant" y que aparecen en los registros de 1482-83, 1484-85, 1485-86, así como la "Catalina" de Pedro de Zuloibar ("Salutebawe" o "Salutebaw") que se registra en el ejercicio de 1486-87. Finalmente, en ese mismo registro de 1486-87 hemos recogido entre los barcos de San Sebastián la "Bárbara" de Pedro de Alcega, de puerto desconocido, aunque por el apellido es probable que se trate de una embarcación donostiarra.

Tabla 5. Presencia de barcos vascos en el puerto de Bristol (1503-1546)<sup>16</sup>

	1503-04	1516-17	1525-26	1541-42	1542-43	1545-46	Total
Bilbao	-	-	-	-	1	1	2
Deusto	-	-	-	-	1	-	1
Bermeo	-	-	-	-	-	1	1
Mundaka	-	-	-	1	-	-	1
Mutriku	-	-	1	-	-	-	1
Orio	-	-	-	-	-	2	2
San Sebastián	-	1	2	1	2	4	10
Errenteria	1	7	1	3	1	11	24
Pasai Donibane	1	5	2	2	2	9	21
Hondarribia	-	3	2	-	-	3	8
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>31</b>	<b>71</b>

Los vacíos cronológicos que presenta la documentación podrían dar una visión sesgada (cfr. Stone, 2018). 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. De igual forma, no parece gratuito que durante todos esos años apenas se recojan poblaciones como Deba o Portugalete, y que la presencia de Bilbao o Lekeitio sea tan escasa<sup>17</sup>. La tendencia que observamos en el siglo XVI para la bahía de Pasaia es una clara continuidad de la que se aprecia desde la década de 1470. Los números que podrían jugar contra nuestra hipótesis, representados en las cuentas de 1475-76, 1482-83 y 1484-85, son explicables por lo fragmentario de las fuentes<sup>18</sup>. Posiblemente hubiese sido mejor descartarlos, pero habida cuenta de que ahondan en nuestro conocimiento, hemos preferido incluirlos.

De todas formas, es cierto que este proceso de especialización parece iniciarse en la década de 1460 y no antes. Hasta mediados del siglo XV Bristol es un destino complementario dentro del ámbito del comercio castellano-inglés, algo lógico si tenemos en cuenta el contexto internacional. En aquel momento la mayor parte se centraba en Londres y Southampton, con cierto interés por parte de Bristol y un pequeño espacio para Sandwich y Dartmouth (Childs, 1978, pp. 52-53).

16 Adscribimos a San Sebastián dos naves de puerto desconocido: la “San Sebastián” del donostiarra Sebastián de Elduayen (“Dawen”), que aparece en 1516-17, y los dos viajes realizados por la “Juan Bautista” del donostiarra Juan de Erauso en 1541-42. Vid. Flavin y Jones, 2009, pp. 142, 285, 379, y 381.

17 De hecho, uno de los casos de Bilbao en las cuentas de 1485-1486 responde a un intento experimental por parte de los mercaderes de Bristol para adentrarse en el Mediterráneo (Stone, 2018, pp.199-200).

18 En 1484-85 sólo se recogen agosto y septiembre, mientras en 1475-76 se conservan sólo los meses de marzo y abril. Así mismo, las cuentas de 1482-83 sólo conservan el registro de unas siete embarcaciones. Al respecto, Condon y Jones, 2019.

Para la zona de Pasaia, el precedente más significativo sería el salvoconducto obtenido por la “María” de Erreñeria en 1455, aunque no habría que descartar a un Juan de La Rentería, que aparece capitaneando una embarcación donostiarra poco antes, en 1453<sup>19</sup>. A principios de los 60 los barcos de Erreñeria entran con más fuerza. Los salvoconductos registran varias naos de la localidad (no así de Pasaia) e individuos que aunque explícitamente no se citan como vecinos de la población guipuzcoana, sus apellidos e informaciones posteriores nos remiten ella; sería el caso de Martín y Pedro de Olaiz, Jaumot de Lizarza (asiduo en los registros de Bristol entre 1471-1474) y, sobre todo, Juan de Arranomendi, quien aparece en la documentación inglesa a partir de 1462, en ocasiones como maestro de naos de Sevilla (Childs, 2018, pp. 172-173 y nota 48; Vanes, 1974, p. 132; Veale, 1938, pp. 102-103, 116-117, 120-121, 122-123, 142-143)<sup>20</sup>.

No hay duda que, en las nuevas relaciones que se fraguaron a partir de la década de 1460, Bristol se convirtió en un lugar preferente para algunas poblaciones vascas. Para la bahía de Pasaia esta tendencia aumentó con el tiempo y los números se incrementan considerablemente incluso en contextos internacionales complicados, como lo demuestran las cuentas de 1545-1546. En contraste, la participación de Hondarribia, tan activa hasta 1493, desciende de manera significativa con posterioridad.

La presencia que la zona Este de Gipuzkoa, formada por Erreñeria, Pasaia y Hondarribia, muestra en Bristol, explicaría su ausencia en puertos como Chester, Chichester o Bridgwater, así como la discreta posición en Valencia. Considerando los datos de Lekeitio con Chester, quizás la apertura general al mercado que tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XV provocaría un reparto de las plazas<sup>21</sup>.

En este sentido, la tradición de la bahía pasaitarra cuenta con varios ejemplos de los nexos entre Inglaterra y Gipuzkoa, centrados especialmente en el aspecto artístico. El principal es un retablo que se conserva en la iglesia de Santa María de la Asunción de Erreñeria. Los últimos estudios lo adscriben a un taller bruselense, pero, tradicionalmente, su llegada se ha ligado a Inglaterra, concretamente, a María de Lezo, dama de Catalina de Aragón y mujer del médico de Enrique VIII, Miguel de

19 No obstante, el apellido “La Rentería” no parece existir en la villa guipuzcoana hasta inicios del XVI. Para datos anteriores, Elisa Ferreira recoge a un Antonio de Olasola (seguramente, Antón de Olaizola, vecino de Erreñeria) y a Juan de Santiago, que en 1445 cargaron trigo y paños en una nao que salió de Sandwich. Vid. Ferreira Priegue, 1988, p. 501, nota 32.

20 Arranomendi es un personaje significativo (y en parte desconocido), dueño de una de las dos casas-torre que aún se conservan en Erreñeria y que falleció en Inglaterra hacia 1496. Él es un caso paradigmático de la aportación que puede hacer la documentación extranjera, pues no hay muchos datos sobre él en la documentación local o provincial. Sobre su figura, cfr. Autor y Martín Sánchez, 2012a.

