

BURGOS MARINERO

Manuel MAESTRO LÓPEZ
Presidente del Círculo Letras del Mar

*Los mercaderes extranjeros vendrán
a comprar lo que les falta en sus tierras,
y en vez de pagar, como ahora, quince reales
por la arroba de lana, cobrarán por la obra
que de ella resultare quince ducados.*

Anónimo



N mi visita obligada a Burgos cuando viajo a San Sebastián, el pasado 21 de julio tuve la oportunidad de escuchar en su catedral el *Cumpleaños feliz* a cargo de los Niños Cantores de Viena con motivo de conmemorarse los ocho siglos de la colocación de la primera piedra del histórico templo, testigo mudo de las numerosas operaciones de comercio marítimo que se llevaron a cabo junto a sus muros. Lo que me trajo a la memoria mi asistencia el año 1994 al congreso internacional celebrado en aquella ciudad castellana sobre el «Consulado del Mar de Burgos», con ocasión del quinto centenario de su fundación, durante el que me alojé en un hotel que llevaba por nombre

Almirante Bonifaz: creo que así queda justificado el título de lo que les voy a contar, por raro que pudiese parecer tildar de marinero, al primer golpe de vista, nada menos que un lugar que dista de sus puertos de mar más cercanos 219 kilómetros de Santander y 159 de Bilbao; y el mayor contingente de agua está representado por el río Arlanzón, del que se afirma hizo posible Burgos, cuya vida se estira y encoge al paso de sus aguas dulces.

Quienes visitan la catedral burgalesa normalmente recuerdan la tumba del Cid y el Papamoscas, una simpática estatua articulada que abre la boca al dar las horas agitando una campanilla, pero pocos saben que en la plaza que se sitúa tras la capilla del Condestable se encuentra La Llana, plaza aledaña en la que se congregaban los mercaderes para cerrar sus negocios sobre fletes, préstamos y seguros marítimos, y que posteriormente alojó el primer edificio sobre el que se asentó el Consulado del Mar: una institución fruto del desarrollo



Catedral de Burgos. (Fotografía facilitada por el autor)

del poder de la burguesía comercial y financiera, que en España tardó en formarse por la mentalidad reinante opuesta al mundo del comercio en favor de la nobleza y las armas. En un paseo por las iglesias burgalesas, podemos contemplar tumbas con la efigie esculpida de afamados comerciantes de la época, lo que normalmente es privativo para nobles y guerreros.

Desde la segunda mitad del siglo xv Castilla es un reino en plena pujanza: la ganadería trashumante, organizada por la Mesta, produce una excelente y abundante lana que constituye el epicentro de su comercio internacional, y en su entorno surgen tres centros: las ferias de Medina del Campo, el Consulado de Burgos y los armadores bilbaínos; pero quienes controlan todo son los mercaderes de Burgos, con gran influencia en España y en el norte de Europa, auténticos motores del crecimiento económico del centro en contraste con la periferia, favorecidos por los lazos dinásticos existentes entre Castilla y Flandes. Desgraciadamente, a pesar de poseer la mejor lana, imprescindible para la fabricación de los mejores paños, Castilla no fue capaz de desarrollar una industria textil, centrándose en la exportación lanar y en la importación de paños desde los países receptores de la misma, lo que hace buena la frase

anónima que encabeza este trabajo: «Los mercaderes extranjeros vendrán a comprar lo que les falta en sus tierras, y en vez de pagar, como ahora, quince reales por la arroba de lana, cobrarán por la obra que de ella resultare quince ducados»: un ducado equivalía a once reales castellanos.

El Consulado del Mar de Burgos

Las ferias de Medina del Campo representaban en el siglo XVI la actividad comercial más importante en la zona, que comprendía, entre otros lugares, los puertos del Cantábrico: era un acontecimiento semestral al que, además de los comerciantes castellanos, acudían mercaderes de todas partes, convirtiéndolas en un importante centro de comercio de importación y exportación nacional e internacional. A partir de 1601, se dispuso que los pagos que se hacían en Medina se efectuasen en Burgos y sus ferias quedasen bajo jurisdicción burgalesa, cuyo Consulado tuvo gran importancia durante la mayor parte del siglo XVI.

