

Del paisaje natural al paisaje transformado: necesidades comerciales de los puertos vizcaínos y su financiación concejil, Ss. XIV-XVI

Ana María Rivera Medina*

Desde tiempos medievales, el Golfo de Vizcaya fue el cauce natural del comercio entre el eje mediterráneo-atlántico y el báltico. El tráfico de mercancías semi- transformadas o transformadas convirtió a los pequeños y acotados puertos del Golfo, y sobre todo a los situados en la actual provincia de Vizcaya, en testigos a la vez que protagonistas de una época de excepción, no sólo por el ritmo creciente del afluente comercial sino también por las posibilidades de establecer redes interportuarias, dado que se trataba de un “comercio de escala”. Un circuito comercial que fue posible por los avances tecnológicos, por el aumento de la demanda y por el crecimiento de las ciudades.

En esta coyuntura, la infraestructura de los puertos de las villas vizcaínas -Bermeo, Lekeitio, Ondárroa, Plencia, Portugalete- y del interior de la ría de Bilbao comenzó a experimentar grandes cambios. Pasaron de ser puertos naturales, con escasa o ninguna infraestructura para atender las necesidades del tráfico, a transformar su faz, esto es, a dotarse de muelles, astilleros, almacenes navales e industria de todo tipo y condición. Al mismo tiempo, surgieron redes sociolaborales acordes con las nuevas actividades.

Ahora bien, todas las obras que se emprendieron fueron demasiado costosas, por su magnitud y por la propia situación de los puertos, enclavados frente a un mar rebelde e imprevisible que destruía una y otra vez lo construido, sobre todo si se tiene en consideración que su financiación corría a cargo únicamente de las cuentas concejiles. Porque los concejos bajomedievales eran instituciones de financiación autónoma, que dependían de las recaudaciones fiscales, casi siempre indirectas, para asumir el mantenimiento de su territorio: villa y mar o, en otras palabras, villa y puerto.

Sin embargo, y pese a las dificultades, los puertos vizcaínos estuvieron a la altura de las circunstancias, de forma que organizaron una estructura portuaria que les permitió por una parte convertirse en puertos redistribuidores de las mercancías que llegaban desde el sur o desde el norte y, por otra, transformar un paisaje natural y convertirlo en un paisaje industrial al servicio del comercio, de la pesca y conserva, de la industria naval y de las industrias subsidiarias. Todo ello a costa de unas cuentas concejiles exhaustas.

* Dra. en Historia, Universidad Nacional de Educación a Distancia.