21 Existen también razones prosaicas y sencillas, como la propia ubicación geográfica. Al parecer, la zona entre San Sebastián y Hondarribia fue elegida para enviar correspondencia oficial porque el trayecto desde Bilbao era más largo (Connell-Smith, 1954, p. 12).

Lasao (Barrio Olano y Beresain Salvarredi, 2014)<sup>22</sup>. Más clara queda la vinculación con los ejemplos de alabastros medievales ingleses, pues la gran mayoría de piezas, trece de las dieciséis encontradas, estaban ubicadas en iglesias o ermitas situadas en la zona que estudiamos: Oiartzun (7), Hondarribia (3), Errenteria (2) e Irun (1) (Studer, G. y Martiarena, 2007; Martiarena, 2012; Martiarena, 2013)<sup>23</sup>. Por último, debemos mencionar un Cristo que se custodia en Pasai Donibane, conocido con el significativo nombre de “Cristo de Bristol” o de los Misereres y que, según la tradición, llegó en 1518 a Pasai Donibane tras haberse enganchado entre las cadenas o jarcias de la popa de un barco que volvía, no de Bristol sino de Londres (Iturrioz, 1952, p. 202; cfr. Goienetxe Patrón, 2013, p. 27).

La pregunta que se plantea es qué podía aportar a Bristol la zona Este de Gipuzkoa; en especial, una bahía de Pasaia que vivía una peculiar situación administrativa y que, no obstante, era la que mayor representación tenía en Bristol merced a las embarcaciones de Pasai Donibane y Errenteria.

### 3. EL PAPEL DE LA BAHÍA DE PASAIA

A ojos extraños, los datos de Bristol en referencia a barcos del “Pasaje” nos pueden dar una falsa sensación de estar ante una sola comunidad, dinámica e importante. Sin embargo, y aunque hoy en día se vea casi como un todo, no hay que olvidar que la bahía de Pasaia estaba compuesta por cuatro comunidades, las actuales Pasai Donibane, Pasai San Pedro, Lezo y Errenteria. Hasta fines del XVIII sólo esa última se mantuvo jurisdiccionalmente independiente, merced a la carta puebla obtenida en 1320<sup>24</sup>. Las tres poblaciones restantes estaban adscritas a otras localidades: Pasai San Pedro o el “Pasaje de Aquende” estaba dentro de la jurisdicción de San Sebastián, mientras Lezo y Pasai Donibane o “Pasaje de Allende” quedaron unidas a Hondarribia. Lo que hoy es el municipio de Pasaia no cristalizó hasta fines del XVIII.

De igual forma, los orígenes de cada una de esas poblaciones tampoco fueron los mismos<sup>25</sup>. Mientras los antecedentes de Lezo han sido tradicionalmente vinculados

22 Personaje que, sorprendentemente, está ausente del estudio realizado por Autor y Martín Sánchez, 2012a.

23 No es descartable que alguna de ellas la trajese la “San Juan”, de Hondarribia, al mando de Juan de Laborda, a mediados de 1486. Vid. TNA, E122/20/5, fol. 21v.º, cuyos datos han sido amablemente proporcionados por Margaret Condon. Cfr. Ramsay, F. y Balir, J., 2001, p. 38.

24 Tampoco hay que olvidar que el propio nombre de “Pasaje” es consecuencia de las victorias jurisdiccionales obtenidas por San Sebastián sobre la bahía, sustituyendo al primitivo nombre de “Oiartzun”. Para todo ello y lo que sigue, al objeto de no cargar el texto con excesivas referencias, vid. Autor, 2009, 2012a, 2012b, 2020b y 2020c; y Tena García, 1997.

25 Tener en consideración esta realidad es fundamental a la hora de explicar la aparición documental de estas comunidades. Jacques Heers, por ejemplo, a pesar de destacar el papel de Deba, Mutriku, Bermeo y, sobre todo, Bilbao, recordaba que los patrones remitían a toda una serie de localidades, entre las cuales citaba a Pasai San Pedro (Heers, 1953, pp. 307-308). Sin embargo, ningún documento medieval ni altomoderno cita a esa comunidad asociada a la advocación de su templo, sino como “Pasaje de Aquende” o “Pasaje de San Sebastián”.



al Guillermo de Lazón y sus socios que se recogen en la carta-puebla de Hondarribia, en 1203, las comunidades de Pasaia no fueron creándose hasta mediados-fines del XIV, con importantes avances a mediados del Cuatrocientos. En el caso de Pasai Donibane, su desarrollo parece responder a movimientos naturales de los pobladores de los alrededores que se acentuaron durante las primeras décadas del siglo XV, momento en el que se ampliaron las casas existentes y se construyeron otras junto a la ribera con elementos tan significativos como “cays”.

En el caso de Pasai San Pedro, a pesar de contar con ciertos antecedentes en la zona hacia mediados del XIV, no será hasta fines esa centuria cuando la comunidad inicie su andadura, merced al impulso poblador fomentado desde San Sebastián para controlar la bahía. Este fenómeno cristalizó de forma exitosa varias décadas después, cuando en torno a 1457 sus moradores construyeron su propio templo; un grupo de pobladores que contaba con numerosos individuos procedentes de la cornisa cantábrica e incluso más allá, tal y se aprecia en apellidos como Alen o Maduc.

El impulso que conocieron ambas poblaciones se inscribía en una etapa positiva para Pasaia en el comercio marítimo, con un aumento de las embarcaciones foráneas. En 1450, cuando todavía no estaba construida la iglesia de Pasai San Pedro, San Sebastián y la comunidad de Altza, que también miraba a la bahía, firmaron un convenio para el aprovisionamiento de sidra de los barcos extranjeros.

La compartimentación jurisdiccional de la bahía se acentuó en 1320, cuando se otorgó la carta-puebla a los moradores de Oiartzun para poder levantar una villa en el lugar de Orereta, a orillas de la bahía. Ese será el germen de Errenteria, inicialmente denominada Villanueva de Oiartzun. El hecho suponía la creación de un ente independiente en una zona importante para la exportación de hierro y, por lo tanto, la nueva puebla constituía una competidora para San Sebastián y Hondarribia. Esto provocará continuos enfrentamientos entre los diversos agentes, que se iniciarán a los pocos años de la fundación de Errenteria. Incluso el Valle de Oiartzun, aparentemente el impulsor de la puebla, fue otro de los grandes protagonistas en los debates. En su caso, las disputas se produjeron porque la carta-puebla de Errenteria conllevó el desplazamiento, hacia la villa, de la centralidad política, económica y administrativa que mantuvo Oiartzun hasta aquel momento.

