



El comercio internacional castellano a través del puerto de Laredo en la época de Felipe II

Óscar Lucas Villanueva

El comercio internacional castellano
a través del puerto de Laredo
en la época de Felipe II

Colección HISTORIA #138
Directora de colección: Ángeles Barrio Alonso



CONSEJO CIENTÍFICO

Dña. Aurora Garrido Martín
*Facultad de Filosofía y Letras,
Universidad de Cantabria*

D. Carlos Marichal Salinas
*Centro de Estudios Históricos,
El Colegio de México*

D. Marcelo Norberto Rougier
*Historia Económica y Social
Argentina, UBA y CONICET (IIEP)*

La colección *Historia* ha obtenido, en julio de 2017, el sello de calidad en edición académica CEA, promovido por la UNE y avalado por ANECA y FECYT.



CONSEJO EDITORIAL

Dña. Sonia Castanedo Bárcena
*Presidenta. Secretaría General,
Universidad de Cantabria*

D. Víctor Abrantes
*Facultad de Ingeniería,
Universidad de Oporto*

D. Ramón Agüero Calvo
*ETS de Ingenieros Industriales y
de Telecomunicación,
Universidad de Cantabria*

D. Miguel Ángel Bringas Gutiérrez
*Facultad de Ciencias Económicas y
Empresariales, Universidad de Cantabria*

D. Diego Ferreño Blanco
*ETS de Ingenieros de Caminos, Canales
y Puertos, Universidad de Cantabria*

D. José Manuel Goñi Pérez
*Modern Languages Department,
Aberystwyth University*

D. Salvador Moncada
*Faculty of Biology, Medicine and
Health, The University of Manchester*

D. Agustín Oterino Durán
*Neurología (HUMV),
Investigador del IDIVAL*

D. Luis Quindós Poncela
*Radiología y Medicina Física,
Universidad de Cantabria*

Dña. Claudia Sagastizábal
*IMPA (Instituto Nacional de
Matemática Pura e Aplicada)*

Dña. Belmar Gándara Sancho
*Directora, Editorial
Universidad de Cantabria*

El comercio internacional castellano a través del puerto de Laredo en la época de Felipe II



Óscar Lucas Villanueva

Lucas Villanueva, Óscar, autor

El comercio internacional castellano a través del puerto de Laredo en la época de Felipe II / Óscar Lucas Villanueva. – Santander : Editorial de la Universidad de Cantabria, [2019] 318 páginas. – (Historia ; 138)

ISBN 978-84-8102-910-9

1. Laredo (Cantabria, España)-Historia-S. XVI. 2. Castilla (Reino)-Comercio-S. XVI. 3. España- Historia-1556-1598 (Felipe II)

339.5(460.18:4)"15"

338.1(460.13 Laredo)"15"

THEMA: NHT, NHDL, KNG, 1QBDF

Esta edición es propiedad de la EDITORIAL DE LA UNIVERSIDAD DE CANTABRIA; cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Esta obra fue galardonada con el «Premio de Historia Regional *Manuel Teira* Ciudad de Torrelavega» en su edición de 2014.

Esta obra ha sido sometida a evaluación externa por pares ciegos, aprobada por el Comité Científico y ratificado por el Consejo Editorial de acuerdo con el Reglamento de la Editorial de la Universidad de Cantabria.

© CC BY-SA 3.0 Imágenes cubierta: Óscar Lucas Villanueva, Alejandro Gómez, Ándres Alvarado, José Miguel Senso, Juan Carlos Prieto, Juan José Muster Krauss, June Aerin, Ó da Milagros, Los viajes del cangrejo, Rafael Saldaña y Glauco Umbelino.

© Óscar Lucas Villanueva

© Editorial de la Universidad de Cantabria
Avda. de los Castros, 52 - 39005 Santander
Tlfno. y Fax: +34 942 201 087
www.editorial.unican.es

ISBN: 978-84-8102-910-9 (PDF)

ISBN: 978-84-8102-909-3 (RÚSTICA)

DOI: <https://doi.org/10.22429/Euc2019.025>

Hecho en España - *Made in Spain*

Santander, 2019

A María Goretti,

In memoriam

SUMARIO

ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	11
PRÓLOGO.....	13
INTRODUCCIÓN	21
EL ESPACIO.....	33
LA VILLA DE LAREDO	33
EL CANTÁBRICO Y EL ESPACIO ATLÁNTICO.....	52
LOS PROTAGONISTAS.....	67
SIMÓN RUIZ.....	67
LOS RUIZ DE NANTES	78
LOS CORRESPONSALES DE LAREDO	80
Inés de Limpias y Juan de Bayona	83
Pedro de Bayona, Martín de Bayona y Diego de Quintana	89
La política matrimonial	93
La moralidad de los mercaderes	94
EL TRANSPORTE MARÍTIMO	97
LOS BARCOS Y EL TIPO DE NAVEGACIÓN	97
LA INSEGURIDAD DE LOS MARES	102
Los conflictos bélicos	102
La piratería	110
La piratería en Laredo.....	112
LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO	114
La carta de fletamento	125
Los conocimientos de embarque.....	127
Las averías.....	129

La financiación del tráfico marítimo	131
Los seguros marítimos.....	136
EL TRANSPORTE TERRESTRE	149
LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE POR VÍAS TERRESTRES	149
EL CORREO	170
EL COMERCIO	179
EL COMERCIO TEXTIL.....	179
Los cambios en la demanda.....	187
Las zonas de producción	189
Las formas de compra.....	192
La comercialización de las telas.....	200
LOS BENEFICIOS DEL COMERCIO TEXTIL.....	205
Las partidas de los gastos de transporte	208
Los diezmos	217
Algunos ejemplos	224
LAS OTRAS MERCANCÍAS.....	235
El cereal	235
La cera	249
El cobre.....	251
La sal	255
El pescado.....	260
Los cítricos	264
El hierro	266
El aceite	268
LAS FINANZAS	270
LAS CONCLUSIONES	279
BIBLIOGRAFÍA.....	285
ANEXOS.....	301
FUENTES MANUSCRITAS	301
Archivo Histórico Provincial Universitario de Valladolid.....	301
Archivo Histórico Provincial de Cantabria	302
Archivo Municipal de Santander.....	302
Archivo General de Simancas	303
FUENTES IMPRESAS.....	303

APÉNDICE DOCUMENTAL	304
Pesos y medidas	304
La moneda	305
Tipos de monedas	306
ÍNDICE DE FIGURAS, TABLAS Y MAPAS	309
FIGURAS.....	309
TABLAS	310
MAPAS Y PLANOS.....	311

ABREVIATURAS Y SIGLAS

AGS	Archivo General de Simancas
AHPC	Archivo Histórico Provincial de Cantabria
AHPUV	Archivo Histórico Provincial Universitario de Valladolid
AMS	Archivo Municipal de Santander
CM	Contaduría Mayor
Coor(s).	Coordinador(es)
DGT	Dirección General del Tesoro
Dir(s).	Director(es)
Ds.	Ducados
Ed(s).	Editor(es)
Far.	Fardo
Fol(s).	Olio(s)
Leg(s).	Legajo(s)
Mrs.	Maravedís
Rs.	Reales
S. e.	Sin especificar

PRÓLOGO

El comercio ha sido siempre objeto de atención preferente por parte de los historiadores. El dinamismo económico, la flexibilidad en las relaciones sociales, o el mestizaje de culturas son otros tantos elementos que se han vinculado a una actividad que por su propia naturaleza descansa en el contacto de gentes, de culturas y de bienes de diversa procedencia. De aquí la enorme variedad de temas y de problemas que se le plantean a todo aquel que pretenda investigarlo. El comercio presupone, en primer lugar, la construcción por el hombre de un espacio geográfico delimitado por una serie de puntos de intercambio tanto más numerosos cuanto mayor sea su volumen y más heterogéneo su contenido. El elegido por Óscar Lucas Villanueva se circunscribe al extremo nordatlántico, más específicamente cantábrico, de la Península Ibérica, área ésta dominada por la hegemonía de los puertos situados en su mitad oriental, singularmente por la villa de Bilbao, pero en el que también se enclavan otros menores, como los de Laredo o Santander, que, en el periodo de tiempo que estamos analizando, aún no habían cedido a aquélla toda su actividad. El autor analiza en su obra el comercio exterior, que en este caso se centra, en lo esencial, en la exportación de productos del interior castellano y en la importación de tejidos de lana o de lienzos procedentes de Bretaña o de los Países Bajos. Lo hace, además, circunscribiendo su estudio al reinado de Felipe II, periodo especialmente sensible para el porvenir de los tráficos estudiados habida cuenta de la acumulación de conflictos que se produjeron en su transcurso: la rebelión de los Países Bajos, la permanente rivalidad, cuando no abierta hostilidad, con Francia, o la guerra con Inglaterra.

