

PRESENCIA DE LOS PUERTOS CANTÁBRICOS EN LAS LÍNEAS DEL COMERCIO ATLÁNTICO BAJOMEDIEVAL: LAS RELACIONES ENTRE ASTURIAS Y LA ROCHELLE¹

JUAN IGNACIO RUIZ DE LA PEÑA SOLAR

Universidad de Oviedo

En el curso del último cuarto de siglo, una mantenida serie de aportaciones de la historiografía medievalista hispana, de muy diverso contenido y alcance, desarrollando preciosos antecedentes de la historiografía extranjera o completando investigaciones paralelas procedentes también de círculos historiográficos foráneos, ha permitido ampliar considerablemente el estrecho horizonte de conocimientos que, hasta hace bien pocos años, teníamos sobre la activa presencia de los puertos de nuestra fachada marítima cántabro-atlántica, desde Galicia al País Vasco, en las grandes rutas del comercio con los centros portuarios del noroeste de Europa durante los siglos finales de la Edad Media.

La importancia de esa presencia quedaba ya insinuada en estudios muy lejanos en el tiempo, como la obra clásica de Finot sobre las relaciones comerciales entre Flandes y España en la Edad Media²; o en los más próximos de Mathorez³, Boissonnade⁴, Mollat⁵, Trocmé y Delafosse⁶ o Verlinden⁷. Y, quizás más acusadamente, en la publicación temprana de algunas singulares piezas documentales, como el arancel de peajes de fines del siglo XIII dado a la luz por A. Castro en la tercera década de este siglo⁸, las interesantísimas cuentas y registros de la

1. SIGLAS: A.A.A. = Arch. Ayto. de Avilés; A.C.O. = Arch. Catedral de Oviedo; A.G.S. = Arch. Gral. de Simancas; A.H.N. = Arch. Histórico Nacional; A.M.S.P.O. = Arch. del Monasterio de San Pelayo de Oviedo; F.S.E. = Fondo del Monasterio de San Vicente de Oviedo; L.A.S.R.C. = Libro de Aniversarios de la Cofradía del Rey Casto; R.G.S. = Registro Gral. del Sello.

2. J. FINOT: *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, París, 1899.

3. J. MATHOREZ: «Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne», *Bulletin Hispanique*, XIV, Bordeaux, 1912.

4. P. BOISSONNADE: «La renaissance et l'essor de la vie et du commerce maritimes en Poitou, Aunis et Saintonge, du X au XV siècle», *Revue d'histoire économique et sociale* (1924), pp. 259-325.

5. M. MOLLAT: *Le commerce maritime normand à la fin de moyen age. Etude d'histoire économique et sociale*, París, 1952. Y también «Le rôle international des marchands espagnols dans les ports occidentaux à l'époque des Rois Catholiques», *V Congreso de Historia de la Corona de Aragón* (Zaragoza, 1962), pp. 98-111.

6. E. TROCME et M. DELAFOSSE: *Le commerce rochelais de la fin du XV siècle au début du XVII*, París, 1952.

7. CH. VERLINDEN: «Contribution à l'étude de l'expansion commerciale de la draperie flamande dans la Péninsule Ibérique au XIII siècle», *Revue du Nord*, XXII (1936), pp. 5-20; «El comercio de paños y brabanzones en España durante los siglos XIII y XIV», *Bol. de la Real Academia de la Historia*, CXXX (1952), pp. 307-321.

8. A. CASTRO: «Unos aranceles de aduanas del siglo XIII», *Revista de Filología Española*, VIII (1921), pp. 1-29 y 325-356, IX (1922), pp. 266-276 y X (1923), pp. 113-136.

cancillería de Sancho IV, publicado por los mismos años y también referibles a la misma época⁹, o los documentos incluidos en la serie monumental de los *Descubrimientos Portugueses*, cuya edición se inicia en la década de los cuarenta¹⁰.

Pero es ahora cuando esa importancia puede ser justamente medida y valorada gracias a un nutrido elenco de contribuciones que, como antes apuntábamos, se ha venido sucediendo en los últimos veinticinco años y patentizan, en definitiva, el interés y actualidad que, como tema historiográfico, reviste la articulación de los puertos de la Corona de Castilla, en su frente marítimo norteño, en los grandes circuitos del comercio atlántico y en la época que precede a la era de los grandes descubrimientos y de la expansión ultramarina de la Europa occidental¹¹.

En el punto de partida de esa serie de aportaciones al conocimiento de la proyección comercial de los puertos cantábricos en las rutas del Atlántico noroccidental se sitúan las referencias que incluye J. A. García de Cortázar, para el área vizcaína, en su obra, publicada en 1966, sobre Vizcaya en el siglo XV¹². A ésta seguirán otras de diversos autores, y de las que sólo ofreceremos una incompleta muestra ejemplificativa, centradas normalmente en sectores regionales bien definidos de la fachada cantábrica. Así, nuestro estudio sobre el comercio mantenido por los puertos asturianos, con especial referencia a uno de los productos básicos entre los que alimentan el tráfico a larga distancia en la Edad Media: la sal¹³; o la serie de aportaciones que descubren el papel fundamental de Burgos como gran centro mercantil proyectado hacia los mercados atlánticos a través de los puertos castellanos, cántabros y vascongados, en la que, contando con el precedente del estudio de M. C. Carlé sobre los mercados en Castilla, de temprana publicación en 1954¹⁴, se inscriben trabajos recientes de T. F. Ruiz¹⁵,

9. M. GAIBROIS: *Sancho IV*, I (Madrid, 1922). Apéndice documental, «Libro de Cuentas y gastos», pp. III y ss. A tener en cuenta las «Correcciones a las Cuentas de Sancho IV», incluidas en el mismo vol., pp. CXCI y ss. Una edición reciente con la inclusión de las variantes de los diferentes manuscritos en A. LÓPEZ DAPENA: *Cuentas y gastos (1292-1294) del Rey D. Sancho IV el Bravo (1284-1295)*, Córdoba, 1984.

10. *Descobrimentos portugueses*. Documentos para sua historia publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, vol. I (1147-1460) y suplemento ao vol. I (1057-1460). Lisboa, 1944.

11. Vid. con carácter general P. CHAUNU: *La expansión europea (siglos XIII al XV)*, Barcelona, 1982.

12. J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales* (Bilbao, 1966), pp. 207 y ss.

13. J. I. RUIZ DE LA PEÑA, en colab. con I. GONZÁLEZ GARCÍA: «La economía salinera en la Asturias medieval», *Asturiensis Medievalia*, 1 (Oviedo, 1972), pp. 11-155; hay tirada aparte. Vid. también el apartado que dedicamos a la proyección comercial marítima de las pueblas o villas nuevas asturianas en nuestro libro: *Las «polas» asturianas en la Edad Media. Estudio y Diplomatario* (Oviedo, 1981), pp. 238 y ss.

14. M. C. CARLÉ: «Mercaderes en Castilla (1252-1512)», *Cuad. Hist. de España*, XXI-XXII (Buenos Aires, 1954), pp. 146-328.

15. T. F. RUIZ: «Mercaderes castellanos en Inglaterra, 1248-130», en *Sociedad y poder real en Castilla* (Barcelona, 1981), pp. 199-224.

B. Caunedo¹⁶ o el nuestro referido a las villas cántabras en el primero siglo de su desarrollo urbano¹⁷.

De objetivos más amplios en sus coordenadas geotemporales es el libro de W. R. Childs, publicado en 1978, que cubre el desenvolvimiento del comercio anglocastellano en la Edad Media¹⁸. Mientras que hace sólo tres años veía la luz la excelente obra de E. Ferreira Priegue sobre Galicia en el comercio marítimo medieval¹⁹, en la que, de nuevo desde la perspectiva proporcionada por los marcos de observación regionales, se nos ofrece una construcción histórica de extraordinario interés por la riqueza de las fuentes manejadas y la densidad de sus contenidos. Se trata de un estudio plenamente homologable a los mejores de la historiografía foránea de temática afín, como pueden ser, por citar sólo dos ejemplos bastante elocuentes, el de Mollat sobre el comercio marítimo normando a fines de la Edad Media o el de Touchard para la misma época en el espacio bretón²⁰.

.....

Entre los puertos de la fachada atlántica, continental e insular, que más temprana y estrechamente aparecen anudando vínculos comerciales con las villas marítimas castellanas ocupa un lugar destacado el de La Rochelle. En un reciente estudio sobre sus orígenes urbanos, R. Favrau recoge el testimonio que sobre La Rochelle a fines del siglo XII, poco tiempo después de su fundación, nos transmite el monje cluniacense Ricardo el Poitevino, describiéndola como «un burgo admirablemente construido de nuevo con un puerto... al que multitud de navíos arriban cada día procedentes de diversos países para comerciar allí». Y en 1224 se registra la presencia de «ocho españoles» en la ciudad, aunque no podamos precisar su exacta procedencia regional²¹.

Las razones de la rápida fortuna mercantil de La Rochelle a lo largo de la baja Edad Media son sobradamente conocidas y fueron ya expuestas hace muchos años por H. Pirenne²². Gran puerto exportador y redistribuidor de vino, trigo, sal

16. B. CAUNEDO DEL POTRO: *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Madrid, 1983.

17. J. I. RUIZ DE LA PEÑA: «El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII», en *El Fuero de Santander y su época*, (Santander, 1989), pp. 257-291.