Los conflictos también se originaron entre las comunidades pasaitarras adscritas a San Sebastián y Hondarribia y sus respectivas cabezas de jurisdicción. Con todo, la actitud mostrada por San Sebastián y Hondarribia fue muy diferente. La primera resultó mucho más estricta, limitando fuertemente las actividades de sus pobladores e intentando que las principales actividades de comercio, transporte y manipulación se desarrollasen cerca de la villa. Precisamente esta severa supervisión explicaría la ausencia de barcos de Pasai San Pedro en las cuentas de Bristol. Incluso aunque nos encontremos con miembros de esa comunidad como Vicente de Arizabalo (1472) o Guillén de Londres (1545-1546), los veremos actuar en em-

barcaciones de otras poblaciones<sup>26</sup>. De todas formas, tampoco es descartable que algunos de ellos se centrasen en otros destinos: una de las familias más interesantes de maestros y propietarios de nao de Pasai San Pedro, los Cotillos, está ausente en Bristol, pero entre 1491 y 1509 aparecerá en Burdeos, Flandes, Londres y en la pesca de Irlanda (Goienetxe Patrón, 2013, p. 23; Jenks, 2018, *Part IV, Number 6*, pp. 28 y 101).

Por su parte, Hondarribia no puso reparo alguno al avance de Lezo y Pasai Donibane. El hecho se debió a que las necesidades portuarias de la villa quedaban satisfechas con el fondeadero de Asturiaga y en el puerto del Puntal, cercano al recinto murado y donde estaba ubicada la lonja, pero también por los derechos jurisdiccionales que poseía sobre ambas orillas del río Bidasoa hasta el límite con Navarra. Al igual que San Sebastián en la bahía de Pasaia, Hondarribia extendió sus competencias sobre sus inmediatas aguas, también las que alcanzaban la orilla francesa. Gracias a ello ejercía un importante control sobre las mercancías que transcurrían por el río, así como la percepción de diversos derechos. La carga y descarga de los productos debía hacerse obligatoriamente en su lonja, tanto por los propios vecinos de Hondarribia como por parte de los de la zona francesa o navarra (Alberdi, 2012, pp. 65-66, 81-82, 188 ó 271).

Tampoco conviene olvidar que hasta 1566 la zona comprendida entre Pasaia y Hondarribia, incluyendo a Errenteria y Oiartzun, dependía jurisdiccionalmente de la diócesis de Bayona y que la influencia gascona se extendió entre San Sebastián y Hondarribia tanto desde el punto de vista demográfico como burocrático, empleando el gascón como lengua en textos privados, pero también en los administrativos. Estos vínculos debieron resultar fundamentales para el progreso de relaciones internacionales. Considerando la importancia que el vino gascón tenía en el mercado inglés, no es difícil pensar que los mercaderes y mareantes guipuzcoanos conocieron de primera mano esa realidad, aunque participar de forma directa en el negocio fuese más complicado.

Así mismo, la pérdida de Bayona por parte de Inglaterra también jugó un papel importante en el desarrollo de las relaciones vasco-inglesas. Una de las consecuencias pudo ser el traslado de los negocios a Hondarribia. Los protocolos de la villa guipuzcoana, que se conservan desde 1501, guardan algunos ejemplos<sup>27</sup>. De hecho, las primeras escrituras vinculadas a ingleses están relacionadas con el pastel de

---

26 Existen dudas sobre Vicente, porque en 1502 declaraba tener unos 42 años y ser vecino de San Sebastián y morador en San Pedro (ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Wals, Olvidados, 1138-2). De hecho, las fechas y los datos sobre el barco que capitanea nos llevan a plantear que, en vez de "Arizabalo", debemos leer "Idiazábal", quien aparece en los registros de 1474. En cuanto a Guillén de Londres, podemos verlo tanto en barcos de San Sebastián como de Pasai Donibane.

27 Vid. AHPG-GPAH 3/0283, 3/0284 y 3/0285. Las escrituras se encuentran descritas y digitalizadas en <http://artxiboataria.gipuzkoa.eus/jopac/controladorconopac?usr=null>.

Burdeos y las telas de Bristol<sup>28</sup>. Sus protagonistas son mercaderes como Robert Role, John Shipman, John Ward, William Woseley, Wiliam Monox, el significativo caso de Thomas Batcock<sup>29</sup>, el vecino de Taunton Roger “Atuyll” y un mercader londinense llamado maestre Jacques, que adquiría de vecinos de Saint-Jean de Pie-de Port sayales elaborados en esa localidad. Es posible también que el pequeño papel de Bilbao en la documentación de Bristol esté relacionado con la redistribución de los productos desde Hondarribia. Aquí tenemos a Martín de Lezamiz en 1502 y Sancho de Achuri en 1503, que compraron paños a William Monox<sup>30</sup>. El hierro, no obstante, apenas aparece registrado en estas fechas, salvo cuando en junio de 1503 el mercader Thomas Pynzon se comprometía a pagar varios quintales. Thomas actuaba en nombre de “Juan Colas” o John Colyns, quien aparece discretamente en las cuentas de Bristol, interesado en el vino andaluz y en la exportación de telas a Portugal.

Al igual que las restantes comunidades de la bahía, la principal de ellas, Villanueva de Oiartzun o Errenteria, también conoció importantes transformaciones, especialmente a lo largo del último cuarto del siglo XV. Una de las principales fue su reducción territorial a partir de 1495, producida por la definitiva independencia del Valle de Oiartzun. El otro factor negativo, prácticamente continuo, fue la actitud de San Sebastián. La villa donostiarra condicionó fuertemente el progreso de Errenteria, supervisando exhaustivamente la carga y descarga de productos y limitando dicha actividad al simple abastecimiento, una táctica que también aplicó a Pasai Donibane y, en menor medida, a Lezo (Autor, 2009; Autor, 2012a; Iturrioz, 1954, pp. 78-79). Con ello, trataría de impedir el desarrollo mercantil de la comarca.

Los debates venían de lejos. Un fallo regio de 1376 intentó ponerles freno, aunque sin éxito. La tensión era tal, que el hecho de 1474 mencionado al inicio del artículo, derivó en “escándalos e dannos e rrobos e quemas e feridas e muertes de homes”<sup>31</sup>. La sentencia de 1475 introdujo importantes novedades que favorecieron a San Sebastián. En primer lugar, la villa donostiarra logró la jurisdicción civil y criminal sobre el agua, salvo en el caso de los vecinos y moradores de Errenteria, Oiartzun y sus barcos. En segundo lugar, se arrogaba la potestad exclusiva para nombrar guardapuertos, agentes controladores del tráfico marítimo y recaudadores de derechos. Como antes, los maestros de las naos fletadas por los vecinos de Errenteria debían acudir a San Sebastián para demostrar que el objetivo sólo buscaba el aprovisionamiento de aquella villa. La última gran novedad se introdujo con relación al grano que acarreaban los navíos castellanos y extranjeros que llegaban al puerto: si

28 Seguramente emplearían barcos ingleses para el transporte de pastel, debido a que las leyes de 1489 habían prohibido la importación de ese producto a Inglaterra en barcos foráneos (Childs, 1995, 356-357). Ese hecho puede verse en las cuentas de Bristol de 1503-04.