Se trata, por tanto, de una investigación bien delimitada en el tiempo, en el espacio y en la temática abordada. La documentación manejada para realizarla descansa en lo fundamental en el estudio de las cartas intercambiadas entre Simón Ruiz, el célebre mercader de Medina del Campo, con sus factores en Laredo y demás puertos cantábricos, así como en otras plazas de dentro y fuera del reino que eran el destino o el origen de las mercancías

para las que aquellos servían de puntos de tránsito. El valor de la fuente es conocido desde antiguo, pero no fue sino a partir de mediados del siglo pasado cuando empezó a ser explotada de forma sistemática. Henry Lapeyre fue el primero en hacerlo en una obra dedicada al estudio del comercio con Francia que desde entonces se ha convertido en un clásico de la historiografía sobre estos temas. Siguieron después los estudios de Vázquez de Prada y de Felipe Ruíz Martín, orientados esta vez al análisis de las relaciones comerciales mantenidas por Simón Ruíz con Lisboa y Florencia, respectivamente, o de Gentil da Silva, que se centró en las que el mercader castellano tuvo con Lisboa. Más recientemente, Lorenzo Sanz ha dedicado una monografía al estudio del comercio americano sobre la base de esa misma correspondencia. Por su parte, Jean Philippe Priotti la ha utilizado también para su trabajo sobre el comercio de Bilbao en el siglo xvi. El propio autor de este libro tuvo ocasión de iniciarse en el manejo de esta misma fuente en su memoria de licenciatura, que dedicó al estudio de las relaciones comerciales mantenidas entre los años 1563 y 1580 por Simón Ruiz con los Gómez d'Elvás, familia de comerciantes radicados en Lisboa.

Las posibilidades que ofrece el estudio de la correspondencia comercial han sido ponderadas entusiásticamente por todo aquél que ha tenido la curiosidad y la paciencia de manejarla. Se trata, sin embargo, de una documentación de contenido muy heterogéneo y, por ello mismo, de manejo difícil. Las cartas, y son unas 1.500 las manejadas en esta obra, incluyen infinidad de detalles sobre los más variados temas. La información propiamente comercial es, lógicamente, la más abundante, pero junto a ella, Simón Ruiz y sus correspondientes se intercambian observaciones de diverso tipo que nos permiten comprender mejor las circunstancias que rodeaban esos tráficos, las condiciones materiales en las que debían desenvolverse, las circunstancias políticas que los determinaban, incluso la misma personalidad de los que intervenían en ellos. La información que proporciona es abigarrada, a veces inconexa y con frecuencia subjetiva, pero, por ello mismo, resulta también enormemente rica y cercana a los hechos sobre los que documenta. No es el menor mérito de este libro que su autor haya sido capaz de buscar el hilo conductor entre temas tan diversos para construir un relato coherente sobre una realidad tan variada y cambiante como fue la del comercio laredano en la segunda mitad del siglo xvi.

La villa de Laredo es el primer protagonista de esta historia. Definir su papel exigía, en primer lugar, ubicarla en un espacio en el que competía con otros puertos y valorar después las posibilidades que unos y otros ofrecían

para el control de los tráficos que transitaban por ellos. La correspondencia de Simón Ruíz no proporciona demasiada información sobre los puertos gallegos. Nuestro mercader parece haberse mostrado más interesado en actuar como intermediario financiero de las villas enclavadas en ese territorio con las ferias del interior castellano o con otras plazas extranjeras, como Roma y Lyon, que en intervenir en la comercialización hacia el exterior de los productos comarcanos. Tampoco Asturias ha dejado demasiada huella en la documentación consultada. Es, por tanto, en la mitad oriental del reborde cantábrico donde se concentran los puertos más activos. Definir el mayor o menor peso que unos y otros tuvieron en su desarrollo obliga a tener en cuenta factores tan diversos como el estado de las infraestructuras portuarias, la mayor o menor accesibilidad al interior castellano o las relaciones con el todopoderoso Consulado de Burgos, motor financiero de los tráficos más importantes. La hegemonía de Bilbao en este espacio se hará sentir pronto. Con todo, Santander, para el comercio de exportación de lanas, o Laredo, para el de importación de tejidos, fueron capaces de mantener una actividad comercial que, no obstante, se irá mermando con el paso del tiempo a medida que la guerra y las catástrofes demográficas iban minando la población de ambas villas y el nivel de sus actividades.

Los colaboradores con los que Simón Ruíz contaba en Laredo cobran también una singular importancia en esta investigación. Algunos eran vecinos de la villa; otros residían ocasionalmente en ella o eran mercaderes de origen montañés afincados en Nantes o en otras plazas. Entre los primeros destaca Juan de Peñalosa, Juan de Cachopín o Andrés de la Maza, que llegó a ser cónsul de la *nación* castellana en Brujas. Caso significativo es también el de Inés de Limpias, cuya activa intervención en el comercio laredano por iniciativa propia, o como comisionista de Simón Ruíz, contradice el prejuicio todavía tan hondamente arraigado en torno a la absoluta pasividad de la mujer en las sociedades del Antiguo Régimen. Todos ellos formaban parte de la oligarquía de la villa. Inés de Limpias, por ejemplo, era viuda del también mercader Juan de Bayona Sarabia, arrendador de rentas y regidor de Laredo, y tía de Juan de Bayona Marañón, asimismo mercader y regidor de la villa. La correspondencia manejada permite al autor trazar breves semblanzas de estos personajes, lo que nos da alguna información acerca de las fortunas de las que pudieron disfrutar, de sus relaciones familiares o de sus actividades. Todo parece indicar que los mercaderes de Laredo formaban una oligarquía bastante cerrada y que alguno de sus miembros pudo llegar a disfrutar de una posición desahogada. Simón Ruíz, por ejemplo, resultó fiador de la dote de una hija del mercader Francisco Ramírez, que casó con

el hijo de otro mercader, cuyo importe ascendió a la bonita suma de 4.000 ducados. Parece, por otro lado, que las técnicas comerciales al uso eran plenamente conocidas en la villa y que incluso no dudaron en recurrir a prácticas de dudosa moralidad en las condiciones de la época, como eran los llamados cambios *por arbitrio*. Obviamente, la correspondencia hace aflorar, junto a esta élite mercantil, otros personajes de menor entidad que actuaban como *factores* o *encomenderos* de Simón Ruiz.

Las condiciones técnicas del comercio, tanto del marítimo, como del terrestre constituyen otro bloque de problemas a la que se presta la debida atención en esta obra. Su autor identifica el tipo de embarcaciones empleado en el comercio centrado en los puertos del Cantábrico, desde los más grandes, las *naos*, de hasta 700 toneladas de arqueo, pasando por las *urcas* y *zabras*, *navíos* y *pinazas*, hasta llegar a las más pequeñas, las *chalupas*, *pataches* y *bateles*. Pasa acto seguido a analizar las cartas de *fletamento*, los *conocimientos* de embarque y las *averías* que gravaban las mercancías transportadas, así como las diversas formas de financiación de los tráficos a los que se recurrió. Particular atención es dedicada a las llamadas *contratas*, versión laredana de las tradicionales *prêts à la grosse aventure* o *cambium ad riscum maris* con los que se financiaban desde antiguo en Francia o en Italia el transporte marítimo de mercancías. Prueba de la variedad de las fórmulas empleadas en la villa para hacer frente a la financiación de su comercio es la difusión entre sus mercaderes del uso de la *commenda*, tipo de asociación comercial en el que quedaba especificado de forma detallada el aporte de capitales entre las partes, el *socius tractator* y el *socius stans*, y el reparto de las pérdidas o ganancias que se produjeran en la operación de que se tratase. Especial importancia reviste también el tema de los *seguros*, campo éste que permite al autor analizar el cambiante papel desempeñado por Burgos, primero, y por Madrid y el mismo Bilbao más tarde, a la hora de suscribirlos.

No menos importante a los efectos de este trabajo es el estudio de las condiciones de posibilidad del transporte terrestre. Las cartas comerciales son prolíjas en informaciones referente a los medios utilizados, a las rutas más frecuentemente empleadas, a los problemas que planteaba su mantenimiento y a la repercusión que todo ello tuvo en los costes del transporte. Obvio es decir que las condiciones orográficas del territorio, unidas a las climatológicas, condicionaban fuertemente la solución que se pudiera dar a este problema. Se explica, en tales condiciones, la importancia que los llamados caminos de herradura tuvieran en la red viaria de la zona y la frecuencia con la que se recurría en los puertos al transporte en mulas con preferencia a las carretas, que, sin embargo, eran más utilizadas en la costa o

en las llanuras de Castilla. La historiografía ha considerado tradicionalmente que los costes de transporte eran menores en las rutas que unían Bilbao con la Meseta castellana respecto a las que partían de las Cuatro Villas. No obstante, los datos aportados en este estudio expresan dudas razonables al respecto. La diferencia aludida podría darse cuando el medio utilizado eran las carretas, pero no existen divergencias apreciables en lo sucedido en una y otra ruta si se usaban mulas, lo que, como ya se ha indicado era lo normal en las villas cántabras. Siendo esto así, las diferencias de los costes habría que encontrarlas más bien en el tipo de mercancía transportada. Por otro lado, otras actividades, como la llegada del bacalao y las capturas del besugo de diciembre a febrero, o la recogida de las cosechas durante el verano, podían dificultar estacionalmente la disponibilidad de arrieros y mulateros para el tráfico de lanas o lienzos e incidir significativamente por esta vía en los costes del transporte. Con todo, el autor aboga por subrayar una cierta profesionalización del trabajo de los arrieros y mulateros de la región, lo que tendió a hacer más estables y permanentes sus actividades a lo largo de unas rutas cuya seguridad es, por lo demás, evidenciada por las fuentes y convenientemente enfatizada en el libro.