18. W. R. CHILDS: *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*, Manchester, 1978.

19. E. FERREIRA PRIEGUE: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, 1988. Vid. también de la misma autora: «Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes», en *El Fuero de San Sebastián y su época* (San Sebastián, 1982), pp. 217-234.

20. M. MOLLAT: *op. cit.*, supra, nota 5; H. TOUCHARD: *Le commerce maritime breton à la fin du moyen Âge*, Paris, 1967.

21. R. FAVREAU: «Les débuts de la ville de la Rochelle», *Cahiers de Civilisation médiévale*, XXX, núm. 1 (Poitiers, 1987), pp. 9 y 30.

22. H. PIRENNE: «Un grand commerce d'exportation au Moyen Age: les vins de France», *Annales d'histoire économique et sociale*, V (1933), pp. 225-243. Reimpreso en *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Bruges, 1951.

y paños en el curso de los siglos XIII al XV, su progresión urbana será fruto del juego combinado de una serie de circunstancias concurrentes en aquel lugar: su privilegiada situación geográfica, el dinamismo de sus burgueses y su habilidad para adaptarse a las cambiantes circunstancias políticas en que la ciudad se vio implicada y para obtener jugosos privilegios fiscales, las posibilidades económicas que ofrecían su traspasí y su entorno marítimo próximo. Muy pronto, La Rochelle se convertirá en uno de los centros de escala más frecuentados en las líneas del comercio marítimo que enlazan los centros portuarios castellanos y portugueses con las costas atlánticas, desde el Golfo de Gascuña hasta el Báltico, comprendiendo en este círculo a los puertos de las Islas Británicas.

El tráfico comercial con los puertos del norte de la Península –País Vasco, Santander, Asturias y Galicia–, del que pueden ya rastrearse referencias muy tempranas²³, ocupará un lugar muy importante en el conjunto del movimiento portuario mantenido por La Rochelle a finales de la Edad Media²⁴, viéndose favorecido por la vecindad geográfica y las cómodas condiciones de navegación por el Golfo de Gascuña²⁵, y por los ventajosos fletes de retorno que ofrecía a los mercaderes en él interesados, tanto franceses como españoles. Es más, puede afirmarse sin incurrir en exageración que, en buena parte, es precisamente desde la perspectiva del comercio exterior mantenido en la etapa final de la Edad Media por nuestros puertos, cómo puede valorarse en su exacta medida la importancia de La Rochelle en las líneas del comercio atlántico en esos siglos.

Hace cuarenta años, Y. Renouard lamentaba la total desaparición de los archivos de la ciudad francesa, que impedía valorar el alcance exacto de las estrechas relaciones mantenidas durante la Edad Media por este importante puerto de la fachada atlántica y las villas portuarias del frente cántabro-atlántico de la Península Ibérica, apuntando que la solución de aquellas carencias documentales podría venir de la realización de investigaciones sistemáticas en los archivos de Lisboa y de Oporto y en los de las localidades cantábricas²⁶. Sin duda, llevaba razón el gran medievalista –los estudios publicados en nuestra patria en los últimos años vienen

23. En la restitución del texto del documento original, hoy perdido, que recogía los fueros dados a los pobladores de la villa galaica de Bayona en 1201, hecha por Sandoval a comienzos del siglo XVII, se contienen las siguientes cláusulas: «De la barca Francesa que se ha de dar al Rey sesenta sueldos, y pagados, queda libre el maestro de la nave con sus marineros y con su hacienda. Si viniere alguna nave Francesa al puerto y no descargare todo lo que trae pague al Rey trescientos sueldos, porque echo las anclas en el mar... de cualquier carga de otra hacienda, que fuere a la Rochela un sueldo, assi de Carabela como de Pinaza» (E. PORTELA SILVA: *La región del obispado de Tuy en los siglos XII al XV*, Santiago de Compostela, 1976, pp. 176 y s.; vid. también E. FERREIRA: *ob. cit.*, pp. 78 y 517).

24. Remito a la obra de TROCME y DELAFFOSE, *cit supra*, nota 6.

25. TROCME y DELAFOSSE: *op. cit.*, p. 20.

26. «La totale disparition des archives de cette ville (La Rochelle) laisse le problème en suspens; la solution pourra vraisemblablement ressortir de recherches systématiques dans les archives de Libonne et de Porto, dans celles des villes contabriques et dans celles des ports bretons» («Les voies de communication entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique au Moyen Age. Problèmes et thèses», en *Mélanges d'Histoire du Moyen Age Louis Halphen*, Paris, 1951, p. 589).

a confirmarlo— en su apelación a esas fuentes peninsulares que tanto por su abundancia como por su expresividad, permiten reconstruir las principales características de las relaciones marítimas anudadas en los siglos finales de la Edad Media entre las villas nuevas de la costa cantábrica castellana y la ciudad francesa.

En esta línea se inscribe la aportación que ahora presentamos y con la que se pretende contribuir a la profundización en el conocimiento de las relaciones cántabro-rochelesas desde una concreta perspectiva regional: la que, en el dilatado frente litoral norteño de la Corona de Castilla, corresponde a los centros portuarios del sector asturiano, bien definido en sus puntos extremos por las rías del Deva, divisoria natural con la marina castellana, y del Eo, límite con la vecina Galicia²⁷.

El punto de partida de nuestra indagación se sitúa a principios del siglo XIII, coincidiendo con la aceleración de un fenómeno de poblamiento, que se inicia en los decenios finales del siglo anterior y que iba a tener trascendentales repercusiones sobre el desenvolvimiento del comercio atlántico castellano en el tramo final de la Edad Media: me estoy refiriendo al nacimiento y consolidación de una tupida red de nuevos villazgos que esmaltará la costa cántabro-atlántica, desde el Bidasoa hasta el Miño, y cuyo desarrollo se anticipa o retrasa en algunos años, según las áreas regionales²⁸, pero se afirma en todo caso a lo largo de aquella centuria, cuya conclusión coincide precisamente con la fundación, en 1300, de la villa de Bilbao.

El término final del recorrido lo situamos en torno a 1500, coincidiendo, en este caso, con la apertura de una nueva y decisiva etapa en la historia de la expansión atlántica castellana; entre ambos hitos referenciales tres siglos en los que las villas marítimas asturianas y los centros urbanos de su traspasí regional y foramontano –Oviedo, fundamentalmente, y, en mucha menor medida, las ciudades de la tierra leonesa–, se articulan en las corrientes comerciales que encauzan las rutas del tráfico rochelés.

.....

Acaso, el rasgo que más poderosamente llama la atención, en la cronología de las relaciones entre los puertos de la fachada litoral castellana y La Rochelle, sea la precocidad, no suficientemente reconocida o incluso manifiestamente ignorada, con que el espacio asturiano aparece manteniendo vínculos comerciales y pesqueros llamativamente estrechos con el puerto francés.

Quizá la razón de esa prioridad asturiana, en el conjunto del frente marítimo cántabro-atlántico y prescindiendo de algunos precedentes reveladores de la presencia de naves francesas, en la segunda mitad del siglo XII, en la costa galaica²⁹, haya

27. Un asiento del Registro de Cancillería de Sancho IV, correspondiente a 1285, delimita de forma muy precisa el sector costero asturiano al referirse a los «puertos que son desde el agua de Deva hasta el burgo de Ribadeo» (M. GAIBROIS: *op. cit.*, I, Apéndice documental, p. CLVII).

28. J. I. RUIZ DE LA PEÑA: «El desarrollo urbano de la periferia norteña castellano-leonesa en la Edad Media (siglos XII-XIV)», *An. de Est. Medievales*, 19 (Barcelona, 1989), pp. 169-186.

29. El 3 de junio de 1161 Fernando II concedía al arzobispo de Santiago la mitad del Burgo de Faro, sobre el que Alfonso IX fundaría años después la villa de La Coruña, con la iglesia de Santiago

que buscarla en la temprana fundación de la villa de Avilés, que recibe fueros de Alfonso VI, confirmados en 1155 por Alfonso VII, y cuyo puerto, favorecido por su proximidad a la importante ciudad de Oviedo, distante sólo 30 kms., y por su condición de punto de arranque de la principal ruta transmontana tendida entre Asturias y el traspasí leonés, comienza a manifestar, desde mediados de la décimosegunda centuria, síntomas de una actividad mercantil y pesquera que se irá animando rápidamente hasta componer en época todavía temprana –mediados del siglo XIII– el cuadro ya bien delineado de una villa con una vida económica y una proyección marítima internacional equiparable, en ciertos aspectos, a la que por la misma época ofrecen las de las vecinas tierras del litoral galaico y cántabro³⁰.

En relación con esa temprana conexión entre la villa de Avilés y los puertos del espacio atlántico noroccidental disponemos de un sugeridor y preciso testimonio al que, en lo que sabemos, no encontramos todavía paralelo en otras villas del frente cantábrico para esta época. Se trata de un documento de compraventa, otorgado en Avilés en 1247, en el que se mencionan entre los asistentes al acto varios pescadores avecindados allí y portadores de nombres que revelan su procedencia de Francia y de los países ribereños del Mar del Norte³¹.

Muy poco tiempo después, en torno a 1250, un documento municipal de Oviedo nos informa de la exención que disfrutaban los ovetenses del portazgo «de los troxelles e de las balas de la ropa de la Rochela»³², importados sin duda por el cercano puerto de Avilés.