29 Sobre él, Childs, 2003, p. 62; Autor y Martín Sánchez, 2012a, pp. 474-477; Autor y Martín Sánchez, 2012b, pp. 104-108.

30 Ejemplos posteriores, de 1521, en AHPG-GPAH, 3/0292, fols. 15 r.º-v.º y 29 r.º-v.º

31 Para lo que sigue, Ayerbe Iribar *et al.*, 2013, docs. 14-41. La frase en *ibidem*, p. 72.

bien estaban obligados a descargar la mitad en San Sebastián, el nuevo fallo permitió que, en un determinado plazo desde su llegada a la bahía, la otra mitad pudiese ser llevada a Oiartzun pero no a Erreterria. Esta decisión resulta llamativa, pues el Valle seguía adscrito jurisdiccionalmente a la villa y carecía de puerto propio donde hacer la descarga. Para solucionar esta aparente incongruencia, en 1478 Oiartzun y San Sebastián establecieron un convenio que confirmaba el fallo de 1475 y acordaba la construcción de una lonja en el puerto pasaitarra, en términos donostiarras. Una ejecutoria de 1479 ordenó el cumplimiento de todo ello, si bien la edificación no se llevó a cabo.

Las fechas del acuerdo entre Oiartzun y San Sebastián no eran gratuitas. Con el ataque e incendio provocado por las tropas francesas en 1476, Erreterria quedó destruida, de manera que el pacto puede considerarse una táctica perfectamente calculada para impedir el avance de Erreterria, aprovechando su delicada situación<sup>32</sup>. Con todo, la villa consiguió abrirse camino, también a nivel internacional: su vecino Juan de Arranomendi salía el 24 de noviembre de 1477 desde Bristol rumbo a “Hispania” con 25 cargamentos, compuestos en su mayoría por telas de mercaderes ingleses, pero también con telas, habas y cebollas del propio Arranomendi.

Menos de dos décadas después, la situación parecía exitosa, debido en gran parte a la incidencia del tráfico comercial internacional, con las relaciones anglocastellanas en pleno vigor. De hecho, en 1493 los vecinos de Pasai Donibane mostraron la posibilidad de poder aplicar una alcabala sobre “los yngleses que en ese puerto e logar entraban e dan sus mercadurías a otros estrannos” (Autor, 2013, doc. 45).

En 1494 Erreterria se encontraba en un momento dulce. Para entonces el recinto murado no era suficiente para albergar a toda la población y fue necesario ocupar nuevos terrenos. Además, se llevaron a cabo iniciativas para dotar a la villa de mejores infraestructuras que respondiesen adecuadamente al comercio (Artetxe Fernández y Autor, 2019). En julio de 1495 se solicitó licencia a los reyes para construir una lonja y así poder cubrir las necesidades de los “muchos estrangeros e trabantés” que venían. Las peticiones obtuvieron respuesta positiva en 1497 y, a partir de entonces, Erreterria contó con una renta que fue clave en las finanzas de la villa (Autor y Martín Sánchez, 2012a y 2012b). Así mismo, la preocupación por construir, mantener, ampliar y mejorar equipamientos portuarios, entre ellos un largo muelle, fue una constante. Frente a ello, las pequeñas comunidades pasaitarras, en especial Pasai Donibane, encontraron problemas para edificar libremente, en el agua o junto a ella, “cays” o elementos que facilitasen la estiba; de hecho, siguiendo fallos de 1399 y 1455 que otorgaban la jurisdicción de los terrenos mojados por

---

32 Cfr. al respecto, lo declarado por algunos testimonios de 1537, señalando que en el marco de dicho conflicto Erreterria aun “no hera poblada del todo, e que entonçes se llamaba la villa nueva de Oyarçun e que pendiente el dicho pleyto se pobló e se hizo cabeça del dicho valle” (AMO, C-4-5-4, fols. 303 v.º-304 r.º)

el agua a San Sebastián, no podían hacerlo sin contar con licencia del regimiento donostiarra, que mantuvo una postura muy estricta al respecto, derribando las estructuras incluso con bombardas las estructuras.

En esta coyuntura, los conflictos con Francia volvieron a provocar graves efectos. En 1512, el ataque francés ocasionó la destrucción de la práctica totalidad del recinto murado de Errenteria. Hondarribia también conoció importantes alteraciones, entre las que hay que destacar los incendios de 1462 y 1498, los sitios franceses de 1476 y 1512 y la ocupación francesa entre 1521 y 1524 (Roldán Gual, 1996)<sup>33</sup>. El contexto de Hondarribia debió llevar aparejadas consecuencias con respecto a la dinámica comercial y es posible que Bristol optase por cambiar de destino, pasando a dar preferencia a la zona de Pasaia, especialmente a partir de la década de 1520.

Aun así, no hay duda de que para inicios del Quinientos los maestros de nao y pilotos habían asentado la tendencia que se refleja en Bristol en la década de 1460. Sin embargo, calibrar la relevancia económica y social de esos vínculos resulta más complicado. Para empezar, hay dificultades para conocer a todos los protagonistas, y así mismo, habría que estudiar el porcentaje de maestros y capitanes que acude a Bristol y los que no lo hacen. Tampoco es sencillo saber si todos los barcos adscritos a determinadas poblaciones fueron construidos en ellas. A pesar de contar con ciertos precedentes, los datos sobre las actividades astilleras desarrolladas en Errenteria no abundan antes de 1520 (cfr. Autor y Martín Sánchez, 2012a, p. 282; Odrizola Oyarbide, 1997).

En este sentido no hay que olvidar las paulatinas disposiciones que los monarcas castellanos e ingleses emitieron para fortalecer sus respectivas flotas. Aun así, el desarrollo del comercio internacional impulsó la participación de los extranjeros en la industria naval vasca, como lo muestra la prohibición establecida en las ordenanzas de San Sebastián de 1489, que impedía construir embarcaciones para foráneos sin contar con licencia concejil; un fenómeno que debió resultar habitual pues la disposición formaba parte de ordenanzas vigentes con anterioridad a ese año (Banús y Aguirre, 1987, p. 62)<sup>34</sup>.