La obra de Óscar Lucas culmina con un análisis del contenido de estos tráficos. Los que centran su análisis se refieren fundamentalmente a los relativos a la importación y exportación de mercancías. El puerto de Laredo no fue, desde luego, el más activo a este respecto. Era el de Bilbao el que los absorbía en mayor medida. No obstante, Laredo, aunque no sobrepasara en sus mejores momentos la mitad del volumen que se negociaba en la villa vasca, pudo mantener un cierto nivel de actividad a este respecto por encima de Santander y, por supuesto de los demás puertos cantábricos que sólo de forma ocasional llegaron a participar en esos tráficos. La villa de Laredo se planteó incluso en 1583 la posibilidad de captar el tráfico proveniente de Nantes en perjuicio de Bilbao, aunque la operación fracasaría por las conocidas ventajas fiscales de las provincias forales y la fortaleza de los medios mercantiles vascos en los puertos bretones.

El comercio que este libro analiza es, por otro lado, el registrado en la documentación de Simón Ruíz, comerciante de intereses bien definidos, centrados sobre todo en la importación de lienzos para el mercado castellano. No puede extrañar entonces que las lencerías ocuparan una posición dominante entre las mercancías que se importaban por su orden desde el puerto de Laredo, situándose muy por encima de la que llegaron a tener los paños de lana. Aun así, estos últimos llegaron a suponer en el puerto de Laredo algo más de la quinta parte del total de tejidos importados, proporción muy

superior al escaso 4 % que alcanzaron en Bilbao. La documentación registra, en cualquier caso, la importación de multitud de géneros, con especial mención a los *angeos*, *melinges*, *holandas*, *ruanes*, *nantesas* o *bretañas*, lienzos de calidad media-alta destinados a satisfacer la creciente demanda de las ciudades castellanas. A ello se añadían las *bayetas* y *anascotes* flamencas, tejidos de lana que tenían otros consumidores. El autor analiza las zonas de procedencia de estos géneros, así como las estrategias de compra y de comercialización empleadas por Simón Ruiz y sus colaboradores en las operaciones que concertaban. El libro ofrece a este respecto una valiosa información que nos ilustra sobre la contratación de los tejidos en lonjas, de la labor que ejercían los comisionistas y corredores en las compras o de prácticas como el *señalamiento*, que permitían a los compradores asegurarse la buena calidad de los lotes de tejidos que adquirían. No menos interesantes son las indicaciones que se nos aporta sobre las reventas de estas mercancías, la tipología de mercaderes que intervenían en ellas y las formas de pago –al contado, a crédito y al trueque– que se utilizaban.

El análisis de la estructura de los costes de distribución de paños y lienzos y de los beneficios que podían obtenerse en estas transacciones merece atención particular por las dificultades que ofrece su estudio. Baste con subrayar a este respecto que los tejidos eran muy diversos, que su longitud y peso variaban en función del género de que se tratara y de su procedencia y que las monedas que se empleaban en las transacciones oscilaban en función de los tipos de cambio imperantes en cada momento. A todo ello hay que añadir el importe del transporte; esto es, el montante de los fletes, seguros y *averías* que había que pagar, los costes de carga y acarreto, el precio del hilo y hechura de los fardos en que se metían los tejidos, las encomiendas o comisiones que se pagaban a los factores y consignatarios, así como el monto de la alcabala y del diezmo y de los correspondientes *albalaes* o documentos acreditativos de que habían sido efectivamente desembolsados. No es fácil valorar todos estos componentes y menos aún calcular el beneficio que los mercaderes podían obtener al vender sus géneros. En cualquier caso, Óscar Lucas ha podido reconstruir trabajosamente la estructura de costes de partidas de lienzos comprados en Bretaña o Normandía y vendidos en diversas plazas, como Bilbao, Medina del Campo, Toledo o Córdoba. De sus cálculos se desprende el menor coste del transporte marítimo respecto al terrestre, el incremento de los precios según el destino –una vara de *ruanes* que se compraba en origen a 42 mrs podía venderse en Córdoba a 150– y la lentitud del proceso de circulación de capital en este tipo de operaciones, con periodos de demora de entre 10 y 21 meses hasta que era recuperada

la inversión inicial. Aun así, los beneficios obtenidos en este tipo de transacciones, salvadas todas las contingencias e imprevistos del comercio a tan larga distancia, podían ser elevados.

La importación de tejidos no era la única actividad reseñable en el puerto de Laredo. Los cereales acabarían ocupando también una presencia importante en el último cuarto del siglo XVI. Hasta entonces, el abastecimiento de granos para las villas cántabras estaba asegurado con los excedentes producidos en el norte de Castilla. Los arrieros los transportaban a la costa para retornar desde ella con los productos de las pesquerías locales y demás mercancías que llegaban a la villa. La crisis de la agricultura castellana, los problemas de desabastecimiento de granos que tal circunstancia provocó y las disposiciones legales tendentes a favorecer e incluso a forzar la provisión de aquellos en los lugares costeros son las razones que Óscar Lucas maneja para explicar que los cereales, apenas mencionados en la correspondencia de Simón Ruiz antes de 1573, empiecen a aparecer en ellas desde 1574 y, más regularmente a partir de 1583. El *trigo de la mar* se convierte desde entonces en elemento a tener en cuenta como producto de intercambio. Se trató, en cualquier caso, de un comercio minorista, orientado al abastecimiento de pequeños mercados, pero que planteaba numerosos problemas debido a los imponderables del transporte, las condiciones de almacenamiento y las numerosas regulaciones a las que estaba sometido, por no hablar de la amenaza de requisamiento que siempre pendía sobre un producto tan sensible en tiempos de escasez.

Los cítricos, por su parte, constituyan el principal producto de exportación de la villa de Laredo. La producción de limones y naranjas, frecuente en los pueblos de la costa, eran exportados sobre todo a Flandes y Normandía. Era, además, la única mercancía que garantizaba el retorno de los barcos. De ahí su importancia para la economía de la villa. A ella habría que añadir los productos de las pesquerías de la zona, tanto en salazón como en escabeche, actividades éstas que estaban también ligadas a la producción local o a la procedente de Galicia y de Asturias, y que precisaban para su desarrollo de la importación de aceite desde Andalucía o de sal, procedente esta última de Portugal y también de la misma Andalucía. El cobre, originario de las minas de Limbourg, de Alemania o incluso de Hungría y traído desde Amberes hasta Laredo para ser transportado después a Bilbao, o la cera, procedente de Prusia, Livonia y Moscovia, pero comprada en Flandes, están también presentes en la documentación manejada. Las ferrerías de la región, las de Guriezo, Cereceda, Gibaja, Soba y Ramales, alimentaban, a su vez, un comercio orientado hacia Castilla, Asturias y Galicia, y, sobre todo a Bilbao.

La actividad comercial del puerto de Laredo alimentaba, por lo tanto, tráficos muy diversos. Los más importantes, como ya se ha señalado, eran los relativos a la importación de lienzos franceses o flamencos. Junto a ello, la correspondencia de Simón Ruíz, o fuentes complementarias, como los protocolos notariales, muestran la existencia de otros tráficos de menor enjundia, ya fueran los relativos a la importación de sal, cera y cobre como a la exportación de cítricos hacia Francia o al comercio de cabotaje por la costa del Cantábrico hacia Asturias y Galicia, por el oeste, o hacia el País Vasco por el este, e incluso a Castilla, de hierro o pescados. El análisis de estos tráficos evidencia, además, la difusión entre los mercaderes de la zona, incluso los de segundo nivel, del uso de los instrumentos de crédito –obligaciones y letras de cambio– que tanta flexibilidad estaban dando a la economía europea del siglo XVI.

Es cierto que la actividad comercial desarrollada en la villa de Laredo no alcanzó nunca los niveles que llegó a tener en la de Bilbao. Su fortuna, además, se ligó siempre a la de Burgos y la decadencia que se observa en ella a fines del siglo XVI es consecuencia más o menos diferida de la que padeció en el último tercio del Quinientos la gran ciudad castellana. Podríamos decir a este respecto que el destino de Laredo a fines de esa centuria reproduce la situación que podemos encontrar en Santander a fines del siglo XVII, si hemos de retener la imagen que de ella nos ha dado María José Echevarría. Las dos villas comparten semejantes deficiencias estructurales que lastraban las posibilidades de crecimiento de su comercio. Las dos aspiraron también a convertirse en alternativas al puerto bilbaíno, en un caso, el de Laredo, tratando de arrebatarle en 1583 uno de sus tráficos más rentables, el mantenido con el puerto bretón de Nantes; en el otro, el de Santander a fines del siglo XVII, intentando atraer hacia sí las colonias de mercaderes extranjeros asentados en la villa vizcaína. Ninguno de los dos proyectos tendría éxito y en ambos casos por razones semejantes. Hay que agradecerle, sin embargo, a Óscar Lucas Villanueva que haya sabido ofrecernos, con la ayuda de una documentación tan rica y exigente como la que ha manejado, un cuadro detallado y vivo, muchas veces inédito, de las múltiples realidades que se entrecruzaron en el comercio de la villa de Laredo en el último cuarto del siglo XVI.