A partir de este momento se sucederán, como más adelante veremos, las noticias sobre las relaciones comerciales de Asturias con Francia, frecuentemente referidas de forma expresa al puerto rochelés.

y el «portaticum navium tam francorum quam aliorum omnium» (A. LÓPEZ FERREIRO: *Historia de la Santa A. M. Iglesia de Santiago de Compostela*, IV, ap. XXXI; vid. también E. FERREIRA: *op. cit.*, p. 517, nota 113).

30. A la espera de un próximo y completo estudio sobre la villa de Avilés en la Edad Media y de la edición de los ricos fondos de su archivo municipal, que prepara E. Benito Ruano, vid. las noticias que aporta J. URIA RIU: «Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la Edad Media (siglos XIII al XVI)» y «La urbanización y los monumentos del Avilés medieval en su aspecto socioeconómico», en *Estudios sobre la baja Edad Media asturiana* (Oviedo, 1979), pp. 311-378; vid. también nuestro estudio ya cit. sobre *La economía salinera, passim*, y las referencias que a los orígenes urbanos de esta villa hacemos en el t. V de la «Historia de Asturias», *Baja Edad Media* (Salinas, 1979), pp. 80 y ss. Para las villas cántabras remito a mi trabajo cit. *supra*, nota 17. Y para las galaicas vid. F. LÓPEZ ALSINA: *Introducción al fenómeno urbano medieval gallego a través de tres ejemplos: Mondoñedo, Vivero y Ribadeo*, Santiago de Compostela, 1976; y FERREIRA PRIEGUE: *op. cit.*, pp. 65 y ss.

31. Illana Ynaes y sus hijos venden al abad y convento de San Vicente de Oviedo una heredad en Nombro, figurando como testigos «... Domingo Franco pescador, Jon Sennor pescador, Jon Aleman pescador, Jon Befa pescador, Rui Pérez carpintero. Estos todos son de Abillés» (A.M.S.P.O., F.S.V., núm. 503).

32. C. M. VIGIL: *Colección histórico-diplomática del Ayuntamiento de Oviedo* (Oviedo, 1889), núm. XXI. Verlinden define los *troxelles* como «fundas conteniendo varias piezas de paño» («El comercio de paños y brabanzones...», p. 312).

El tráfico astur-rochelés, en aumento creciente desde el siglo XIII, se verá estimulado a partir de mediados de esta centuria y en el curso de los siglos finales de la Edad Media por la concurrencia de una serie de factores que rápidamente pasamos a considerar.

En primer término, la consolidación de Oviedo como importante ciudad-mercado, centro de una dinámica actividad mercantil que está condicionada, en buena medida, por la demanda de consumo generada por la presencia, al lado de la población estable local –en torno a las 5.000 almas en la baja Edad Media–, de una masa continuamente renovada de población transeúnte, atraída por el culto a las reliquias de San Salvador, segundo santuario de la Península como centro de peregrinación internacional en estrecha conexión con la peregrinación jacobea³³. Mucha menor importancia tendrá, sin embargo, la función comercial ovetense de reexpedición de las mercancías de procedencia rochelesa y, en general, de otros puertos de la fachada atlántica, hacia los centros consumidores del traspasí leonés, fundamentalmente a causa de las dificultades de comunicación por la aspereza y altitud de los pasos de montaña en el sector asturiano de la Cordillera Cantábrica y por la lejanía de las ciudades receptoras de la Meseta respecto al frente litoral astur.

En cualquier caso, y como testimonios especialmente reveladores de la intensidad de las relaciones mercantiles entre Oviedo y La Rochelle, ya desde época temprana, podemos ofrecer algunos datos que hablan por sí solos del interés de los comerciantes rocheleses en los negocios de los mercados asturianos y del de los ovetenses en el tráfico mercantil con La Rochelle. En 1274, una cierta María Guillélmiz, moradora en La Rochelle, era propietaria de una casa en el barrio de Socastiello de Oviedo, donde radicaban preferentemente los mercaderes de esta ciudad, de algunos de los cuales, quizás, la había obtenido la rochelesa³⁴. De la misma ciudad, y no mucho tiempo después, sabemos que era cierta Teresa Pérez, moradora en La Rochelle³⁵. En el último tercio del siglo XIV vivía en Oviedo, también en el barrio antes citado, un mercader llamado

33. J. I. RUIZ DE LA PEÑA: *El comercio ovetense en la Edad Media. I: De la «civitas» episcopal a la ciudad mercado*, Oviedo, 1990; y J. I. RUIZ DE LA PEÑA, S. SUÁREZ, M. J. SANZ, E. GARCÍA y E. FERNÁNDEZ: *Las peregrinaciones a San Salvador de Oviedo en la Edad Media*, Oviedo, 1990.

34. 19-II-1274: venta de una casa «que ye enna villa de Oviedo, enna calella de Socastiello, la qual casa iaz en tales términos: de la parte de suso casa de donna María Bartolomé... e de la otra parte casa de María Guillélmiz morador (a) enna Rochela» (J. I. RUIZ DE LA PEÑA: «Un típico representante de la burguesía ovetense medieval: el mercader Marcos Pérez», *Asturiensia Medievalia*, 2 (1975), p. 110, nota 5). En sendos asientos sin fecha, pero datables probablemente en 1275 y 1267, del *Libro de Aniversarios de la Cofradía del Rey Católico*, de Oviedo, se cita, en el mismo barrio de Socastiello, una «casa de Passa la mar», quizás la misma de Marfa Guillélmiz antes citada (A.C.O., L.A.C.R.S., fol. 41 v. y 68 v.).

35. El 21-VII-1310: «Teresa Pérez morador enna rochiella, filia de Nicolao Pérez çapatero, a que Dios perdone, e de Sancha Rodríguez», otorga una donación a favor de la cofradía del Rey Católico con cargo de aniversario (A.C.O., L.A.C.R.C., fol. 59 v.).

Gonzalo Martínez Baruech, acaso de origen judío, que instituye en su testamento un aniversario al que dota, entre otros bienes, con «quatrocientos francos de oro que dexó al Cabillo, que le debía Pedro Budra burgués de la Rochella»³⁶. Y un asiento, sin fecha, de un obituario medieval ovetense, nos informa de que cierto mercader de esta ciudad, llamado Bartolomé Martínez, había sido enterrado en La Rochelle, donde le habría sorprendido la muerte con ocasión, quizás, de algún viaje de negocios³⁷.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta otro factor decisivo que se encuentra en la base de todo el dinámico proceso de expansión comercial castellana hacia el mundo atlántico en la baja Edad Media: las repoblaciones urbanas del litoral cántabro-atlántico que se desarrollan desde finales del siglo XII hasta bien entrado el siglo XIV y que darán origen al nacimiento de las villas nuevas mercantiles que servirán de plataforma de lanzamiento a esa expansión marítimo-comercial castellana. Por lo que al sector costero asturiano se refiere, aludíamos antes a la temprana fundación de la villa de Avilés, a la que se unirán en el curso del siglo XIII otro crecido número de poblaciones con una decidida vocación comercial y pesquera que festonean todo el litoral regional y que aparecen consignadas en los principales portulanos de las postimerías de la Edad Media: de E. a O. Llanes, Ribadesella, Villaviciosa, Gijón, Candás, Luanco, Pravia, Luarca, Navia y Castropol³⁸.

Precisamente, la apertura de Asturias al comercio atlántico, a través de los puertos de sus villas nuevas costeras, contribuiría decisivamente a aliviar una endémica situación carencial de artículos alimenticios de primera necesidad —cereales y vino— que padecía la región, y que la configuran en la Edad Media como un típico «país de acarreo» dependiente para su mantenimiento de los aprovisionamientos exteriores. Desde el siglo XIII, las importaciones de grano y vino por vía marítima iban a ofrecer evidentes ventajas sobre las mantenidas tradicionalmente por vía terrestre, desde los centros proveedores leoneses: menor incidencia de los impuestos que gravaban la circulación de mercancías y que, en las rutas terrestres, se multiplicaban, repercutiendo en el encarecimiento de los precios de venta; mayor volumen y seguridad en el transporte, hecho exclusivamente a lomos de caballerías

36. «XIII kalendas marci (s.a.): Este día avemos a fazer aniversaria por la anima de Gonzalo Martínez Baruecho, que Dios perdone, por los quatrocientos francos de oro que dexó al cabillo que lle devía Pedro Budra, burgués de la Rochella, e mandó en so testamento que lle feziessen por éstos e por la media casa de la Rúa e por la juguería de Cassigal que dexó al cabillo quatro aniversarias cada anno» (A.C.O., Libro de las Kalendas, t. III, fol. 62 r.).

37. «Viernes primero desploys de Pasquiella (s.a.) devemos fazer aniversaria por Bartolomé Martíniz mercador, por la media casa que nos dexó en Rosal que él compró de Fernán Cabellinos... e él jaz enterrado en la Rochiella» (A.C.O., L.A.C.R.C., fol. 130 r.).

38. Para los orígenes del desarrollo urbano, mercantil y pesquero de todas estas villas remito a mi libro ya citado sobre *Las «polas» asturianas en la Edad Media*. Una preciosa y reciente edición de los portulanos de época medieval y moderna, en los que se consignan los principales puertos del sector costero asturiano, es la que ofrecen M. DE LA RONCIERE y M. MOLLAT DU JOURDIN: *Les portulans. Cartes marines du XIII au XVII siècle*, Fribourg (Suisse), 1984.

por los itinerarios transmontanos; mayor diversificación en los puntos de anclaje comercial, con la consiguiente ampliación del radio de distribución de los productos importados por comarcas hasta entonces marginadas de los escasos ejes viarios interregionales; y, finalmente, ausencia de las graves limitaciones que los condicionamientos geográficos –la altitud de nuestros «puertos secos»– imponían al transporte terrestre.