Los consulados eran órganos rectores del comercio, que nacieron para aunar los intereses de los profesionales del mar, constituyendo, además, tribunales especiales para resolver los conflictos que surgiesen, estando vinculados a ciudades con comercio marítimo, conociéndose también como Universidad de Mercaderes. El Consulado de Burgos tenía jurisdicción sobre la casi totalidad de los puertos atlánticos españoles y se ocupaba de temas relativos a los



Consulado del Mar. (Fotografía facilitada por el autor)

TEMAS GENERALES

fletes, pagos y cobros, seguros y averías. Su declive comienza con el auge de Sevilla y propiciado por sus monopolios. Fue fundado en 1494, siguiendo el modelo del Consulado barcelonés, y su concesión se hizo a favor de la Universidad de Mercaderes y no del Concejo. Reemplazó a la Hermandad de las Marismas creada en 1296. Estaba controlado por los mercaderes, que así aseguraban el monopolio de su labor, canalizando la producción ganadera, comprando la lana a los propietarios de los rebaños y dirigiéndola hasta el Consulado, que la enviaba a Bilbao o Laredo en barcos por ellos controlados, monopolizando igualmente la importación de los textiles flamencos fabricados con la lana enviada. Los mercaderes tenían la triple condición de comerciantes, banqueros y aseguradores marítimos, y entre los apellidos más conocidos destacan los Polanco, Maluenda, Lerma, Salamanca, Soria, De Castro y Astudillo.

A la institución se le concedió especialmente la regulación y control de los seguros marítimos que primeramente se contrataban en gran cantidad en la Llana burgalesa. Su declive tuvo al siglo XVIII como máximo exponente, si bien la jurisdicción consular subsistió hasta el Código de Comercio de 1829, que extinguió la figura de los consulados, asumiendo sus funciones las juntas de comercio.



La Llana de Burgos. (Fotografía facilitada por el autor)

Como testigo pétreo de la famosa institución, en el paseo del Espolón se alza un edificio de estilo neoclásico, construido entre 1795 y 1796, cuya fachada está rematada por la figura de un ancla para remachar el carácter marino del Consulado del Mar allí alojado y que hoy conserva el Archivo Histórico de la institución.

Las ordenanzas marítimas del Consulado de Burgos

El Consulado del Mar de Burgos promulgó dos ordenanzas: la primera, en 1538, aprobada por Carlos I, y las llamadas Ordenanzas Nuevas, prácticamente desconocidas, en 1572, que recogían novedades y usos habituales. Las primeras constan de noventa capítulos —casi la mitad dedicados al seguro marítimo— e incluyen normas sobre el régimen interior de la corporación y del Tribunal consular, y fundamentalmente una legislación sobre la aseguración marítima, que la sitúa como la primera codificación en la materia sobre la navegación atlántica. En las mismas se trata, por primera vez, el seguro de Indias. Figuran también tres formularios de pólizas de seguro: una general, otra para los seguros de Indias y una para el seguro de los cascos de la nave. Este último representó una de las novedades más interesantes, así como la cobertura para los riesgos de corsarios, dinero en efectivo y los seguros sobre el transporte de esclavos. De la cuantía de operaciones nos da idea el hecho de que a mediados del siglo XVI se registraban en el Consulado más de mil pólizas de seguro marítimo contratadas en una feria de Medina. Una vez más conviene refrescar nuestra memoria y recordar que, como en otras muchas cosas, fuimos pioneros: el celebéri-



Ordenanzas del Consulado de Burgos.
(Fotografía facilitada por el autor)



Póliza de Seguro Marítimo.
(Fotografía facilitada por el autor)

tico y económico al poner a los castellanos en contacto directo con el mar, primero con el Cantábrico y después, a raíz de la batalla de las Navas de Tolosa, con el valle del Guadalquivir, con lo que sus ejércitos llegan hasta Gibraltar, momento en que la Corona comienza a preocuparse seriamente por el poder naval y su necesidad. Fernando III fue consciente de que sin marina difícilmente podían consolidarse las operaciones terrestres. A este le sucedió Alfonso X, un rey legislador que se ocupó de regular y controlar el océano, y posteriormente Pedro I, que ya tuvo una clara mentalidad marítima.