José Ignacio Fortea Pérez
Soto de la Marina, mayo 2017

INTRODUCCIÓN

La fuente documental que inspiró la investigación cuyo resultado final dio fruto a la presente obra fue la correspondencia que mantuvo el mercader castellano Simón Ruiz desde Medina del Campo con sus correspondentes en la villa de Laredo durante la segunda mitad del siglo xvi. Advertido por el magisterio de José Ignacio Fortea Pérez tanto de las dificultades que habría de afrontar al investigar este tipo de fuente documental, como de la excepcional riqueza contenida en las cajas en que se guardaba la correspondencia comercial de Simón Ruiz me dispuse a afrontar el reto y desde la primera visita al Archivo Ruiz, depositado en el Archivo Histórico Provincial Universitario de Valladolid¹, entonces en el Palacio de Santa Cruz, ambos avisos se evidenciaron no sólo ciertos sino prudentes, tales eran las expectativas abiertas y lo modesto de nuestro bagaje.

La documentación epistolar seduce por la viveza de los testimonios, la riqueza de la información y, en definitiva, por su capacidad de trasladarnos a través del tiempo a aquellos escenarios y participar con sus protagonistas de los acontecimientos narrados; no obstante, la correspondencia alberga también graves riesgos derivados de lo fragmentado y disperso de los datos ofrecidos. Al fin, la curiosidad pudo más que la prudencia e iniciamos la tarea cuyo resultado tiene entre sus manos. Y es que las cartas nos permiten *recrear*², en su sentido más estricto, tanto la realidad cotidiana como el abordaje de las cuestiones más enjundiosas que podrían formar parte de

¹ El Archivo fue trasladado al Palacio de los Vivero en 1996 (Antigua Escuela Universitaria de Enfermería de Valladolid). Desde 2015 el Archivo Simón Ruiz es gestionado por la Fundación Museo de Ferias de Medina del Campo.

² No nos situamos bajo la premisa de contar «lo que realmente ocurrió», ya que somos nosotros quienes interpretamos el pasado, quienes elaboramos un relato haciéndonos «visibles» tanto en la selección de las fuentes, como en su interpretación; ahora bien, ello no es óbice para que tratemos de ofrecer una visión estereoscópica de la realidad al «modo Rashomon», recordando la obra maestra de Kurosawa, intercalando distintas perspectivas en distintos niveles de análisis. Esta cinematográfica imagen la hemos tomado

las grandes líneas de interpretación del pasado, las estructuras de *la longue durée*³. La presencia latente de esta atmósfera ha contribuido a que de modo casi involuntario pasemos de una esfera a otra; cada pequeño detalle reclamaba una respuesta, un lugar en nuestra reflexión ordenada del pasado⁴. Además de las cartas comerciales recurrimos de manera complementaria a los fondos documentales del Archivo Provincial de Cantabria, el Archivo Municipal de Santander y el Archivo General de Simancas. Son muchas las carencias documentales de la segunda mitad del siglo XVI que por descuido, incendios o negligencia padecemos en Cantabria, pese a lo cual hemos podido expurgar información que, una vez cruzada con el venero del Archivo Ruiz, ofrecemos como fundamento documental de este trabajo.

Nosotros partimos del estudio de la documentación con Lisboa⁵ y la familia Gómez d'Elvas. En el curso de aquella investigación percibimos la existencia de un espacio económico identificable en el Atlántico septentrional, con sus límites, su identidad y sus protagonistas. Esta cuestión había de ser contrastada con los hechos y con las aportaciones de la historiografía. Pudimos comprobar que, en efecto, la percepción de tal realidad espacial y económica estaba lejos de haber sido generalmente admitida⁶, lo que sirvió de estímulo inicial y, de hecho, ha acabado por presidir este trabajo de

prestada de Burke, «Historia de los acontecimientos y renacimiento de la narración», en P. Bruke, (Ed.), *Formas de hacer historia*, Madrid, 2003, (2001), pp. 325-342.

³ Utilizamos este concepto acuñado por el maestro Braudel, si bien no somos capaces de establecer una distinción neta entre la historia de los acontecimientos, histoire événementielle, y la estructural, como se verá en este trabajo. Vid. F. Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1979 (1949).

⁴ Este tipo de problemática a sido afrontada con éxito por otros autores. Vid. M. Baulant, *Lettres de négociants marseillais. Les Frères Hermite, 1570-1612*, París, 1953.

⁵ Ó. Lucas Villanueva, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*, Tesina inédita. Universidad de Cantabria, Santander, 1994.

⁶ La historiografía no ha sido unánime a la hora de delimitar este espacio económico del Atlántico septentrional. Wallerstein señalaba que «A finales del siglo XVI la economía mundo europea incluía no sólo el noroeste de Europa y el Mediterráneo cristiano (comprendida la península Ibérica) sino también Europa Central y región báltica. Incluía también ciertas regiones de las Américas (...) aquella parte de estas regiones sometidas a un control administrativo efectivo por parte de los españoles». En cambio, Alcalá-Zamora sí que identifica con claridad un concepto que él denomina como *Norte o Septentrión*, que se refiere a un «espacio homogéneo desde el punto de vista dinámico (...) porque la unidad se establece por debajo de las apariencias políticas o nominales. La pérdida de vitalidad de unos (se refiere a la Hansa, los Países Bajos) que compensa con el trasvase a otros (se refiere a Holanda o Inglaterra)». Vid. Passim, I. Wallerstein, *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el*

investigación hasta su culminación. Percibimos que a lo largo del periodo estudiado existía efectivamente un área que nosotros entendíamos quedaría definida por los límites impuestos tanto por la intensidad de los tráficos como por la frecuencia con la que los lugares eran mencionados en las cartas, y que, en tal espacio, demandantes y oferentes alternaban sus papeles. Esta labor de recuento estadístico, cuyo resultado se plasma en los mapas que acompañan este trabajo, nos deparó no pocas sorpresas tanto por las dimensiones del espacio comercial como por la fortaleza de los vínculos. En este sentido, Laredo ha cumplido un papel protagonista, por ser la atalaya desde la que hemos estudiado el mundo comercial.

El historiador francés Henry Lapeyre es considerado como el primero en investigar con detenimiento los legajos de las cartas comerciales y documentos mercantiles de los Ruiz Embito, los cuales habían estado almacenados durante muchos años en las estanterías de una cámara de la planta baja del Hospital de la Purísima Concepción de Medina del Campo. Allí permanecieron olvidados hasta ser exhumados muchos años después por un joven «historiador extranjero», del que nos daba noticia Ramón Carande⁷ y que no era otro que el mismísimo Hamilton, al que le cupo el mérito de hacer público el enorme valor de lo allí guardado. Sin embargo, bien por falta de tiempo, bien por no haber podido traspasar la celosa guarda de quien entonces dirigiese la benéfica institución, lo cierto es que hubo de esperarse hasta el número correspondiente al año de 1948 de la revista *Moneda y Crédito* para que Lapeyre ofreciese una valoración de lo allí encontrado y se aprestase con enorme talento a su análisis y estudio.

Sobre esta base documental elabora una tarea investigadora de la que surge como resultado la tesis de su doctorado, y que aún hoy es considerado como uno de los más completos y atinados tratados sobre las actividades y características de esta poderosa familia, así como un profundo y lúcido análisis de la realidad económica del Quinientos⁸. Con posterioridad han sido muchos los historiadores que se han servido de este rico venero documental,

⁷ siglo XVI, Madrid, 1979 (1974), pp. 94-95; J. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1679)*, Barcelona, 1975, p. 43.

⁸ R. Carande, «Cartas de mercaderes (en torno a 1575)» en *Moneda y Crédito. Revista de Economía*, Madrid, nº 9, 1944, pp. 1-37.

⁹ H. Lapeyre, *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribución a l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, París, 1955.

confirmando y aun superando las grandes expectativas vislumbradas por la magistral intuición de Carande⁹.

Simón Ruiz es un ejemplo del dinamismo económico castellano cuyos orígenes se rastrean siglos antes, cuando la expansión económica de Castilla y su proyección en la fachada atlántica europea había quedado certificada por la concesión de fueros a las villas portuarias del Cantábrico allá por los siglos XII y XIII. En efecto, los hechos de armas a veces pueden determinar el devenir de los acontecimientos, y una de estas ocasiones bien pudo ser la derrota de la flota inglesa en La Rochela en 1372 por los barcos cantábricos al mando del genovés Ambrosio Bocanegra. Los éxitos navales en los años siguientes modificaron el curso de la Guerra de los Cien años y durante un tiempo dejaron el comercio del Cantábrico y del Canal de la Mancha en manos de marinos y mercaderes castellanos¹⁰. Y con ellos llegarían, además de sus tráficos, las técnicas comerciales mediterráneas¹¹, fusionadas con el sistema ferial preexistente, lo que permite su asentamiento en las más importantes plazas mercantiles europeas¹².

La actividad de los puertos cantábricos en la segunda mitad del siglo XVI se concentraba en los puertos de Bilbao y Laredo, así lo evidencia la participación de sus respectivas aduanas en la recaudación de los diezmos

⁹ Destacaremos entre la larga nómina de autores, en primer lugar al propio H. Lapeyre, *Simon Ruiz et les «asientos» de Philippe II*, París, 1953; V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandes d'Anvers*, (4 vols.), París, 1960; J. Gentil da Silva, *Marchandises et finances. Lettres de Lisbonne (1563-1578)*, (3 vols.) París, 1959-1961; id. *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodríguez d'Evora y Veiga*, París, 1956; E. Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la España de Felipe II*. (2 vols.) Valladolid, 1980; F. Ruiz Martín, *Lettres marchandes échangées entre Florencia et Medina del Campo*, París, 1965, traducido como *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, 1990.