La expansión del sector pesquero regional en los siglos finales de la Edad Media y la consiguiente exigencia de importaciones de sal por vía marítima, procedente en buena parte de los centros abastecedores de la fachada atlántica francesa, orientadas tanto a satisfacer las necesidades de consumo de Asturias como la comercialización de una amplia demarcación foral montaña que incluía, además de las tierras leonesas del obispado de Oviedo, las de los obispados de León y Astorga, será otro de los factores fundamentales determinantes de los estrechos contactos mercantiles que se anudan entre los puertos del litoral asturiano y el rochelés³⁹.

.....

Los primeros indicadores de la existencia de un tráfico comercial regular entre los puertos asturianos y La Rochelle se refieren en exclusiva, como ya vimos, a la villa de Avilés y se asocian a la importación de paños de aquella procedencia⁴⁰. Desde mediados del siglo XIII se suceden las noticias sobre las relaciones comerciales marítimas de Asturias con Francia, casi siempre referidas al puerto rochelés. Los paños continuarán siendo el artículo que expresamente se cita como objeto de las importaciones de ese país en una primera época y en relación con el tráfico portuario mantenido por Avilés y la demanda de consumo y los intereses comerciales de los mercaderes ovetenses.

Precisamente, con ocasión de este comercio importador iban a producirse agrios conflictos entre el concejo de Oviedo y el de la vecina villa costera a los que tratan de poner solución una serie de sucesivos convenios interlocales. Así,

39. Remito con carácter general a mi estudio sobre *La economía salinera*, cit. supra, nota 13. Más adelante volveremos sobre este punto.

40. Cf. la referencia correspondiente a la nota 32. En un documento ovetense de 1137 se menciona como precio por la compra de una heredad «morabitinos II in manto francisco bono»; no mucho tiempo después, el 2-X-1141, registramos como precio por la compra de cierta heredad que el hijo del adquiriente dona, junto con otras, en esa fecha al monasterio de San Vicente de Oviedo, «unum equum adpreciatum in IIII boves et III cubitos de francisco»; es claro que en ambos casos se está aludiendo a paños de procedencia francesa (P. FLORIANO LLORENTE: *Colección diplomática del monasterio de San Vicente de Oviedo*, Oviedo, 1968, núms. CXCVII y CCIV). J. González pone en relación la referencia del segundo de estos documentos con la existencia de un comercio marítimo de importación desde Flandes y Francia (*Alfonso X*, Madrid, 1944, I, p. 287), y de la misma opinión es Uría Riu (*op. cit.*, p. 359); por nuestra parte y sin descartar esa hipótesis, nos inclinamos más bien a suponer que la presencia de telas francesas en Asturias por esta época se explicaría mejor, quizás, por la corriente comercial canalizada a través del Camino de Santiago, en el que la ciudad de Oviedo con su santuario de San Salvador era escala de una desviación muy frecuentada por peregrinos y mercaderes ultrapirenaicos desde bastante tiempo atrás. (cf. las obras cit. supra, nota 33).

el 12 de noviembre de 1282, ambos concejos formalizan un acuerdo tendente a cancelar sus recíprocas querellas asumiendo los avilesinos, entre otros compromisos, el de no «poner coto nen trebuto sobre vuestros vezinos que non lexen de levar e traer vino e mangiar para sos matalotes e para otras cosas, quando lles mester for, mas que lo lieven e lo tragan sen embargo»; asimismo se obligan a «tener la quarta del sal derecha en el logar»⁴¹. Es claro que tales referencias deben ponerse en relación con la actividad comercial mantenida por los ovetenses a través del puerto avilesino⁴².

No mucho tiempo después, el 8 de septiembre de 1289, los concejos de Oviedo y Avilés acuerdan nombrar compromisarios que resuelvan los conflictos existentes entre ambos y derivados de la prenda arbitraria que, según el concejo ovetense, habían hecho los avilesinos de un cargamento de paños y otros artículos que, procedentes de La Rochelle, habían entrado en aquel puerto consignados a varios mercaderes ovetenses⁴³. El 23 de octubre se dicta sentencia, ordenándose la devolución a éstos de las mercancías incautadas por los de Avilés⁴⁴.

Por estos años se hacen frecuentes en los documentos ovetenses las citas de manufacturas textiles francesas y flamencas⁴⁵ que, en algún caso, se referirán expresamente a su procedencia de La Rochelle. Así, en un interesante y pormenorizado inventario de bienes del deán de Oviedo, don Fernando Alfonso, redactado el 26-XI-1294, y al lado de diversas ropas y objetos franceses que formaban parte del patrimonio suntuario del opulento eclesiástico, posteriormente obispo de la ciudad, adquiridos por él en diversos lugares, se contiene el registro siguiente:

41. VIGIL: *Colección histórico-diplomática*, núm. XLVII.

42. Sabido es el sentido marinero del galicismo *matalote* que aparece en este texto y que todavía recoge el Diccionario de la Academia: «Buque anterior y buque posterior a cada uno de los que forman una columna, los cuales se denominan de proa y de popa respectivamente»; mientras que *matalotaje* se define como la «Prevención de comida que se lleva en una embarcación».

43. «... sobre contiendas e demandas que eran entrel conceio de Oviedo por si e por sus vezinos, de la una parte, e el conceio de Abillés por si e por sus vezinos, de la otra, en razón quel conceio de Oviedo dizía quel conceio de Abillés por si ho por so mandado forçiaran e prendaran a sus vezinos una quantfa de pannos e otras cosas en Abillés trayéndolos de la Rochella...» (VIGIL: *Colección*, núm. LXIII).

44. VIGIL: *Colección*, núm. LXV.

45. Recogemos algunos ejemplos, correspondientes a esta época. 17-XI-1275: «Un razel novo francés»; 24-X-1280: «el mio manto e la mia garnagia de la valencina» (A.C.O., Serie B, carp. 5, núm. 17 y Serie B, carp. 5, núm. 18); 9-VI-1289: «un manto de camellin en penna blanca» (A.M.S.P.O., F.S.V., núm. 1219); 27-XI-1304: «uno chalon de Flandres» (A.C.O., Serie B, carp. 6, núm. 13). Sobre la procedencia y características de todos estos años, vid. el glosario de A. Castro, cit. *supra*, nota 8, y los trabajos de Verlindes cit. *supra*, nota 7; también Uría: *ob. cit.*, pp. 359 y ss. En asientos del Registro de Cancillería de Sancho IV correspondientes a 1285, se alude al recaudador de los diezmos de las mercancías que entraban por el puerto de Avilés, con expresa referencia a los paños, lo que da idea de la importancia de su comercio: «Al conceio de Abillés e a Alvar Pérez juyz en ese lugar, que tenía el rey por bien que Adán Giráldez recabdase el diezmo de los pannos e de otras mercaduras que vinieran a Abillés... a todos los cogedores e portadgueros en commo tenie el rei por bien que Adam Giráldez fuese a Abillés e que recabdase el diezmo de los pannos e de las mercaduras que vinieron en una nave...» (M. GAIBROIS: *op. cit.*, p. CLXXVII).

«Iten, tres pares de fazalellas de la Rochela sin los que fizo escrevir Alfonso Nicolás, que me diera Ruy García capellán de Abillés»⁴⁶.

A fines del siglo XIII, La Rochelle no sólo aparece como puerto terminal de una circulación comercial de cierta intensidad, según se desprende de los testimonios hasta aquí aportados, con los puertos asturianos o, por mejor decir y todavía en esta temprana época, con el de Avilés, sino como etapa de escala obligada en el cabotaje que realizaban las naves de las principales villas de la costa cantábrica transportando mercancías y pasaje desde el Algarbe hasta la propia ciudad rochelesa, Normandía y Flandes y haciendo escala en los puertos más importantes del frente litoral cántabro-atlántico. Efectivamente, a esta época corresponde una pieza documental de excepcional interés, merecedora de una detenida referencia porque ilustra, acaso mejor que ningún otro de los textos tradicionalmente conocidos y manejados, sobre la entidad adquirida a fines del siglo XIII por la navegación comercial mantenida por los puertos de las villas del litoral cantábrico, desde Galicia al País Vasco, con los grandes centros portuarios de la fachada atlántica europea y en relación con la que, ya sin género de dudas, parece ser la especialización económica prioritaria de las gentes de mar de esas villas, incluida la asturiana de Avilés: el transporte⁴⁷.