Más usual que los encargos resultó la compraventa. El mercader de Bristol George Smith, por ejemplo, declaraba en su testamento de noviembre de 1490 ser dueño de la cuarta parte de la nao “Catalina”, cuyo maestro y copropietario era Antón de la Torre o Antón Pérez de Oyanguren, alcalde de San Sebastián en 1501 y visitante asiduo a Bristol; lejos de vender su participación, Smith se la dejó en herencia a su primo Gibon Cogan (Condon y Jones, 2011). Otro caso es el de la carabela donostiarra “Mixela”, construida a finales de la década de 1460 o inicios de 1470, cuyas tres cuartas partes fueron adquiridas por Arnaot de Truxill y su esposa, con la cual

33 Sin olvidar que el fuego arrasó prácticamente todo San Sebastián en 1489, a lo que se unieron varios brotes de peste.

34 Un ejemplo, de 1498, en AGS. Registro General del Sello. 1498-X, fol. 254.



desarrollaron parte de su actividad comercial<sup>35</sup>. En Errenteria tenemos al maestre de nao Juanto Pérez de Goizueta, que construyó la nao “Elisabet” junto a su mujer, el preboste de Hondarribia Juan Sánchez de Benesa y Juan de Miranda, vecino de Oiartzun. Ese último vendió su parte a Goizueta y, estando en Bristol, el mercader Pablo de Lastola, cuñado de Juanto<sup>36</sup>, logró que John Sterfield adquiriese una cuarta parte. No parece que esta propiedad fuese prolongada porque tras la muerte de Goizueta, en 1485, Juan de Laborda, vecino de Pasai Donibane, adquirió las partes de Benesa y Sterfield. El fenómeno de coparticipación fue tan habitual que los Reyes Católicos lo intentaron frenar con la pragmática de 1501. No obstante, su resultado fue relativo, como lo muestran las denuncias presentadas en 1504 contra Marticot de Lasala, vecino de Hondarribia, por haber vendido la mitad de su carabela a William Monox<sup>37</sup>.

Con una villa relativamente importante, pero con limitaciones, y con tres poblaciones modestas, cabe plantearse cuál fue el factor que impulsó las relaciones entre la bahía de Pasaia y Bristol. Junto al desarrollo de las actividades marineras, gran parte de la respuesta se asienta en el hierro, un producto cuya demanda aumentó en Inglaterra a partir de mediados del siglo XV. Los estudios realizados hablan de que el metal castellano llegó a suponer cerca del 85% de las importaciones. La relevancia del hierro vasco ya aparece atestiguada en textos ingleses del siglo XV, hacia 1452. Junto a Bizkaia y Gipuzkoa, tampoco resultó inusual el metal navarro, pues aunque parte salía desde Bayona o San Juan de Luz, lo hizo mayoritariamente desde Hondarribia, Errenteria y San Sebastián (Childs, 1978, 112-123; Childs, 1981, y Díez de Salazar, 1983).

Bristol se abrió especialmente al hierro de la zona Este de Gipuzkoa. Sus registros lo constatan a partir de 1466, con barcos de Errenteria y Hondarribia transportando el metal junto a otra serie de productos, generalmente pastel (hasta 1489) y vino. El citado Juanto Pérez de Goizueta reconocía en su testamento que debía entregar hierro en la lonja de Bristol a Thomas Harper<sup>38</sup>. En Errenteria los extranjeros llegaron a copar tanto el mercado, que en noviembre de 1527, Onofre de Isasti, quien sintomáticamente tenía fletada su nao para Bristol, reclamaba al regimiento que se diese preferencia a los vecinos de la villa sobre los extranjeros a la hora de comprar el metal en la lonja<sup>39</sup>. En 1559, la propia Provincia se encargó de marcar exhaustivamente el hierro que se producía en su jurisdicción, debido al descontrol y desorganización existente en la calidad y empleo de vena utilizada; copias de este acuerdo

35 ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Wals, Olvidados, 1138-2.

36 Probablemente emparentado con el Juan de Lastola (“de la Stola”) documentado como maestre de la Magdalena de Errenteria en Bristol en abril de 1486. y que salió en mayo.

37 ARChV. Registro de Ejecutorias, 216-3, Sobre la pragmática, García de Cortázar, 1965, pp. 173-174.

38 ARChV. Civiles. Quevedo, Fenecidos, 2732-1, fols. 6 v.º-9 r.º

39 AME, A-1-2, fol. 176 v.º



se enviaron a lo largo y ancho de toda Europa, incluyendo Londres y Bristol (Díez de Salazar, 1983, p. 327). La documentación inglesa también cuenta con significativas menciones al hierro de nuestra zona guipuzcoana. Un texto de finales del XVI hacía distinciones entre el mejor tipo de hierro de España, que costaba doce libras el “ton”, y el “Rentaría iron”, que valía diez (Childs, 1981, p. 39). Años antes, entre 1546 y 1552, el mercader de Bristol John Smythe hablaba de “Rendry iron”, “S. S. iren” o “iren of Vryn & Fontraby” (Vanes, 1979, pp. 9, 192, 204 y 301)<sup>40</sup>.

Curiosamente, ni las comunidades ubicadas a orillas de la bahía de Pasaia, ni Hondarribia, ni San Sebastián contaban con ferrerías. Erreterria conoció tres en su jurisdicción para mediados del XV, pero lo hicieron de manera intermitente. Fueron los territorios de alrededor los que constituyeron el verdadero motor. En el caso de Erreterria y Pasaia fue Oiartzun, que en 1499 tenía instalados 12 ingenios y uno más estaba funcionando en 1511 (Autor y Lema Pueyo, 2011, p. XXI). En Hondarribia resultaron ser Irun y la zona del Bidasoa, con cinco ferrerías para 1512. San Sebastián, por su parte, se nutriría del Urumea, que contaba con nueve instalaciones en 1475 (Díez de Salazar, 1983 y 1997). De esta manera, el nombre geográfico dado al hierro por parte inglesa no haría referencia tanto al lugar de producción como al puerto de salida. Así, aunque se citase al hierro de Erreterria o San Sebastián, el metal podría haber sido labrado tanto en las zonas mencionadas como otras cercanas, incluyendo a Navarra. En los testimonios tomados en los procesos en torno a la jurisdicción de la bahía, no es inusual acentuar la relevancia de Erreterria como centro exportador de “las 30 ferrerías de la zona”, números muy similares a las 27 que acabamos de recoger (Molina de la Torre, 2018, p. 283).

La industria ferrona entre Erreterria y Hondarribia, que contaba con veneras propias, tenía una larga tradición en esa industria, que hunde sus raíces en las ferrerías de montaña o “haizeolak” altomedievales. Para 1293 el puerto de Oiartzun, como se conocía entonces a Pasaia, y Orio, constituían los puntos de exportación en la costa guipuzcoana, llegando a instalarse renterías para recaudar derechos regios; unas fechas significativas, pues todavía no se habían fundado las villas de Orio y Erreterria (Autor 2020b y 2020c; Díez de Salazar, 1981).