¹⁰ B. Caunedo de Potro, «Compañías mercantiles castellanas a fines de la Edad Media», en *Medievalismo*, 3, 1993, pp. 39-58.

¹¹ Es bien conocida la importancia histórica de las gentes de los puertos del norte de la Península Ibérica en la vida marítima y comercial del Mediterráneo. Vid. J. Heers, «Le commerce des Basques en Méditerranée au xve siècle», *Bulletin Hispanique*, LVIII (1955), pp. 292-324.

¹² D. Alonso García, «Ducados entre dos dinastías. La circulación de capital entre Castilla y Flandes a comienzos del siglo XVI», en VV. AA., *Dinero, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1500-1700)*, Madrid, 2006, pp. 85-104. Véase también a H. Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, 2003.

de la mar¹³. El resto de puertos del centro y occidente de la costa cantábrica estaban peor comunicados con el mercado interior peninsular y carecían de las infraestructuras adecuadas para el desarrollo de actividades significativas más allá de un modesto comercio de cabotaje. La superioridad comercial de la villa vizcaína¹⁴ es manifiesta. Tal preeminencia no puede ser separada de sus peculiaridades naturales, forales, ni, lo que es más importante, de la temprana rivalidad surgida para con los mercaderes burgaleses. Una de cuyas consecuencias fue que los mercaderes castellanos convirtiesen a los puertos cántabros en «el mar de Castilla».

Son muchas las mercancías importadas a través de los puertos cantábricos, pero sin duda son los géneros textiles los que alcanzan una mayor importancia cuantitativa y cualitativa. Las cartas son pródigas en información relativa a estas mercancías, por ello se ha tratado de dar una explicación a la naturaleza de estas importaciones y a las implicaciones que tal hecho tendría tanto en la economía española como en los grupos sociales demandantes, así como en el cambio de los gustos en el vestido o en el comercio de reexportación. Por otra parte, descendiendo al ámbito de una compañía singular y de las operaciones más concretas, también buscamos una explicación de la acumulación de capital que estas operaciones podrían reportar, el ámbito territorial de la demanda satisfecha, así como la deriva de la política empresarial en el sentido del progresivo abandono por Simón Ruiz de estos tráficos para centrarse en el juego de los movimientos financieros por las grandes plazas europeas. Por último, es muy interesante la participación de las mujeres en este tráfico comercial. A pesar de su singularidad –o precisamente por ella– la relevancia de su ejemplo es manifiesta. No se advierte en la documentación ningún atisbo de discriminación positiva o negativa y sí el respeto ganado por su ejecutoria empresarial.

¹³ Vid. H. Lapeyre, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981 y M. Ulloa, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977. Santander, por ser el principal puerto exportador de lanas, representa un caso especial, sin que esta circunstancia supusiese una mayor participación en los tráficos de importación.

¹⁴ Jean Philippe Priotti es quien mejor ha estudiado el caso de Bilbao en este periodo. De este autor se pueden consultar su *Bilbao et ses marchands au xvie siècle. Genèse d'une croissance*, París, 2004, también *Los Echávarri. Mercaderes bilbaínos del siglo de oro. Ascensión económica y social de una familia*, Bilbao, 1996, y «Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au xvie siècle», en *Annales de Bretagne*, 3 Rennes, 1993, pp. 256-283.

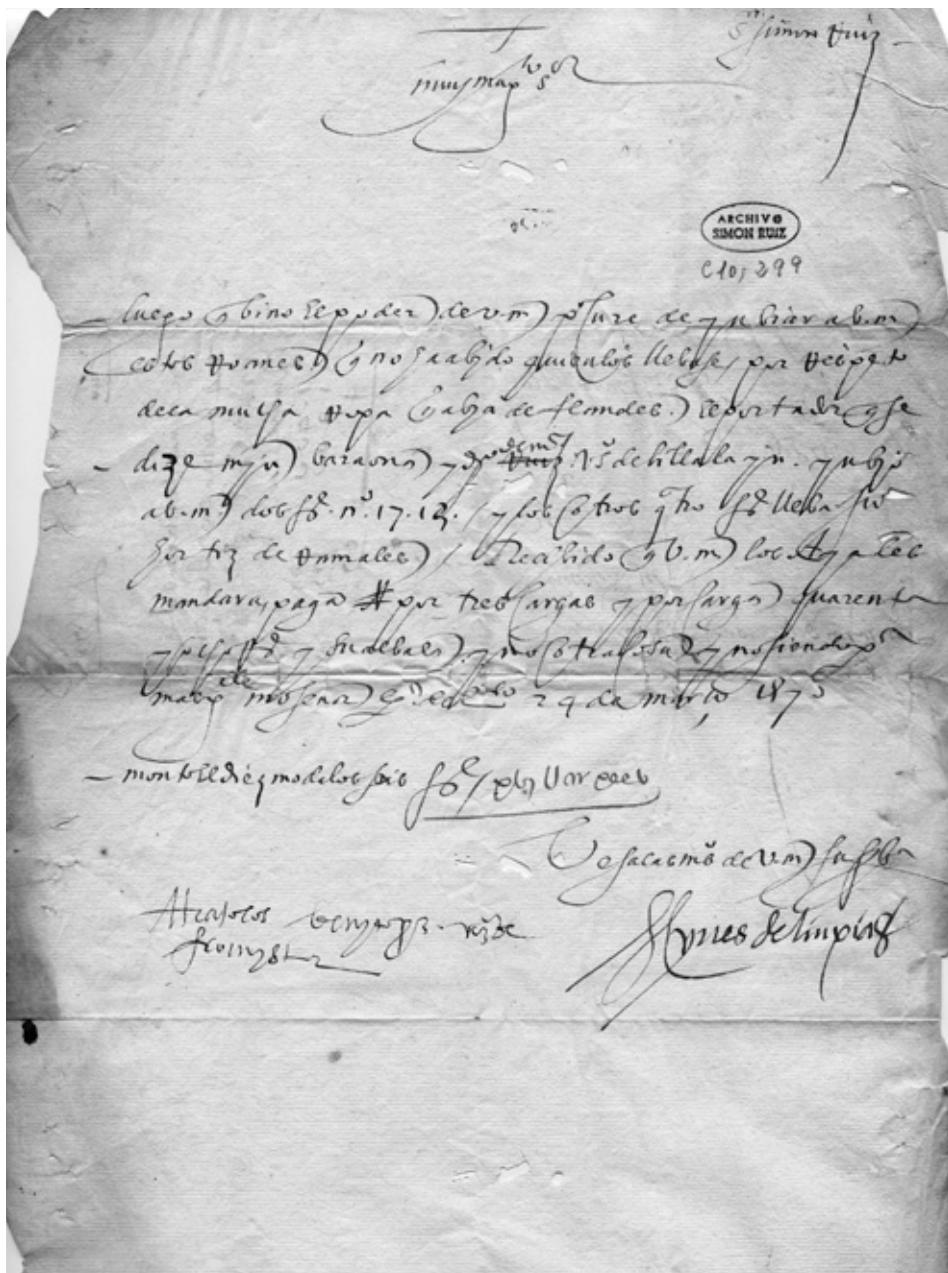


Figura 1. Reproducción de una carta de Inés de Limpias de 24 de marzo de 1570.

Fuente: AHPUV.