El 22 de enero de 1297 se celebra en Lisboa una avenencia y amigable composición entre el concejo de esta ciudad –representado por el alguacil, almojárfi y varios mercaderes y hombres buenos– de una parte, y los «maestres, mercaderes, marieyros e outras gentes que andam nas naves e nos baixelles e nos aloques e nas cocas de Fonte Rabfa de Sam Sauaschao de Vermeo de Quitaria de Castro de Laredo de Santamder e de Abelhes e da Crunha» que estaban en aquel puerto, de la otra. La concordia trataba de poner fin a los graves incidentes ocurridos en aquella ciudad, en los que habían tomado parte los marinos de las villas cantábricas y de cuyas resultas había habido muertos, heridos y graves

46. A.C.O., Serie B, carp. 6 núm. 4 (publ. en mi artículo: «Alfonso Nicolás, burgués de Oviedo y alcalde del rey», *Asturiensia Medievalia*, 5 (1975), pp. 158-160). He aquí otras menciones de objetos diversos de procedencia francesa que figuran en el expresivo inventario del deán don Fernando Alfonso: «Iten, un pedazo de tela de Rens muy sotil en que avía treize ho catorze varas e costó la vara en Monpesler a diez sueldos... Iten, otro par de fazalellas grandes de obra francesa que troxi de Roma... Iten, un hucha de Monpesler verde cubierta de panno pardo... e una navalla e unas tiserias de Tolosa... Iten, quatro o cinco varas de stanfore... Iten, un bastio bono de Monpesler... Iten, un cullarero con onze cullares francesas muy fermosas... dos barriles franceses e pichetes non me acuerdo quantos». Quizá deba ponerse en relación con los vínculos comerciales entre La Rochelle y el puerto de Avilés y Oviedo, además de las noticias recogidas anteriormente sobre intereses de rocheleses en esta ciudad y la recíproca vinculación al puerto francés de ovenses, la existencia en Avilés de una colonia de *francos*, ya en el siglo XIII, sobre la que pudimos reunir algunos datos hace tiempo (cf. t. V de la «Historia de Asturias», p. 69), y que no parece justificarse por la influencia de las inmigraciones inducidas por la peregrinación a San Salvador y a Santiago, como es el caso de la pujante y temprana colonia de *francos* ovenses (cf. mi libro: *El comercio oventense*, pp. 62 y ss.), sino más bien por asentamientos propiciados, según quedó apuntado, por el tráfico portuario avilesino.

47. El documento, cuyo contenido extractamos seguidamente, se incluye en el vol. del *corpus Descobrimentos portugueses*, cit. supra, nota 10: suplemento ao vol. I (1057-1460), núm. 15, pp. 21-25.

daños. Ambas partes se comprometen a prestarse recíprocas reparaciones y a vivir en paz en el futuro, obligándose los españoles a restituir al concejo de Lisboa un bajel cargado de trigo y otro con sardinas tomados abusivamente, sometiéndose a la decisión de jueces árbitros, y a dejar en el puerto lisboeta a los mercaderes y súbditos de los reinos de Portugal y del Algarbe que viajaban con sus mercancías en sus naves, o bien a llevar a salvo sus personas y bienes hasta los puertos de La Rochelle, Normandía y Flandes como estaba estipulado en las cartas de fletamiento ajustadas entre los de las villas cantábricas y los comerciantes lusitanos, si éstos así lo prefiriesen. Dejaban, además, los de las naves españolas a dieciocho de los suyos en rehenes, con condición de que quedarían libres tan pronto como el concejo de Lisboa tuviese noticia cierta de que los viajeros de Portugal y del Algarbe habían llegado sin novedad con sus mercancías a los puertos de destino. La villa asturiana de Avilés está representada en esta nutrida flota cantábrica fondeada en el puerto lisboeta al menos por dos embarcaciones: la «nao Sancta María» y la «coca scarlata» del mismo nombre, citándose los de sus respectivos maestres –Fernán Johan de Avilés y Alfonso Martínez de Avilés– y de varios de sus marineros, en las relaciones de los individuos dejados como rehenes y de los testigos de la avenencia. Por otra parte, se comprueba la presencia en las diversas naves que se citan de mareantes de puertos distintos de aquéllos de las que proceden, lo que confirma las estrechas relaciones existentes entre todas las villas de la fachada marítima cantábrica y la movilidad geográfica de sus gentes de mar, propiciada por esos lazos. Desgraciadamente, en este documento, tan interesante para la historia de nuestro comercio marítimo en una época todavía temprana de la Edad Media, no se detallan las mercancías de que eran portadoras las naves hispanas.

.....

Desde principios del siglo XIV se hacen menos frecuentes las alusiones documentales directas al tráfico astur-rochelés, encubiertas, quizás, bajo las referencias más genéricas a las relaciones marítimas de Asturias con Francia y con otros espacios del mundo atlántico.

El cereal, el vino y «otras viandas» son los productos que expresamente se citan ahora como objeto de esas importaciones marítimas, en concurrencia con las provenientes, a través de las rutas transmontanas, de los centros proveedores de la Meseta, y con destino preferente al mercado consumidor ovetense, cuyo carácter de «ciudad de acarreo» se invoca reiteradamente como razón justificativa del obligado recurso a ese comercio importador marítimo y terrestre⁴⁸.

48. Son muy numerosas las referencias que brinda la documentación ovetense en este punto y de las que ofrecemos algunos ejemplos expresivos en nuestro artículo: «El comercio ovetense en la Edad Media», *Archivum*, 16 (1966), pp. 347 y s., notas 23 a 27.

El 23 de octubre de 1315, los personeros del concejo de Oviedo mostraban a los jueces y alcaldes del concejo de Avilés una carta expedida el 15 de agosto de aquel mismo año por Alfonso XI⁴⁹ «en que manda al concello, juyzes e alcaldes de Abillés... que los vezinos de Oviedo o qualesquier o qualquier dellos ho otros mercadores qualesquier que por essi porto de Abillés quisieren traer ho troguieren pan ho vino ho otras viandas para govierno ho para mantenimiento de la cibdat de Oviedo ho de sua alfoz de França ho de otras partes qualesquier por mar, que lles lo dexen passar e descargar por esi porto de Abillés, e ellos que los non vendan y. E que lles non fagan embargo sobrelo, según se contien enna carta que mostraran sobresta razón». Los oficiales avilesinos, cumpliendo la disposición real, permiten descargar «hun baxiel cargado de vinos que estava al dicho porto de Abillés que troxieran vezinos de Oviedo»⁵⁰.

No es aventurado poner en relación esta referencia y otras posteriores relativas igualmente a la importación de vinos con destino al mercado ovetense por los puertos de Avilés y Gijón⁵¹, con la línea comercial marítima tendida entre esos puertos asturianos y La Rochelle. Autorizan esta suposición las tradicionalmente estrechas relaciones existentes entre Avilés y Oviedo y la ciudad francesa desde la anterior centuria, acreditadas por las noticias, no muy abundantes en número pero sí de suficiente expresividad, hasta aquí aportadas; el hecho de ser precisamente el vino uno de los productos fundamentales de las exportaciones marítimas rochelesas⁵² y el que la documentación hispana referida al comercio marítimo con la fachada atlántica del vecino país suele distinguir, al menos para las postrimerías de la Edad Media, dos grandes áreas de ese frente costero: Bretaña y Francia⁵³.

La nómina de productos importados de La Rochelle se nos ofrecerá mucho más diversificada a partir de los últimos decenios del siglo XV, aunque normalmente el laconismo de los documentos, con la excepción de las reiteradas referencias

49. VIGIL: *Colección*, núm. XCVII.

50. Ibídem, núm. C.

51. El 6-II-1320, en Oviedo, otorgaban un convenio los representantes de los concejos de esta ciudad y de Avilés, comprometiéndose éstos últimos a permitir y facilitar a los ovetenses la entrada de vinos y «otras viandas» por su puerto. Aquel mismo día los dos concejos habían nombrado amigables componedores para poner fin a los litigios que, en relación con ese tráfico comercial, se habían planteado entre ambos, alegando los ovetenses que les era «muy necesario aver de carro por la mar vinos e viandas, tan bien de nuestros vezinos como de otros qualesquier». Poco tiempo después, el 4 de mayo, ovetenses y avilesinos acuerdan someter sus diferencias al juicio arbitral del magnate don Rodrigo Álvarez de Asturias; en esta ocasión los de Oviedo se quejan de que «el concejo de Abillés, non nos guardando postura e avenencia que avfan non nusco en lexar passar a nuestros vezinos por el puerto de Abillés vinos sen embargo, que viniendo Suer Sánchez, nuestro vezino, por el dicho puerto con vinos que lle fezieron el concello de Abillés embargo e por aquel anbargo quel dicho Suer Sánchez que fora danpnificado». Por otro documento de 25-I-1324 sabemos que se importaban también vinos a través del puerto de la Puebla de Gijón, cuyos vecinos «prendavan e demandavan» a los ovetenses interesados en su comercio, planteándose con tal motivo conflictos semejantes a los existentes entre Oviedo y Avilés (VIGIL: *Colección*, núms. CVI, CVII, CVIII y CIX).

52. TROCME y DELAFOSSE: *op. cit.*, *passim*.

53. Cf. *La economía salinera*, pp. 46 y ss.

a las importaciones de sal, se limita a consignar de forma genérica la entrada de «mercancías» sin otra especificación⁵⁴, es lógico suponer que algunos de los artículos que, desde Oviedo, circulaban por las rutas terrestres a los mercados del traspasí leonés, procedieran de las importaciones marítimas rochelesas o de otros puertos de la fachada atlántica para su posterior reexpedición a esos centros foramontanos⁵⁵. Tal sería el caso, por ejemplo y al lado de los paños y la sal, de otros artículos como la mercería⁵⁶ y acaso más variedad de mercancías menores del tipo de las que, ya desde finales del siglo XIII, tenemos constancia que eran objeto del activo comercio de importación marítima que mantenían, en la mitad oriental de la fachada cantábrica, los puertos de San Vicente, Santander, Laredo y Castro⁵⁷ y las villas guipuzcoanas⁵⁸.

Tampoco sería aventurado retrotraer a una época anterior la importación desde La Rochelle de otros artículos de los que sabemos que en el siglo XVI entraban en los puertos cantábricos, entre ellos los asturianos de Avilés y Gijón, procedentes de la ciudad francesa. Trocmé y Delafosse se refieren expresamente a la recepción por los puertos de Pasajes, San Sebastián, Portugalete, Bilbao, Castro Urdiales, Laredo, Gijón, Avilés y La Coruña, de trigo, vino, cera, cueros, arenques salados y ahumados, bacalao fresco y seco, manteca y algunas telas⁵⁹.