Pocos años después esta tradición quedó consolidada. En 1328 el rey castellano concedió a los ferrones de Oiartzun y de Irun el Fuero de las Ferrerías, otorgándoles jurisdicción propia. El hecho también es significativo por tratarse del primer instrumento normativo de ese tipo dirigido a Gipuzkoa, si bien el resto de profesionales del territorio no tardó mucho en lograrlo (1335 y 1338). Es cierto que el fuero perdió vigencia en Oiartzun a lo largo del XV, pero todavía los dueños de las ferrerías formaban un importante grupo de poder a inicios del siglo XVI (Díez de Salazar,

---

<sup>40</sup> Sin embargo, el libro de Thomas Howell (1517-1528), no parece conservar dichas menciones. Agradecemos a Heather Dalton habernos facilitado la transcripción del documento, previo a su publicación. Cfr. Connell-Smith, 1951.

1983; Ayerbe Iribar *et al.*, 2012). Vista la cercanía de fechas entre el Fuero y la carta puebla de Errenteria, cabe plantear que parte de los impulsores de la villa fuesen o contasen con la ayuda de los ferrones del valle, ya que el nuevo emplazamiento les permitiría participar más activamente en un mercado copado por comerciantes de San Sebastián, Hondarribia y Getaria. Además, Errenteria proporcionaría a la monarquía navarra y a sus mercaderes y productos otra interesante salida al mar.

La relevancia del hierro de Errenteria contrasta con la ausencia o escasa mención en los registros de Bristol de naos procedentes de las otras comarcas guipuzcoanas con gran tradición en la elaboración del metal y con decenas de ferrerías repartidas en sus ríos para fines del siglo XV (Díez de Salazar, 1983 y 1997). Si Bristol constituía un enclave idóneo para el hierro vasco, es llamativa la discreta presencia de puertos como Deba, Getaria, Mutriku y Zumaia. Una de las razones radicaría en el amplio mercado del hierro vasco y la intensidad o fortaleza de destinos establecidos con anterioridad al desarrollo del comercio castellano-inglés. Evidentemente hay que tener en cuenta la organización de todo el entramado, tanto local como internacional, pero tampoco es difícil pensar que la elevada demanda de metal, lejos de provocar una lucha encarnizada por el mercado inglés, produjese un reparto; al menos mientras la coyuntura fuese positiva. Otra razón podría radicar en la participación castellana en el comercio inglés. Si en Londres, la principal plaza comercial, los castellanos pudieron intervenir de manera más directa, en Bristol eran los ingleses los que controlaban mercado; quizás por ello resultase un enclave menos atractivo para las localidades guipuzcoanas más dinámicas.

#### 4. CONCLUSIONES

El uso de la documentación extranjera resulta fundamental para el estudio del comercio internacional. Nos ayuda a tener una visión más completa de los vínculos establecidos entre diversas zonas de Europa que en numerosas ocasiones, como en el caso vasco, la precariedad de los escritos locales sólo nos permite conjeturar o trazar de forma muy débil. Los registros de Bristol son un ejemplo paradigmático, porque si es verdad que la historiografía anglosajona conocía los vínculos con Guipuzkoa y Bizkaia, los investigadores vascos apenas habían escrito unas pocas líneas al respecto.

Esta riqueza permite ahondar en aspectos que han pasado más desapercibidos. Uno de ellos lo constituye la existencia de tenencias locales o comarcales en el desarrollo de rutas marítimas. Aunque no es inusual ver a representantes de una misma localidad a lo largo y ancho de Europa, eso no quiere decir que sus redes de actuación abarcasen todos los puertos con la misma intensidad. En estas líneas creemos haber demostrado esa realidad mediante el estudio de las embarcaciones guipuzcoanas recogidas en los registros de Bristol, pero también se han puesto so-

bre la mesa otros casos que ahondan en nuestra hipótesis, como son los puertos de Chester y Valencia.

La intensidad mostrada por la bahía de Pasaia en Bristol contrasta con su particular historia, debido al rudo conflicto en torno a su jurisdicción que enfrentó a San Sebastián con las comunidades asentadas en aquella. La población donostiarra puso freno al desarrollo comercial de la zona, pero, aun así, los perjudicados lograron hacerse con un papel destacado en el mercado inglés. Bristol ocupó un lugar muy importante durante varias décadas, incluso más allá de 1540. La ciudad constituyó el principal nexo de la bahía con Inglaterra, aspecto que aparece constatado en las diversas fuentes.

Gran parte del éxito estuvo basado en la exportación de hierro, una actividad que hundía sus raíces en el siglo XIII y que se vio favorecida por la coyuntura positiva que se abría en la segunda mitad del siglo XV. En este sentido, la marcada relación de la bahía contrasta con la ausencia de otras grandes zonas guipuzcoanas productoras de metal. Este fenómeno podría explicarse por varios factores: compartimentación de la clientela ante una gran demanda, pervivencia de dinámicas medievales que no fueron modificadas por las nuevas relaciones entre Inglaterra y Castilla, o la propia realidad mercantil inglesa, que permitía una mayor participación castellana en el gran mercado londinense frente al de Bristol, copado por los propios ingleses.

En esta ocasión nos hemos basado en la vecindad de las embarcaciones que aparecen en la documentación. No obstante, esos datos deberían completarse con un análisis de las consecuencias de esas relaciones, de su trascendencia económica y social. El empleo de barcos constata la relevancia de esa comunidad, pero habría que saber si existieron más y dónde se encontraban, si la participación en determinados lugares respondía a un interés de unos mismos maestros y, por supuesto, cuáles fueron los beneficios aportados por el mercado de Bristol a las poblaciones vascas.

## 5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACHÓN INSAUSTI, J. A. (1990). Los mercaderes y la Provincia de Gipuzkoa en el siglo XVI. Problemática, líneas de investigación y una reciente tesis sobre el tema. *Mundaiz*, (XXX), 5-19.
- AGUIRRE GANDARIAS, S. (1990). Dos documentos inéditos de 1474 sobre el acuerdo de paz Gipuzkoa-Inglaterra. *RIEV*, (35), 395-404.
- ALBERDI LONBIDE, X. (2012). *Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana. Siglos XVI-XVIII*. Bilbao: EHU-UPV (<https://addi.ehu.es/handle/10810/12244>).
- ARTETXE FERNÁNDEZ, O. y IRIXOA CORTÉS, I. (2019). Una infraestructura portuaria desaparecida: los muelles del arrabal de Errenteria a lo largo de la Edad Moderna (1500-1700). *BRSBAP*, (LXXV), 71-123.