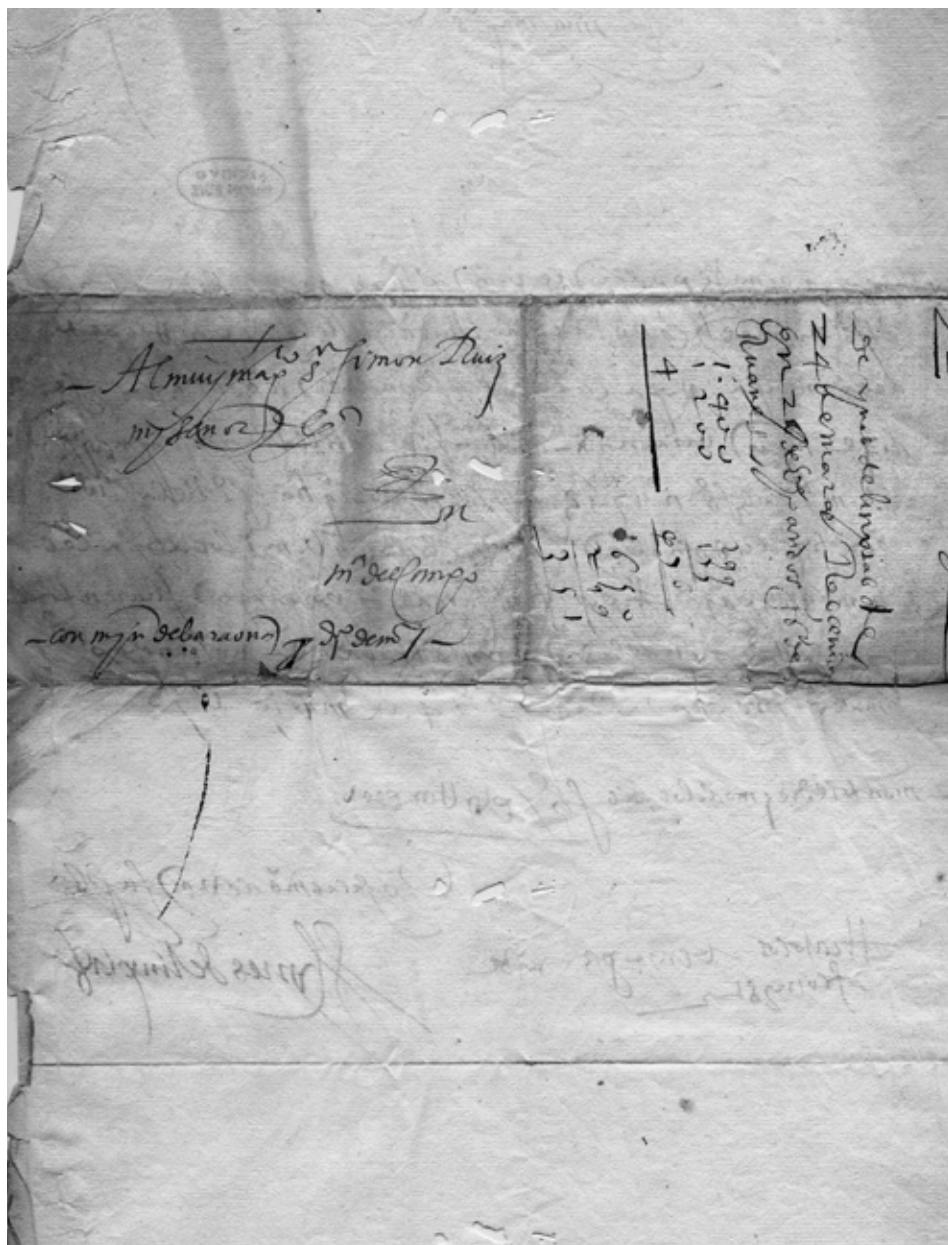


Figura 2. Cubierta de la carta anterior. Obsérvense las anotaciones que hacían los secretarios en las que figuran la procedencia, el remitente, la fecha en la que se signó y la de recepción.

Fuente: AHPUV.

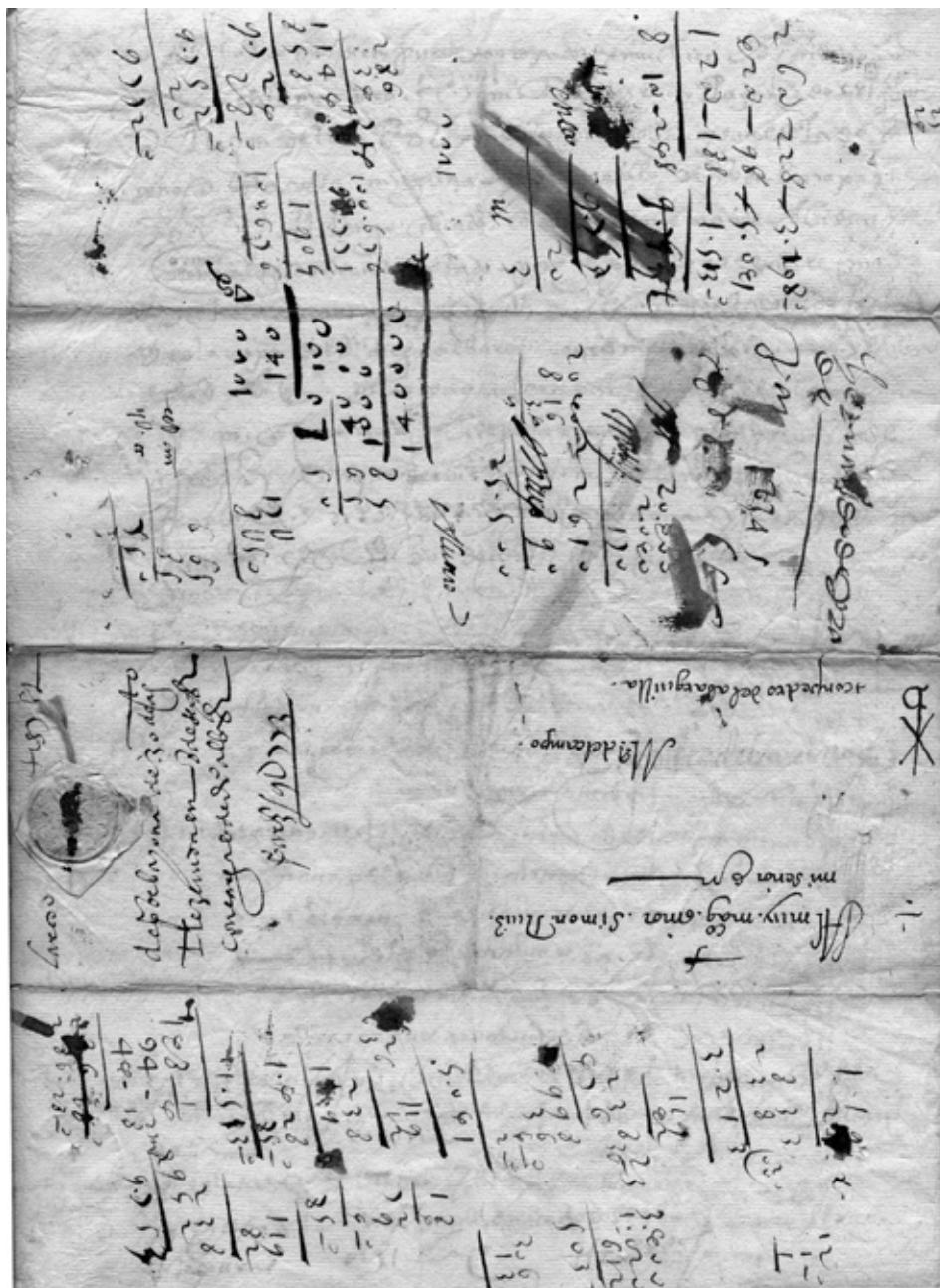


Figura 3. Cubierta de carta de Pedro de Bayona. La cubierta de las cartas, como ésta, era utilizada en ocasiones para hacer las cuentas necesarias antes de asentar los números en los libros. Esta práctica nos ha sido de gran utilidad para conocer datos sobre precios de transportes, pesos de partidas, etc.

Fuente: AHPUV.

Hemos transscrito y sometido a un tratamiento estadístico más de 1.500 cartas, y se hacía necesaria una ordenación de datos que pudiera hacer asimilable el enorme volumen de información que nos proporcionaban. Para llevar a cabo un estudio que pudiera atender a tantos y tan variados aspectos como los que la propia documentación reclamaba decidimos plantear una visión temporal diacrónica que vertebrase los contenidos; sin embargo, el tratamiento de ciertas cuestiones, como las relativas a operaciones comerciales concretas, imponía otro tratamiento cronológico diferente, en un eje horizontal, para que de ese modo pudiésemos combinar muchos elementos con un margen de variabilidad más reducido y abordable. Decidimos que el eje fuese marcado por el año de 1575, fundamentalmente por lo decisivo de esta fecha para la hacienda de Felipe II, tantas y tan graves fueron las consecuencias que tuvo para el devenir de los futuros acontecimientos. A ello le podíamos añadir que ya se encontraba en pleno desarrollo la rebelión flamenca, las guerras de religión en el país vecino, el que la economía española comenzaba a manifestar síntomas de fatiga, el incremento de alcabalas y tercias, etc. Por otra parte, contábamos con un antecedente ilustre, pues cuando Ramón Carande se halló en el mismo dilema de tener que seleccionar una fecha para hacer una cata en esta documentación, también eligió este mismo año y por los mismos motivos.

Que los transportes terrestres, con sus carencias y debilidades, condicionan los intercambios parece una verdad incontrovertible; no obstante, conviene matizar que ello no equivale a decir que el estado de las comunicaciones en la España del siglo XVI asfixiase la demanda de mercancías, pues ello nos haría caer en cierto *presentismo*, que, por otra parte, es desmentido por el volumen de intercambios que evidencian los rendimientos obtenidos por los gravámenes fiscales¹⁵. El obstáculo orográfico que representaba la Cordillera Cantábrica para el desarrollo de la franja costera merece ser objeto de una reflexión más ponderada de lo que hasta ahora se ha hecho, sin caer en determinismos fatalistas¹⁶.

¹⁵ Passim, M. Ulloa, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, pp. 311 y ss. y H. Lapeyre, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981.

¹⁶ «Las Cuatro Villas de la Costa, como las vecinas inmediatas en el litoral cantábrico, se debatieron siempre a lo largo de su historia por superar la contradicción existente entre la libertad de movimiento con grandes volúmenes que les proporcionaba la mar y la carencia real de un traspasí, al tener estrangulados los accesos al interior de la Península por el fragoso murallón de la Cordillera Cantábrica, cuyas estribaciones y abruptuosidades llegan hasta la misma costa. En ello radica la causa de la secular batalla establecida por

De naturaleza igualmente compleja son las causas que explican la decadencia económica del norte peninsular, así como la cronología de los acontecimientos que acompañan a la pérdida de vitalidad de la economía española. Desde nuestra perspectiva, prestada de la que ofrecen «nuestros» correspondientes, podemos perfilar ciertas cuestiones como son los problemas de navegación y el efecto que tienen sobre la nacionalidad de los barcos, sobre el abastecimiento de las villas cantábricas o las peculiaridades de su respuesta a la atonía del comercio finisecular.