· · · · ·

Una consideración especial, en el conjunto de mercancías que alimentaban las relaciones mercantiles entre los puertos de Asturias y La Rochelle, merece el comercio de un producto básico para la economía regional: la sal.

54. Vid., por ejemplo, *infra*, referencia correspondiente a la nota 72.

55. En todo caso hay que insistir en que ese tráfico transmontano astur-leonés no es en modo alguno comparable al existente por la misma época entre los puertos cántabros y vascongados y los centros receptores y redistribuidores del traspasí castellano.

56. Algunos interesantes aranceles de finales del siglo XV y principios del XVI dan cuenta de las mercancías que circulaban entre Asturias y León en esta época y que son, en su mayoría, de procedencia asturiana. Entre las que, con seguridad, habrían sido objeto de importación por vía marítima para su ulterior reexpedición hacia los centros consumidores leoneses figuran los paños y la mercería (cf. RUIZ DE LA PEÑA: «Aranceles de portazgo en las rutas del comercio astur-leonés a finales de la Edad Media», en *Les Espagnes Médiévales. Aspects économiques et sociaux. Melanges offerts à Jean Gautier Dalché*, Nice, 1983, pp. 349-358). La sal de los alfolíes asturianos, que no se incluye en los registros de mercancías de esos aranceles, sabemos que era de consumo obligado en las tierras de los obispados de Oviedo, León y Astorga (cf. *infra*).

57. La relación de mercancías circuladas por estos puertos es extraordinariamente prolífica en los aranceles publicados por A. Castro y cit. *supra*, nota 8. Vid. también nuestro trabajo cit. *supra*, nota 17.

58. Remito a los expresivos registros decimales que gravaban las mercancías importadas por los puertos de estas villas y que incluyen las *Cuentas y gastos de Sancho IV*, cit. *supra*, nota 9. Vid. también L. SERRANO PIEDECASAS: «San Sebastián y Fuenterribia, dos puertos clave en las importaciones castellanas del siglo XIII», en *El Fuero de San Sebastián y su época* (San Sebastián, 1982), pp. 489-498. Y para una época posterior L. M. DÍEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ: *El diezmo viejo y seco, o diezmo de la mar en Castilla (siglos XIII-XVI)*, San Sebastián, 1983.

59. TROCMÉ y DELAFOSSE: *op. cit.*, p. 157.

Hace ya veinte años dedicábamos una atención detenida al desenvolvimiento de las importaciones de sal por vía marítima con destino a los puertos asturianos, cuyos inicios probablemente habría que situar, al margen de aislados precedentes, en los decenios centrales del siglo XII, coincidiendo con el abandono de las explotaciones locales, de escasa rentabilidad, y con los comienzos de una expansión de la actividad pesquera que, todavía modesta en esa centuria, sigue una mantenida línea ascensional en el curso del siglo XIII, por la positiva incidencia de la plena consolidación urbana de la villa de Avilés y la ulterior fundación de las pueblas nuevas de la orla costera regional⁶⁰.

Aunque las primeras referencias directas a las importaciones de sal por vía marítima son en Asturias muy tempranas y relativas en todo caso al puerto de Avilés, sobre cuya «renda de sale» ya otorgaba Alfonso IV participación al monasterio de San Vicente de Oviedo el 6 de junio de 1219⁶¹, hay una tendencia ampliamente compartida a situar entre los siglos XIII y XIV, sobre todo a partir de esta última centuria, la irrupción de la sal en la historia del gran comercio atlántico⁶². Entre los múltiples factores que contribuyen a explicar ese auge del tráfico marítimo salinero en la baja Edad Media, se destaca la gran expansión de la actividad pesquera que, desde finales del siglo XIII, exigiría la circulación masiva de la sal –elemento imprescindible para la conservación y comercialización del pescado– desde los centros productores de la costa atlántica hacia la Europa del norte y del norte⁶³.

En esos siglos finales de la Edad Media, Asturias será una de las grandes áreas consumidoras de sal en el reino castellano-leonés, con el consiguiente desarrollo de las importaciones marítimas orientadas a satisfacer la creciente demanda de un producto que exigía tanto el propio consumo regional, con una acusada especialización económica pesquera y pecuaria, como la circulación comercial

60. Para todo lo relativo a este apartado seguimos las conclusiones a que llegamos en nuestro estudio, repetidamente citado, sobre *La economía salinera en la Asturias Medieval*, incorporando algunos nuevos datos. Sobre el desenvolvimiento de la actividad portuaria, comercial y pesquera, de las villas nuevas de la costa asturiana vid. *Las «polas» asturianas en la Edad Media*, pp. 224 y ss., especialmente. En relación con los aislados precedentes de la existencia de una navegación comercial orientada hacia los puertos asturianos hay que señalar que ya desde los primeros años del siglo XII tenemos noticia del desarrollo de cierto tráfico mercantil en algún punto de la costa de esta región, sin que nos sea posible precisar el alcance del mismo: un documento datable entre 1101 y 1109 registra la donación de diversas heredades, bienes y derechos a la Iglesia de San Salvador de Oviedo, figurando entre éstos últimos «partem portatici in extraneis navibus negotiatorum», sin que se localiza exactamente el lugar de percepción de ese impuesto que, por el contexto del documento, podemos situar probablemente en el estuario del Nalvia (S. A. GARCÍA LARRAGUETA: *Colección de documentos de la Catedral de Oviedo*, Oviedo, 1962, núm. 120).

61. A.M.S.P.O., F.S.V., núm. 1.990. En años sucesivos obtendrán de los monarcas privilegios de participación en esta renta los monasterios asturianos de Valdediós, San Pelayo y Santa María de la Vega (vid. el cuadro de las concesiones originarias en nuestro t. V de la «Historia de Asturias», p. 217).

62. Cf. nuestro estudio sobre *La economía salinera*, p. 42 y la bibliografía cit. en la nota 33.

63. *La economía salinera*, p. 43.

por un amplio traspasí comprensivo de las tierras de los obispados de Oviedo, León y Astorga, obligados a abastecerse de la sal de los alfolís asturianos⁶⁴.

Desde el siglo XIII, los puertos de la región aparecen estrechamente articulados en las rutas salineras del mundo atlántico y conectados con los grandes centros de irradiación de ese comercio internacional.

Durante mucho tiempo, el puerto de Avilés centralizará, casi en exclusiva, el comercio marítimo asturiano de la sal, compartiéndolo después, pero siempre desde una posición netamente destacada, con varias de las principales villas nuevas portuarias fundadas en Asturias en la decimotercera centuria.

El comercio salinero castellano-leonés sería objeto de una total y pormenorizada regulación jurídica en tiempo de Alfonso XI. La política fiscal alfonsina sobre esta importante parcela de la economía del reino se orienta a asegurar a la Corona un estricto control sobre la producción y circulación exterior e interior de la sal; sus previsiones normativas, recogidas fundamentalmente en el famoso Ordenamiento dado en Burgos el 28 de abril de 1338, se extienden a la fijación de lugares determinados para la importación del producto por vía marítima y su distribución a partir de los alfolís en ellos establecidos. Esos puertos eran, en la costa castellana y asturiana, los siguientes: Fuenterrabía, San Sebastián, Guetaria y Motrico, en Guipúzcoa; las Cuatro Villas de la Marina de Castilla: Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera; Llanes, Maliayo (Villaviciosa), Avilés y Luarca, en Asturias; el burgo de Ribadeo, Vivero, Santa María de Ortigueira y Bayona de Miño, en Galicia⁶⁵.

Faltan en la relación de puertos asturianos, bastante amplia si se considera el carácter restrictivo del Ordenamiento, algunos otros de los que nos consta la introducción y venta autorizada de sal por referencias documentales posteriores. Tal es el caso de Ribadesella, que se cita como puerto importador de sal, al lado de los ya citados en la disposición de 1338 –Avilés, Luarca, Maliayo (Villaviciosa) y Llanes– en una orden dirigida por Alfonso XI, el 29 de enero de 1341, a los recaudadores del «alfolí de la sal de Avilés e de Loarca e de Maleayo e de Ribadesella e de Llanes, que pertenece a este alfolí, e a todos los otros mercaderes que agora e de aquí adelantre troxieren a vender sal a los dichos alfolís o a cualquier dellos», mandándoles que respetasen el derecho del monasterio cisterciense de Valdediós a percibir por eminaje «siete quarteras de sal de cada navío e de cada baxiel que veniesse a los dichos puertos o a cualquier dellos, que troxiessen sal para los dichos alfolís, e esta sal que la pagassen los mercaderes o otros qualesquier que lo troxessen a los dichos puertos»⁶⁶. Más

64. Ibídem, pp. 66 y ss. especialmente.

65. A.G.S., Diversos de Castilla, leg. 6, núm. 29.

66. Inserto en conf. de Pedro I, de 5-IX-1353; el 21-XII-1366 Enrique II ratificaba este privilegio, confirmándolo el 8-IX-1371; y el 10-VIII-1379 Juan I confirmaba la merced enriqueña (A.H.N., Clero, carp. 1.610, núms. 9, 14 y 21). Continuarán confirmando estos privilegios los monarcas posteriores.

tardías son las referencias a la introducción y venta autorizada de sal por otros puertos asturianos como Navia, Pravia, Gijón y Castropol⁶⁷.