- AYERBE IRÍBAR, M.<sup>a</sup> R. et al. (2012). *Documentación medieval del Archivo Municipal de Oiartzun. II. Pleito de ferrones (1328-1514)*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- AYERBE IRÍBAR, M.<sup>a</sup> R. et al. (2013): *Documentación medieval del Archivo Municipal de Oiartzun. III. (1320-1520)*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- AZPIAZU ELORZA, J. A. (1990). *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI: mercaderes guipuzcoanos*. San Sebastián: Kutxa.
- BANÚS Y AGUIRRE, J. L. (1987): San Sebastián en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna. *BEHSS*, (21), 11-81.
- BARKHAM HUXLEY, M. (1987). La construcción naval en Zumaia, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil. *Itsasoa*, 3. *El Mar de Euskalerría. La Naturaleza, el Hombre y su Historia* (pp. 211- 276). San Sebastián: Etor.
- BARRIO OLANO, M. y BERESAIN SALVARREDI, I. (Eds.) (2014). *El retablo de la Coronación de la Virgen. Parroquia de la Asunción de Errenteria*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa.
- BURWASH, D. (1969). *English Merchant Shipping, 1460-1540*. Devon: David & Charles Reprints.
- CARUS-WILSON, E. M. (1966). The overseas trade of Bristol. En E. Power y M. M. Postan, *Studies, English trade in the fifteenth century* (pp. 183- 246). Londres: Routledge & Kegan Paul Ltd.
- CARUS-WILSON, E. M. (1967). *The Overseas trade of Bristol in the Later Middle Ages*. New York: Barnes & Noble.
- CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F. (2018). The Iberian Economy and Commercial Exchange with North-western Europe in the Later Middle Ages. En E. T. Jones y R. Stone (Eds.). *The World of the Newport Medieval Ship. Trade, Politics and Shipping in the Mid-Fifteenth Century* (pp. 205- 227). Cardiff: University of Wales Press.
- CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F. (2019). El comercio entre Castilla e Inglaterra a través de los puertos de Bristol y Bilbao (1461-1504). En M. I. Val Valdivieso et al. (Ed.), *Expresiones de poder en la Edad Media. Homenaje al profesor Juan Antonio Bonachía Hernando* (pp. 523- 534). Valladolid: Universidad de Valladolid.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. (1961). *Los vascos en la pesca de la ballena*. San Sebastián: Ediciones Vascas.
- CONDON, M. M. y JONES, E. T. (Eds.) (2011). *Will of George Smith, merchant of Bristol, 1490*. Bristol: University of Bristol-ROSE (<http://hdl.handle.net/1983/1805>).
- CONDON, M. M. y JONES, E. T. (Eds.) (2014). *Bristol 1476: Particulars of Account of Thomas Asshe, controller, 12 March to 14 April 1476: TNA: PRO, E122/19/12 and E122/174/3 (part)*. Bristol: University of Bristol-PURE.
- CONDON, M. M. y JONES, E. T. (2019). *Bristol 1483, January: Particulars of Account of John Walshe, controller: Introduction*. Bristol: University of Bristol-PURE.

- CONNELL-SMITH, G. (1951). The Ledger of Thomas Howell. *The Economic History Review*, (3), 363-370. <https://doi.org/10.2307/2599993>
- CONNELL-SMITH, G. (1954). *Forerunners of Drake. A Study of English trade with Spain in the early Tudor period*. London: Longmans, Green and Co.
- CHILDS, W. R. (1978). *Anglo-Castilian Trade in the later Middle Ages*. Manchester: Manchester University Press.
- CHILDS, W. R. (1981). England's Iron Trade in the Fifteenth Century. *Economic History Review*, (34), 25-47. <https://doi.org/10.2307/2594837>
- CHILDS, W. R. (1995). El Consulado del Mar, los mercaderes de Burgos e Inglaterra. En *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*. Tomo 1: *Apertura del centenario (21 de Julio de 1994) y Simposio Internacional, "El Consulado de Burgos" (28, 29 y 30 de Septiembre de 1994)* (pp. 351- 420). Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- CHILDS, W. R. (2003). Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c. 1200-c. 1500. *Itsas Memoria*, (4), 55-64.
- CHILDS, W. R. (2013). *Trade and Shipping in the medieval West: Portugal, Castile and England*. Oporto: Fédération Internationale des Institus d'Études Médiévales.
- CHILDS, W. R. (2018). The Trading Context of the Newport Ship: The Overseas Trade of Bristol and its Region in the Mid-Fifteenth Century. En E. T. Jones y R. Stone (Eds.). *The World of the Newport Medieval Ship. Trade, Politics and Shipping in the Mid-Fifteenth Century* (pp. 161- 179). Cardiff: University of Wales Press.
- DÍEZ DE SALAZAR, L. M. (1981). Comercio y fiscalidad en Guipúzcoa a fines del s. XIII (según las cuentas de Sancho IV). *BRSBAP*, (XXXVII) 85-148.
- DÍEZ DE SALAZAR, L. M. (1983). *Ferrerías en Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)*. San Sebastián: Luis Haramburu.
- DÍEZ DE SALAZAR, L. M. (1997). *Ferrerías guipuzcoanas. Aspectos socioeconómicos, laborales y fiscales (siglos XIV-XVI)*. (Edición preparada por M.<sup>a</sup> Rosa AYERBE IRIBAR). San Sebastián: Dr. Camino.
- ENRÍQUEZ HERNÁNDEZ, J. et al. (1993). *Libros de Visitas del Corregidor (1508-1521) y Libro de Fábrica de Santa María (1498-1517) de la villa de Lequeitio*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (1988). *Galicia en el comercio marítimo medieval*. A Coruña: "Pedro Barrie de la Maza"-Universidad de Santiago.
- FLAVIN, S. y JONES, E. T. (Eds.) (2009). *Bristol's trade with Ireland and the continent (1503-1601)*. Bristol: Bristol Record Society.
- FLEMMING, P. (2012). Looking out from the edge of the world: Bristol, Gascony and Iberia in the later Middle Ages. En J. A. Solórzano Telechea et al. (Eds.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval* (pp. 149- 166). Logroño: Instituto de Estudios Riojanos.



- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. (1965). *Vizcaya en el siglo XIV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína.
- GOIENETXE PATRÓN, E. (2013). *Pasaia atlántico: patrimonio marítimo*. Pasaia: Pasaiaiko Udala.
- GOROSÁBEL, P. de (1865). *Memoria sobre las guerras y tratados de Guipúzcoa con Inglaterra en los siglos XIV y XV*. Tolosa: Imprenta de la Provincia.
- GUIRAL-HADZIOSSIF, J. (1989). *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia: Edicions Alfons el Magnànim.
- HEERS, J. (1955). Le commerce des Basques en Méditerranée au XVe siècle (d'après les archives de Gênes). *Bulletin Hispanique*, (57), 292-324. <https://doi.org/10.3406/hispa.1955.3441>
- HINOJOSA MONTALVO, J. (2007). *De Valencia a Flandes. La nave della frutta*. Valencia: Generalitat Valenciana-Fundación Jaume II, "El Just".
- IRIXOA CORTÉS, I. (2009). *Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI)*. Pasaia: Pasaiaiko Udala.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2012a). Atzerritarrak Erdi Aro amaieran: Pasaia badiako populazioen adibidea (XIV. mende amaiera-XVI. mende hasiera). *BEHSS*, (45), 15-125.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2012b) *Portu aprobetxamendua eta gatazka: Donostia eta San Pedroren arteko harremanak Erdi Aro Amaieran (1397-1503)*. Itsas Memoria 7.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2013). *Documentación medieval de los archivos municipales de Pasaia y Lezo (1361-1520)*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2016). Gobierno urbano en San Sebastián a fines de la Edad Media: crisis de linaje, conflictos y reestructuración política. *BEHSS*, (49), 15-205.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2017). ¿Una pequeña villa costera medieval con escasa proyección marítima? Reflexiones en torno a la economía de Orío (Gipuzkoa) a fines de la Edad Media. En A. Millán Da Costa et al. (Eds.), *O papel das pequenas cidades na construção da Europa medieval* (pp. 317-339). Castelo de Vide: Instituto de Estudos Medievais.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2020a). Gipuzkoa eta gaskoi hizkuntza: 1310 eta 1316ko bidokumentu eta zenbait ohar. *BEHSS*, 52, 19-112.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2020b). Ospakizunak hastapenetara eramanez: Oiartzualdea, 1209?-1320. *Oarso*, 112-126.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2020c). Contingentes cantábricos en el poblamiento de Gipuzkoa en la Baja Edad Media: El caso de la bahía de Pasaia. En J. A. Solórzano Telechea y F. Martín Pérez (eds.). *Las rutas de comunicación marítima y terrestre en la Península Ibérica en la Baja Edad Media* (pp. 313- 377). Madrid: La Ergástula.
- IRIXOA CORTÉS, I. y MARTÍN SÁNCHEZ, D. (2012a). *Errenteria a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)*. Errenteria: Errenteriako Udala.
- IRIXOA CORTÉS, I. y MARTÍN SÁNCHEZ, D. (2012b). Errenteria a inicios del siglo XVI: comercio y sociedad. *Bilduma*, (24) (número monográfico).



- IRIXOA CORTÉS, I. y LEMA PUEYO, J. A. (2011). *Documentación medieval del Archivo Municipal de Oiartzun. I. Libro de estimaciones fiscales de vecinos y bienes raíces (1499-1520)*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- ITURRIOZ, F. (1952). *Pasajes. Resumen Histórico*. Pasaia: PYSBE.
- JENKS, S. (ed.) (2016-2018): *The London Customs Accounts*. Lübeck: Hansischer Geschichtsverein (21 vols.).
- MARTIARENA, X. (2012). Los alabastros ingleses en Gipuzkoa. El retablo de Santa Catalina de Hondarribia. *Ars Bilduma*, (2), 35-47.
- MARTIARENA, X. (2013). Los alabastros ingleses en Gipuzkoa: nuevas aportaciones en la franja costera. *Ars Bilduma*, (3), 151-166.
- MOLINA DE LA TORRE, Fco. J. (2018). Los “rollos testificales” de mercaderes ingleses en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. En H. Casado Alonso (Coord.). *Comercio, finanzas y fiscalidad en Castilla (siglos XV-XVI)* (pp. 33-63). Madrid: Dykinson. <https://doi.org/10.2307/j.ctvk3gnm7.15>
- MOLLAT, M. (1962). *Les sources de l'Histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIIIe siècle*. Paris: SEVPEN.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L. (1997). La construcción naval en Rentería: una actividad económica de la Edad Moderna. *Bilduma*, (11), 47-80.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L. (2000). *Estudio Histórico del Puerto de Zumaia*. Vitoria- Gasteiz: Gobierno Vasco.
- ORELLA UNZUÉ, J. L. (2005). Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna (III). Las relaciones vascas con Inglaterra: siglos XIV-XVI. *Lurralde*, (28), 85-152.
- PRIOTTI, J.-Ph. (2005). *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un Crecimiento*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.
- RAMSAY, F. y BALIR, J. (ed.) (2001). *English medieval industries. Craftsmen, techniques, products*. London-Río Grande: The Hambledon Press.
- ROLDÁN GUAL, J. M.<sup>a</sup> (1996). *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia*. Tomo II (1480-1498). San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- RONQUILLO RUBIO, M. (2004). *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.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. (2000). Las villas castellanas de la costa cantabroatlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo Occidental. *Revista d'Història Medieval*, (11), 41-66.
- RUIZ, T. F. (1977). Mercaderes castellanos en Inglaterra, 1248-1390. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos “Juan de la Cosa”*, (1), 11-38.
- STONE, R. (2018): Bristol's Overseas Trade in the Later Fifteenth Century. The Evidence of the ‘Particular’ Customs Accounts. En E. T. Jones y R. Stone (Eds.). *The World of the Newport Medieval Ship. Trade, Politics and Shipping in the Mid-Fifteenth Century* (pp. 181- 203). Cardiff: University of Wales Press.

- STUDER, G. y MARTIARENA, X. (2007). Alabastros ingleses de Hondarribia. *Akobe*, (8), 77-81.
- TENA GARCÍA, M.<sup>a</sup> S. (1997). *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*. San Sebastián: Dr. Camino.
- TXUEKA ISASTI, F. (2008) Getariako erregearen balea eta Donostiako probestua. *BRSBAP (LXIV)*, 93-158.
- VANES, J. (Ed.) (1974). *The ledger of John Smythe (1538-1550)*. Bristol: Bristol Record Society.
- VANES, J. (Ed.) (1979). *Documents illustrating the overseas trade of Bristol in the Sixteenth Century*. Bristol: Bristol Record Society.
- VEALE, E. W. W. (Ed.) (1938). *The Great Red Book of Bristol*. Text (Part II). Bristol: Bristol Record Society.
- WILSON, J. P. (Ed.) (1969). *Chester customs accounts, 1301-1566*. Liverpool: The Record Society of Lancashire and Cheshire.