Conocedor Fernando III de que Sevilla era la clave — y posteriormente conquistar Córdoba, Murcia y Jaén —, pergeñó su estrategia para tomarla desde el Guadalquivir, donde existían fuertes defensas de todo tipo, lo que hacía necesaria una potente fuerza naval, personificada en la figura de Ramón Bonifaz, nombrado almirante de Castilla, responsable de reunir una armada que lo hiciera realidad. Bonifaz es otro de los puntos en el que se apoya el título del presente trabajo, pues nació en Burgos en 1196, haciendo bueno

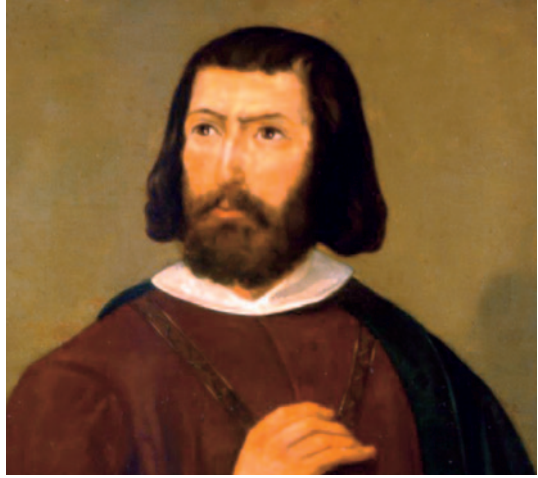
mo mercado inglés de Lloyd's se fundó en 1688. Burgos se constituyó en una auténtica bolsa de seguros controlada por el Consulado, en la que arriesgaban sus capitales grandes y pequeños inversores, que aventuraban sus ahorros. No obstante, el primer plano inversor lo ocupaban las grandes empresas mercantiles y las firmas más importantes de mercaderes, como los Salamanca y los Maluenda.

Un burgalés en la conquista de Sevilla

La falta de mentalidad naval de los antiguos reinos cristianos propició en gran manera la invasión árabe de la Península. Avanzada la Reconquista, como hemos visto anteriormente, el desarrollo del comercio castellano de la lana influyó en el devenir polí-

el dicho de que igual que para ser aviador no hace falta nacer en el pueblo de Barajas, tampoco era necesario nacer en Santurce u otro puerto de mar para ser marino.

La escuadra castellana fondeaba en aquellos tiempos en la costa cántabra, pero su administración, a efectos de unas buenas comunicaciones con la Corona y el interior peninsular, se situó en Burgos, en donde también se ubicaba la Universidad de Mercaderes, antecesora de la labor del Consulado. En 1245 Bonifaz fue presentado al rey Fernan-



Ramón Bonifaz. (Fotografía facilitada por el autor)

do III durante una visita de ambos a Burgos. Y enterado el monarca de su gran capacidad como marino, en 1247 le encargó el apresto de una flota para la reconquista de Sevilla desde el río, en colaboración con su ejército. Lo que cumplió, ya que en poco tiempo aparejó trece naos gruesas y cinco galeras que se construyeron en Santander.

La escuadra se dirigió al sur, y antes de remontar el Guadalquivir entró en combate contra naves berberiscas, que derrotó. Combates que se repitieron hasta lograr incomunicar Sevilla con el mar mediante la destrucción del puente de Barcas, que unían la capital con Triana, con lo que Fernando III consiguió la rendición de la plaza.