Las importaciones salineras que en los siglos finales de la Edad Media realizan en gran escala los puertos asturianos tienen como centros abastecedores, entre otros, las salinas de las costas de Francia y Portugal. En los últimos decenios de la decimoquinta centuria las referencias documentales a la introducción en Asturias de la sal procedente de esos dos países son relativamente abundantes⁶⁸; pero carecemos de noticias directas que nos permitan localizar exactamente los puertos de embarque del producto, establecer la frecuencia de ese tráfico y cifrar su volumen. Por el mismo laconismo de las fuentes, sólo conjeturalmente podemos fijar la cronología de las rutas marítimas salineras convergentes en Asturias.

En relación con Francia, que es el espacio atlántico al que ahora se contrae nuestra atención, sabido es el papel fundamental que las marismas de la fachada costera occidental de este país desempeñan en la historia del gran tráfico salinero internacional.

La sal francesa, obtenida en grandes cantidades por el simple procedimiento de la evaporación natural del agua del mar en las costas que se extienden desde Bretaña a La Gironda –Guérande, Bourgneuf, el Poitou, Aunis y Saintonge, hasta las riberas del Seudre–, y en las islas que las festonean –Noirmoutier y Bouin, Ré y Oléron–, se vio favorecida por la proximidad de los centros consumidores del norte y noroeste de Europa, hacia los que se orienta fundamentalmente su comercio, manteniendo hasta el final de la Edad Media y en pugna con la sal portuguesa, de superior calidad, el dominio de las exportaciones en los principales mercados atlánticos⁶⁹. También los puertos del norte de la Península Ibérica mantuvieron con los de la vecina Francia en los siglos bajomedievales un intenso tráfico salinero cuya importancia, quizás eclipsada por la del comercio inglés, flamenco o alemán, quizás también por la ausencia de una información documental tan abundante y exhaustivamente estudiada como la disponible para estos países, no ha sido todavía valorada en su justa medida⁷⁰.

Quedó ya dicho que Asturias figura entre las regiones cantábricas que abastecían sus alfolíes con la sal procedente de las salinas francesas, aunque referencias expresas directas a la introducción de sal francesa por los puertos asturianos no se encuentran hasta muy entrado el siglo XV. La primera corresponde a la licencia que, el 11 de mayo de 1476, se concede a los mercaderes del Principado «para que podades yr e cargar vuestros navíos de sal a qualesquier villas e logares de los (...) regnos de Francia e Portgal ... e la traer para bastecimiento de los dichos

67. Para los tres primeros vid. *La economía salinera*, pp. 98 y ss. Para Castropol la autorización de libre importación de sal está implícita en el privilegio mercantil de libre carga y descarga de mercancías por este puerto que, el 6-IX-1386, concedía Juan I al obispo don Gutierre, señor de la Puebla de Castropol (A.C.O., Serie B, carp. 7, núm. 15).

68. *La economía salinera*, pp. 46 y ss. Sobre otros centros proveedores vid *Ibidem*, pp. 56 y ss.

69. *La economía salinera*, p. 47 y nota 50.

70. Por lo que se refiere a Asturias tratamos de destacar esa importancia en nuestro estudio repetidamente citado sobre *La Economía salinera*, pp. 47 y ss.

nuestros alfolís», asegurando también a todos los «mercaderes extranjeros de los dichos regnos de França e Portgal para que puedan venir e estar seguros en la dicha ciébat de Oviedo e en las otras villas e logares e mares del dicho nuestro Príncipado con sus navíos, con toda la sal e otras cosas que traxeren»⁷¹. Más concreta y expresiva es la noticia que nos ofrece el acuerdo adoptado por los oficiales del concejo de Avilés, el 1 de junio de 1487, concediendo autorización «a los franceses que agora están en esta villa, que troxieron sal e otras mercadorías», para comprar ciertas partidas de vino⁷².

No precisan, sin embargo, esas referencias cuáles eran los centros salineros de donde venía el producto que abastecía los alfolís del Principado, aunque en un documento regio de 27 de enero de 1485 se distinguen expresamente como lugares de origen los «reynos de Franzia e Bretaña» al lado del de Portugal⁷³, diferenciación que, creemos, debe ponerse en relación tanto con la existencia de dos espacios políticos definidos en la fachada atlántica francesa⁷⁴ como con una doble procedencia de las importaciones canalizadas por los puertos asturianos desde el vecino país que correspondería a las dos grandes áreas del mercado exportador francés: la de las salinas litorales de Saintonge y Aunis e isleñas de Ré y Olérón, de una parte; de la otra, los importantes centros productores de la Baja Bretaña y de la isla de Noirmoutier, situada frente a sus costas⁷⁵.

En la primera de esas áreas se destaca el puerto de La Rochelle como centro principal de las exportaciones salineras, siguiéndolo probablemente en importancia el de Bronage, más al sur, próximo a la desembocadura del Seudre, y pudiendo afirmarse, con razón, que la exportación de sal marina recolectada en las costas de Aunis y de Saintonge tenía una importancia equiparable a la del vino, constituyendo en la Edad Media este comercio la segunda fuente de la actividad del puerto rochelés⁷⁶. Las salinas del amplio sector sometido a la influencia mercantil de La Rochelle⁷⁷ debieron ser, en Francia, las primeras proveedoras de los puertos

71. A.G.S., R.G.S., 11-V-1476 (publicado en el apéndice a *La economía salinera*, núm. 6).

72. A.A.A., Libros de Actas, t. I, fols. 53 v. y 54r.: «fasta seys toneles de vino de Sevilla e de Veteancos o Vivero e non de otro vino». Por acuerdo de 31-VII-1487 se autoriza a Juan Estébanez de Carrio, vecino de Oviedo, que tenía en la villa vino de Sevilla «avinagrado», a vender hasta ocho toneles del mismo a «ciertos franceses que le querían comprar... e que los dichos compradores lo puedan llevar e sacar por mar donde quisyeren» (*Ibidem*, fol. 55 v.).

73. A.G.S., R.G.S., 27-I-1485 (publ. en el apéndice a *La economía salinera*, núm. 9).

74. Para el marco político de las relaciones de Castilla con este flanco atlántico continúa teniendo valor fundamental la obra de L. SUÁREZ FERNÁNDEZ: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámar*, Madrid, 1959. Dado el carácter de la presente aportación prescindimos aquí de toda referencia a las vicisitudes políticas por las que atravesó la ciudad de La Rochelle, definitivamente incorporado a la Monarquía francesa, con el decisivo apoyo de los castellanos, en 1372.

75. Vid. el mapa que incluimos en la p. 36 de *La economía salinera*.

76. «L'exportation du sel marin récolté sur les côtes d'Aunis et de Saintonge avait une importance sensiblement égale à celle du vin. Au Moyen Age, ce commerce avait constitué le seconde source de l'activité du havre de La Rochelle» (TROCME y DELAFOSSE, *op. cit.*, p. 114).

77. Vid. el mapa inserto entre las pp. 22 y 23 de la obra citada en la nota anterior. Cf. también BOISSONNADE, *op. cit. supra*, nota 3; L. PAPY: «Les marais salants de l'Ouest», *Rev. Geog.*

asturianos, cuyas relaciones comerciales con aquella ciudad, documentadas ya expresamente, según vimos, desde mediados del siglo XIII y acaso existentes desde algún tiempo atrás, continuaban siendo intensas en los siglos XVI y XVII⁷⁸. Incluso no es improbable que la sal de origen bretón que importaban los alfolís asturianos fuese en ciertos casos reexpedida al Principado desde La Rochelle, cuyo puerto sabemos que mantenía estrechas relaciones mercantiles con los de Bretaña⁷⁹.

En resumen, la sal, quizás ocupando el lugar preferente, junto a los paños, vino y granos, constituyen los artículos fundamentales que nutren el tráfico mercantil astur-rochelés en los siglos finales de la Edad Media, aunque no debe olvidarse la asociación de este comercio al de otros bienes, de muy diversa factura, que, en menor medida de los citados, no dejarían de figurar en las naves que cubrían las líneas marítimas con punto de arranque o escala en La Rochelle, y cuyos diversificados cargamentos las convertían en verdaderos «bazares ambulantes», como las califican para una época algo posterior Trocmé y Delafosse⁸⁰.

Una última consideración debe hacerse en relación con los contactos por vía marítima entre La Rochelle y Asturias en la Edad Media. La circulación de mercancías no tenía la exclusiva de ese transporte. Junto a ellas, viajaban también los hombres, movidos por motivaciones del más diverso signo⁸¹ entre las que no podía faltar la atracción que ejercía la veneración de uno de los santuarios más famosos de la Cristiandad occidental en esta época: el relicario de San Salvador de Oviedo. Nos son bien conocidos los itinerarios terrestres de la peregrinación ovetense, que se desarrolla pujante en la Edad Media y en estrecha asociación con las romerías jacobea⁸²s. Pero sabemos todavía muy poco sobre las vías marítimas de esa peregrinación, que tuvieron que existir y en las que se hace presente, como no podía ser menos, el puerto de La Rochelle: en 1423 varios peregrinos inician allí la travesía marítima que había de conducirles a «Saint Jacques en Galice et Saint Sauver d'Esturies»⁸³.

.....

76. Pyrénées et Sud-Ouest, II (1931), pp. 121-161; R. FAVRAU: «Le commerce du sel en Poitou à la fin du Moyen Age», *Bulletin Philologique et Historique*, I (1966), pp. 185-223.