Hemos de reconocer que, por distintas razones, la historiografía de la Edad Moderna no ha prestado suficiente atención a la economía del norte peninsular, hasta tiempos relativamente recientes. Otras eran las cuestiones que atrajeron la atención de los historiadores: el tráfico colonial, con sus idas y venidas, Sevilla y las remesas de metales preciosos procedentes de América, o la incontinencia en el gasto de los Austrias mayores. A ello se añade el que de estos temas se ocupasen historiadores del fuste de Hamilton, Chaunu o Carande y ello diese como resultado obras monumentales¹⁷, cuya sombra impidió el desarrollo de otras perspectivas y temas. En los últimos años, distintos trabajos e iniciativas colectivas de investigadores parecen poner en cuestión tales convenciones, subrayando el papel jugado por el norte de Castilla y su proyección hacia el Atlántico a través de los puertos cantábricos¹⁸. Inopinadamente este trabajo se integra en esta corriente llamémosle vindicativa no sólo de la importancia del área sino de una modernidad malograda por la crisis del seiscientos.

las villas con el fin de mejorar sus caminos a la Meseta y asegurar las comunicaciones...».

J. L. Casado Soto, *Cantabria en los siglos XVI y XVII*, Santander, 1986, p. 50.

¹⁷ E. J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1583 (1934); P. y H. Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-1559; R. Carande, *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, 1990 (1943).

¹⁸ Esta corriente, tributaria de Henry Lapeyre o Valentín Vázquez de Prada, estaría representada por H. Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa siglos (XIV-XVI)*, Burgos, 2003; J. P. Priotti, *Bilbao et ses marchands au XVIIe siècle. Genèse d'une croissance*, París, 2004; A. Gómez Centurión, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988; J. I. Fortea Pérez y J. E. Gelabert González, (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Santander, 2006; B. Barreiro Mallo, «Comercio y estructuras agrarias en la costa cantábrica» en M. Lobo Carrera (Ed.), *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 61-80. R. Gafe, *Northern Spain between the Iberian and Atlantic worlds: trade and regional specialisation, 1550-1650*, University of London, 2001.

Las cartas de Laredo están datadas entre 1563 y 1593, treinta años de correspondencia, treinta años de la empresa de Simón Ruiz, de reinado de Felipe II, personajes cuyas biografías corren coetáneas a través de un periodo histórico en verdad apasionante. Hemos añadido la información procedente de todas las cartas halladas de la costa cantábrica, desde Bayona de Francia hasta Tuy, y de todas aquellas que procedían de las plazas que jalonaban los tráficos mercantiles y financieros de nuestro mercader medinense (Burgos, Lyon, Segovia, Amberes, Nantes, Ruán, Valladolid, Medina del Campo, Salamanca, Córdoba, Madrid, Lisboa, Toledo, Briviesca, Sevilla, Belorado y Sevilla). Todas, en mayor o menor medida, contribuyen a perfilar el papel de la villa de Laredo en el Cantábrico y el comercio internacional castellano.

EL ESPACIO

LA VILLA DE LAREDO

Al iniciar el análisis del papel de Laredo en este periodo es inevitable establecer una comparación con las restantes «Villas de la Costa de la Mar» y también con otros puertos cantábricos. Simón Ruiz mantuvo correspondencia con consignatarios de Santander (Juan de la Fuente, Diego de Herrera, Hernando de la Huerta, Sancho de Velasco), Castro Urdiales (Juan Pérez de Retrubio, Francisco de Ramírez) y Laredo, cuyo análisis se hará con mayor detenimiento; no obstante, el mercader de Medina opta por dirigir las remesas de mercancías a él dirigidas hacia Laredo. Veamos cuáles pudieron ser las razones que le llevaron a adoptar tal decisión.

Santander era sin duda la villa que contaba con la bahía mejor dotada por la naturaleza; la amplitud de su rada garantizaba como ninguna otra la seguridad de las naves allí aportadas, y por ese motivo había sido elegida como base de operaciones navales desde la Edad Media por los reyes castellanos, como también lo será por los mercaderes burgaleses¹ y aún por los administradores reales encargados de organizar los tráficos² y las armadas

¹ El Consulado de Burgos había negociado con la villa el uso de su dársena para el embarque de las flotas hacia Flandes, pues dado lo complejo de la operación se necesitaba un puerto de grandes dimensiones Lapeyre nos aporta un documento de 1567 en el que aparece la lista completa de los cargamentos de lana estivados en los puertos cantábricos de Deva, San Sebastián, Bilbao y Santander. Es claro que los burgaleses, toledanos, segovianos, vallisoletanos y palentinos hicieron salir por Santander la mayor parte de sus embarques: 16.899 sacas y dos tercios desde Santander, 2.900 desde Bilbao, 2.832 para Deva y 2.588 por San Sebastián. H. Lapeyre, *El comercio exterior...* p. 184.

² En 1573, Felipe II expresa en una carta dirigida al Corregidor de las Cuatro Villas su interés por este puerto en el que «se descargan mercaderías de los Estados de Flandes, Francia e Inglaterra e otras partes a las ferias de Medina del Campo, Villalón y Medina del Rioseco». AMS. Leg. A4, nº 9. Cit. por Vaquerizo Gil, M. y Pérez Bus-



Mapa 1. La villa de Laredo en el siglo XVI.
Fuente: Elaboración propia.

en tiempos de Felipe II³. Además de la magnífica bahía, a lo largo del XVI se habían desarrollado obras de refuerzo y ampliación de los muelles y contramuelles que habían culminado con la ejecución de un largo espigón que terminaba en una grúa de gran tamaño que facilitaba las tareas de carga y descarga de los barcos y cuya estampa es conocida gracias a los grabados

tamante, R. *Colección diplomática del Archivo Municipal de Santander*, Santander, 1982, p. 18.

³ J. L. Casado Soto, «El puerto de Santander, base naval en el Cantábrico de las Armadas de Felipe II, y problemas derivados a la villa», en *Anuario Juan de la Cosa*, IV (1981-1982), pp. 249-259.



Mapa 2. Situación de la antigua villa de Laredo con respecto al actual.
Fuente: Elaboración propia.

de Georg Braun o del flamenco Frans Hogenberg⁴. Y es que Santander no sólo se mostraba idónea para el fondeo de las gruesas *naos* de combate, también el tráfico de la exportación de los vellones castellanos se realizaba preferentemente en aguas de la bahía de Santander⁵.

⁴ L. Sazatornil Ruiz, «Entre la vela y el vapor. La imagen artística de las ciudades portuarias cantábricas» en J. I. Fortea Pérez, y Gelabert J. E. González, (Eds.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Santander, 2006, pp. 85-116.

⁵ Pese a esta superioridad que reflejan todos los estudios sobre exportación de lana consultados, también es clara la innegable superioridad de las naves laredanas en la costa montañesa. Entre 1545 y 1551 de un total de 41 naves de origen cántabro dedicadas a

Por su parte, Laredo, fue fundada por el Clérigo Pelegrín, allá por el siglo XII⁶, quien eligió un emplazamiento alejado del antiguo monasterio de San Martín, buscando quizás una mayor autonomía, bajo el monte de la Atalaya, sobre el que pasado el tiempo se erigiría el fuerte de la Roche-la, que es el nombre que se le da habitualmente en la documentación. El trazado de la Puebla siguió un esquema propio de las tramas planificadas; esto es, un recinto cuadrangular amurallado que inscribe seis calles trazadas ortogonalmente, tres que ascienden de norte a sur (Ruamayor, San Marcial y Santa María) y otras tres perpendiculares (San Martín, Rúa del Medio y Ruayusera) en sentido este-oeste. Se trata de un trazado que no se diferencia mucho de otras villas costeras nacidas en la misma época⁷, que nos ha llegado muy alterado por ulteriores subdivisiones de densificación (mapa 1).

La violencia de los embates del mar hace que de forma casi permanente se arbitrasen *sisas* para reparar los muelles o ampliarlos para dar cobijo a un mayor número de embarcaciones, ante la clara insuficiencia del rendimiento obtenido por el *cayaje*, que era el impuesto destinado esta finalidad. De hecho, las sisas sobre los consumos concedidas por los Reyes Católicos⁸ permiten desarrollar las obras de ampliación del pequeño muelle preexistente para construir un puerto de acuerdo con las necesidades del tráfico

este tráfico fletadas en la bahía santanderina 21 eran de Laredo, 7 de Santander, 7 de Santoña, 3 de Castro Urdiales, 2 de Noja y 1 de Isla; el conjunto del País Vasco aportaba 17 naves más. Vid. T. Maza Solano, «El comercio de lanas por el puerto de Santander con Flandes en los años 1545 y 1551», en VV. AA.: *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña, Santander*, 1957, pp. 316-348.

⁶ Los medievalistas señalan que la seguridad de que comenzó a gozar el Cantábrico tuvo la virtud de liberar fuerzas contendidas desde hacía ya tiempo, que la política de promoción urbana llevada a cabo por distintos reinos peninsulares cristianos no hizo sino canalizar. J. I. Ruiz de la Peña, «El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los s. XII y XIII», en VV. AA. *El fuero de Santander y su época*, Santander, 1989, pp. 257-291. M. Mollat, «Notes sur la vie maritime en Galice au XII siècle d'après l' Histoire Compostellane», en *Anuario de Estudios Medievales*, I (1964), pp. 531-540.