La Armada de Castilla

Para proseguir la reconquista de nuevos territorios, el rey fundó en Sevilla un astillero que situó en la zona del Arenal, cuya dirección encomendó a Bonifaz, que también recibió la dignidad de almirante de Castilla, cargo que llevaba anejo el mando de todos los que embarcasen en escuadras de la Corona, así como otros privilegios. A la conquista sevillana siguieron las rendiciones de Sanlúcar, Rota, Jerez, Cádiz, Arcos, Lebrija y El Puerto de Santa María. Estando preparando una gran expedición a África, con el objetivo de cortar las comunicaciones berberiscas con la Península, le sobrevino la muerte al rey Fernando, que dejaba, entre otros logros de su reinado, la Armada de Castilla, quedando su hijo y sucesor Alfonso X encargado de estructurarla legalmente, ponderándola así en la II Partida: «Maravillosas cosas son los



Conquista de Sevilla por la Armada de Bonifaz. (Fotografía facilitada por el autor)

fechos del mar» (Ley XXIV, Título IX); «Mar es logar señalado en que pueden los hombres guerrear a sus enemigos» (Título XXVI). El conocía por intuición la estrategia marítima, fomentaba la construcción naval, concedía privilegios y franquicias a los puertos y a los navegantes, protegía la inmigración de marinos catalanes e italianos que enseñaran a vencer los peligros del agua de los vientos (Ley X, título XXIV).

Volviendo a Bonifaz, abatido y agotado por sus grandes esfuerzos, solicitó su retiro a tierras burgalesas, donde fundó el monasterio de San Francisco, dejando como alcalde de Burgos a su hijo Diego Bonifaz. Falleció en esa ciudad en 1256, recibiendo sepultura en el monasterio por él fundado, que fue destruido durante la Guerra de Independencia. En su tumba fue esculpida la siguiente inscripción: «Aquí yace el muy noble y esforzado caballero don Ramón Bonifaz, primer almirante de Castilla que ganó a Sevilla. Murió el año MCCLVI». Durante una visita de la reina Isabel la Católica al monasterio, ordenó que a dicha inscripción se añadiese la frase: «... que fue en ganar a Sevilla con el rey don Fernando» para dejar las cosas claras.

Del Consulado del Mar burgalés queda en el espolón un ancla que culmina la fachada de su último edificio; pero de su marino por excelencia no queda

rastró. Su tumba, como tantas cosas en España, fue destruida por las tropas de Napoleón. La memoria del almirante solo se conserva en una placa colocada en 1948 en el Arco de Santa María: «A Ramón Bonifaz “un ome de Burgos” y alcalde de la ciudad, le descubre la gloria de viriles proezas, al frente de los marinos del mar cántabro en la conquista de Sevilla, lograda por San Fernando rey. 1248».

El recuerdo de la Armada española se ha plasmado, entre otros, en el nombre de sus barcos: de 1911 a 1932 se mantuvo en servicio un cañonero bautizado *Bonifaz*, que formaba parte de la clase *Recalde*; del 11 de julio de 1974 al 30 de junio de 1993 estuvo operativo otro *Bonifaz*, el PC-05 de la clase *Lazaga*. Pero ahora nuestra Marina de Guerra ha querido que su nombre quede reflejado en la que será una de sus mejores unidades; así la próxima fragata de la serie *F-110*, la *F-111*, ostentará el nombre del que fuera el primero de sus almirantes, que distinguirá, además, a las cinco que Navantia diseña y construirá a partir del próximo año y que supondrán una auténtica revolución tecnológica y tendrán una especial relevancia en la coordinación de flotas aliadas.



Fe de erratas.—En la página 607 del número correspondiente al mes de octubre de 2021 donde dice: «...construidos en los astilleros ferrolanos de Navantia...», debería decir: «...construidos en parte en los astilleros ferrolanos de Navantia...». Rogamos disculpas a nuestros lectores por este error.

Las fragatas *Álvaro de Bazán* y *Almirante Juan de Borbón* durante un adiestramiento en aguas litorales gallegas, diciembre de 2021. (Foto: Guillermo Busto Cuiñas)