78. TROCME y DELAFOSSE: *op. cit.*, pp. 85, 110, 123, 137, 157 y 158.

79. TOUCHARD: *op. cit.*, p. 139.

80. *Op. cit.*, p. 85. Sobre los productos que eran importados por las villas marítimas asturianas en los siglos finales de la Edad Media vid., con carácter general, las noticias que aportamos en *Las polas*, pp. 242-244.

81. En la mayor parte de los casos se trataría de intereses comerciales, como debió ocurrir con el mercader ovetense Bartolomé Martínez, a quien aludimos anteriormente, que encontró la muerte y fue enterrado en La Rochelle (cf. *supra*, nota 37). Pero no pueden descartarse otras razones: acaso por vía marítima, procedentes de La Rochelle o de otros puertos de la fachada atlántica del noroeste de Europa, hayan llegado a Asturias maestros y artistas que han marcado con la huella de claras influencias foráneas algunos de los ejemplos más representativos de nuestra arquitectura medieval.

82. Vid. nuestro libro cit. *supra*, nota 33.

83. FERREIRA PRIEGUE: *op. cit.*, p. 523.

Entre los productos que, como contrapartida de las importaciones de procedencia rochelesa, salían de los puertos asturianos con destino al puerto francés debieron de ocupar un lugar preferente las maderas, proporcionadas en abundancia y calidad por los frondosos bosques que cubrían grandes extensiones de la región⁸⁴ y el hierro, labrado y en bruto⁸⁵.

Ambas mercancías constituyeron el objeto principal de los fletes de retorno para los mercaderes franceses interesados en el tráfico marítimo con el Principado, sin excluir otras de carácter más ocasional⁸⁶, y de los cargamentos de las naves asturianas que arribaban a los puertos del vecino país⁸⁷.

Con ocasión de este comercio, parece que los mercaderes de algunos puertos de Asturias llevaban sin la debida licencia a «La Rochelle de Francia e a otras partes... moneda de oro e de plata» y otras mercancías comprendidas en las prohibiciones de las leyes del reino sobre saca de *cosas vedadas*, participando también de ese tráfico ilícito los pescadores asturianos que iban a faenar en aguas irlandesas⁸⁸.

· · · · ·

Aunque La Rochelle parece destacarse netamente en el conjunto de los puertos de la fachada atlántica con los que la ciudad de Oviedo y las villas costeras asturianas mantienen relaciones comerciales en la etapa final de la Edad Media,

84. La madera, en bruto y trabajada, era uno de los principales productos regionales destinados a la exportación. El 10-VIII-1286, el concejo de Avilés arrendaba a su vecino Juan Rol, portador de un apellido de resonancia francesa, «el dezmo de la madera que passar per nuestro puerto», por un plazo de cinco años a razón de 100 libras anuales de renta (A.A.A., perg. núm. 17). Centros importantes del tráfico maderero eran también en Asturias, en los siglos finales de la Edad Media, Luarca y Castropol (cf. *Las «polas»*, pp. 244 y s.).

85. En la licencia concedida el 11-V-1476 a los mercaderes del Principado para que pudiesen traer sal de Francia y Portugal se les ordena que «non lieven nin saquen del dicho nuestro Principado nin de nuestros regnos e señoríos cavallos nin armas nin otras cosas de las que son vedadas en las leyes de nuestros regnos, salvo fierro en barras e otras mercadurías en pago de la dicha sal de las que non son vedadas» (A.G.S., R.G.S., 11-V-1476, publ. en el apéndice a *La economía salinera*, núm. 6). El hierro asturiano continuaba siendo objeto de exportación a La Rochelle en los siglos XVI y XVII (TROCME y DELAFOSSE: *op. cit.*, *passim*). Señala M. Mollat, con carácter general, que el tráfico marítimo de la sal estuvo a menudo ligado a otros de tipo más o menos análogo: «... fer pour les Espagnols, bois pour les Nordiques, les Bretons, les Espagnols, bois pour les Nordiques, les Bretons, les Espagnols, les Portugais...», (*Le trafic maritime du sel: caractères généraux et position de problèmes*, en *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968, p. 16).

86. Cf. la referencia correspondiente a la nota 72, sobre los franceses que habían descargado sal y otras mercancías en el puerto de Avilés, y a quienes se autoriza a llevar partidas de vino.

87. Sobre las mercancías que eran objeto de un comercio de exportación a partir de las villas costeras asturianas vid., con carácter general, *Las «polas»*, pp. 244-246.

88. El 13-XI-1499 se ordena al comendador Pedro de Lodeña, corregidor de Asturias, que se informe de quiénes eran los vecinos de Llanes, Ribadesella y otros lugares del Principado que, bajo pretexto de ir a pescar a Irlanda, realizaban este comercio clandestino, a fin de ejecutar en ellos las penas previstas para tal tipo de delitos (A.G.S., R.G.S., 13-XI-1499; se insiste en el mismo asunto en docs. de 25-IV-1500, Valladolid, y 14-V-1500, Sevilla).

no debemos olvidar que las naves de los puertos del Principado y los intereses de sus mareantes y mercaderes se hacen presentes también por esta época, aunque con menor intensidad quizás, en otros muchos centros portuarios articulados en los circuitos del gran comercio internacional marítimo, incluidos los del propio reino castellano, en concurrencia con las naves de esos centros que acudían igualmente a las villas del frente litoral astur⁸⁹.

Como tampoco podemos olvidar que, a pesar de ser muchos los puertos que festoneaban ese dilatado sector costero asturiano, en realidad serán muy pocos los que lleguen a consolidar una actividad comercial de amplio aliento, quedando la mayoría relegados a la simple condición de centros pesqueros en los que el movimiento mercantil parece tener, en relación con esas dedicaciones pesqueras fundamentales, un rango secundario.

Aunque un documento regio de 1500 alude muy expresivamente a la existencia en el Principado de Asturias de «muchos e diversos puertos de mar», haciéndose constar que «todos los más de los vecinos e moradores del dicho Principado... son personas que continuamente andan y tratan con la mar»⁹⁰, y aunque en los portulanos de la época se represente con gran detalle, acompañándose a veces de puntuales descripciones, el escalonamiento de esos puertos, entre el Deva y el Eo, lo cierto es que sólo Avilés merecerá, entre todos ellos, la atribución del rango que se reconoce a los principales centros portuarios del gran tráfico internacional y que se destaca en esas viejas cartas marinas por los trazos rojos con que aparecen trazados sus nombres⁹¹.

Avilés, un puerto al que arribaban «muchas naos con mercadurías», según consta en un interesante documento de 1488 al dar cuenta de ciertas obras de acondicionamiento del mismo, cuya entrada se cerraba con frecuencia por los procesos de colmatación de su ría⁹², marco urbano de una floreciente burguesía de negocios asociada al tráfico marítimo⁹³, y villa, en fin, estrechamente vinculada,

89. Remito nuevamente a las referencias que ofrecemos en *La economía salinera, passim* y *Las «polas»*, pp. 238 y ss. Tales noticias aumentan considerablemente en número y expresividad desde los primeros años del siglo XVI, fuera ya del arco temporal de la presente investigación, tanto en las propias fuentes asturianas como en las de los centros portuarios extranjeros con los que los puertos del Principado se relacionan. A título meramente ejemplificativo, citaremos sólo dos casos referidos al puerto de Burdeos y correspondientes al año 1510: el 22 de junio y el 26 de septiembre, respectivamente, de ese año, se registra la salida del puerto bordelés de sendas naves –la *Santiago* de Avilés y la *Nicolás de Capbreton*–, cargadas, la primera, con trigo y vino con destino a Betanzos, y, la segunda, con trigo y centeno, con destino a Asturias, Galicia y Portugal (cf. J. BERNARD: *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, (Paris, 1968), III, pp. 277 y ss.).

90. A.G.S., R.G.S., 15-VIII-1500.

91. Cf. la edición de esos portulanos, de M. de la Roncière y M. Mollat du Jourdin, cit. *supra*, nota 38. Y también FERREIRA PRIEGUE: «Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico», pp. 230 y ss.

92. En mi artículo «El comercio ovetense», cit. *supra*, nota 48, p. 361.

93. E. Benito Ruano ha trazado hace algún tiempo la completa semblanza de uno de los más representativos miembros de esa burguesía mercantil avilesina de finales del siglo XV: «Gómez Arias, mercader de Avilés», *Asturiensis Medievalia*, 2 (1975), pp. 279-314.

junto con la vecina ciudad de Oviedo, ya desde el siglo XIII, muy poco tiempo después de su fundación, a los principales centros portuarios del arco atlántico y, especialmente, al de La Rochelle, con el que también anudarán relaciones comerciales, en un nivel mucho más modesto, otras villas nuevas costeras asturianas que, expresa o implícitamente, aparecen igualmente conectadas a las rutas del gran comercio marítimo del espacio occidental europeo.

A partir de las informaciones, algunas extraordinariamente elocuentes, que brindan los archivos asturianos y otros fondos extrarregionales referidos al Principado, hemos tratado de ofrecer una rápida exposición de conjunto de las principales características que concurrieron en el desenvolvimiento de esas relaciones astur-rochelesas, que acaso ofrezcan ciertos rasgos de novedad y puedan, quizá, contribuir a profundizar en el conocimiento de los procesos a través de los cuales y con evidentes desequilibrios regionales, las villas portuarias cantábricas se articularon en las grandes líneas del comercio atlántico bajomedieval.