⁷ S. Martínez, «La imagen urbana de Laredo en la Edad Media», en *Anales de la Historia Medieval*, 1, Santander, 2006, pp. 107-134.

⁸ T. Maza Solano, «Diezmos de mercaderías en los puertos del mar de Castilla, arancel del callaje en la villa de Laredo y capitulaciones de ésta con el Condestable de Castilla», en VV. AA.: *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña, Santander*, 1957, pp. 221-242.

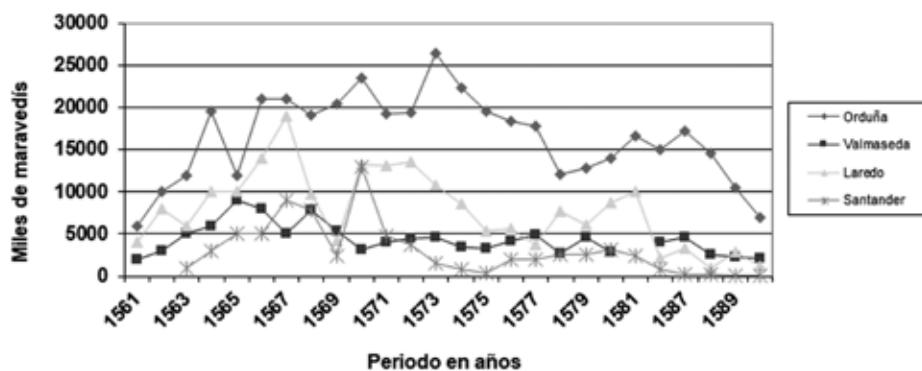


Figura 4. La evolución de los diezmos de la mar en las aduanas del Cantábrico oriental.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos ofrecidos por H. Lapeyre, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981, y M. Ulloa, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977.

europeo castellano⁹. Las obras no culminarían hasta 1526¹⁰. No por ello cesan a partir de esta fecha las alusiones en la documentación del regimiento de Laredo a pagos efectuados a los canteros por obras de reparación y mejora del puerto hasta alcanzar éste unas dimensiones y condiciones realmente destacables¹¹, aunque sin duda no comparables a las que ofrecía la bahía de Santander en su conjunto.

Por lo tanto, Laredo, en este periodo y dejando aparte Santander, llega a contar con un puerto que rivalizaba con los restantes puertos cantábricos, y

⁹ Miguel Ángel Suárez señala que la capacidad de fondeo del puerto de Laredo de naves de más de 200 toneles, a comienzos del siglo XVI, únicamente era comparable al puerto de Portugalete. Vid., M. A. Suárez Garmendia, «La construcción de muelles en los puertos cantábricos de la Costa de la Mar de Castilla la Vieja, al final de la Edad Media», en *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, VII, Santander, 1998, p. 20.

¹⁰ M. Vaquerizo Gil, «La obra de los muelles de Laredo en los siglos XVI y XVII», en *Anuario del Instituto de Estudios Montañeses Juan de la Cosa*, vol. V (1983-1986), pp. 86-185.

¹¹ AHPC. Laredo. Leg. 48, fol. 12 «puertos (se refiere a Laredo) fabricados en piedra tosca muy grande dentro de la mar, almenados y con sus troneras y pertrechos y para batería si se obiese de dar, muy fuertes porque cada uno de ellos de ancho tiene más de 35 pies de grueso y de largo suma 12 brazas (...) puede recoger más de 200 naos, navíos, pataches y otras fustas de cargo, y otras doscientas pinaças y chalupas de pescar, las quales quedan dentro seguras y cerradas que por ninguna tormenta ni temporales malos pueden hacer mal ni daño».

de forma destacada con el de Bilbao, uno de los grandes puertos peninsulares en volumen de tráfico¹². Y es que Bilbao, como otros puertos interiores atlánticos, presentaba problemas de seguridad en su bocana de Portugalete, debido a la movilidad de los bancos de arena y la necesidad de sortearlos, lo que resultaba espacialmente difícil para las urcas flamencas, poco maniobrables. Desventajas, empero, neutralizadas por el indudable dinamismo mercantil que caracteriza en este periodo a la villa del Nervión.

A partir de estos datos, se nos presenta una aparente contradicción entre la situación de Santander, la villa que disponía del mejor puerto del área cantábrica, además de ser el principal centro de exportación de lanas, valorado en términos absolutos, y la preeminencia de Laredo como vía de entrada de importación de mercancías. Para resolver ésta hemos de tener presentes distintos elementos de juicio.

Por una parte, sabemos que la accesibilidad entre la costa y el interior de Castilla ofrecía menos dificultades a través de la ruta del Asón, además de que la distancia entre Burgos, la gran capital castellana, era también menor.

De otro lado, la flexibilidad de los transportes y comunicaciones debida a la adaptabilidad de un sistema poco exigente en infraestructuras permanentes, excepción hecha de unas instalaciones portuarias básicas con las que contaban ambos puertos. Ocasionalmente, los caminos se habilitaban para el paso de los carros si la situación así lo requería, aunque lo habitual era que para atravesar la Cordillera Cantábrica se utilizasen las recuas de mulas. Lo mismo podríamos decir de la mano de obra necesaria para llevar a cabo las labores de carga y descarga. El *hinterland* urbano contaba con recursos humanos suficientes que eran movilizados en caso de necesidad, para regresar a sus tareas ordinarias cuando ya no se les precisaba.

A todo lo dicho se ha de añadir una consideración final a propósito del transporte de las lanas. El encargado de fletar estos embarques era el Consulado de Burgos, quien lo hacía bajo la figura de las flotas tanto debido a la necesidad de garantizar la seguridad de los transportes como para aprovechar las economías de escala derivadas de un tráfico estacional que se podía concentrar en una o dos flotas sin dificultad. Santander podía albergar todos

¹² Sobre la importancia económica del Puerto de Bilbao, superior al de Sevilla, Barcelona Alicante o Málaga véase a J. H. Parry, «Transport and Trade Routes», en *The Cambridge Economic History of Europe*, IV, Cambridge, 1977, pp. 181-182. En el mismo sentido, J. P. Priotti, *Bilbao et ses marchands au xvie siècle. Genèse d'une croissance*, París, 2004, p. 14.

los barcos que se necesitaban para la operación y mantenerlos al abrigo en tanto éstas se llevaban a efecto. Nosotros, gracias a la documentación de los puertos europeos de Amberes o Nantes, sabemos de los problemas que presentan las operaciones de fletamiento: la búsqueda de los barcos y de los maestres más capaces, escribanos, aseguradores, la negociación de los transportes por tierra, la resolución de las pequeñas o grandes contingencias... Este esfuerzo logístico encuentra en Santander las mejores condiciones para el desarrollo este tipo de operaciones complejas. No obstante, no dejaban de ser circunstancias excepcionales, gestionadas desde Burgos, de las que poco o nada quedaba cuando el último navío dejaba por la popa la isla de Mouro. Ciertamente el puerto de Santander gozaba de una relación privilegiada con Burgos lo que le reportó sin duda beneficios, pero también lo situó en una posición de dependencia asociada a ciertos tráficos, concretamente del pastel –como producto de importación–, y de las exportaciones de lana castellana lo que traerá causa de que la decadencia de Burgos arrastre a la villa montañesa¹³.

Por su parte, los puertos de Castro Urdiales y de San Vicente de la Barquera, más alejados de las principales vías de comunicación, nunca representaron competencia para estas otras villas. Lo mismo se podría decir de los enclaves portuarios asturianos. En la documentación, éstos últimos, Lastres, Ribadesella o Villaviciosa, sólo aparecen referenciados con motivo de las desviaciones de la derrota provocadas por las tormentas y vientos contrarios o con ocasión del comercio de cabotaje y siempre como potenciales demandantes de aquellas mercancías que se exportaban o reexportaban desde los puertos cántabros, como es el caso de Avilés.

El carácter privilegiado¹⁴ de estos núcleos costeros incluye la condición aforada de la población, el abastecimiento de los artículos de primera necesidad, incluyendo la sal, la protección de las actividades mercantiles¹⁵ y

¹³ M^a J. Echevarría Alonso, *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander, 1995, p. 37. Véase también a V. Palacio Atard, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*, Madrid, 1960, p. 33.

¹⁴ C. Diez Herrera, «Ámbitos de dominio y ámbitos de dependencia. La villa y su entorno rural en la Edad Media», en J. I. Fortea Pérez, (Ed.): *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, p. 74.

¹⁵ AHPC. Laredo. Leg. 1, fol. 40. Provisión del rey Enrique IV por la que se le concede a la villa un mercado franco de frecuencia semanal (martes) y no paguen alcabala por los géneros que compren o vendan en dicho mercado, excepto el «vino de taberna por menudo, carnes muertas a peso o a ojo por menudo y, del pescado mojado (en salmuera)...».

de las comunicaciones¹⁶. Resultan igualmente significativos privilegios que se conceden a Laredo y que afectan a los intereses de las aldeas vecinas, y que por ello serán motivo de interminables litigios, como aquel concedido por el rey Enrique IV por el que obliga a los vecinos del Puerto (Santoña), Argoños, Escalante y Gama a cargar y descargar bajo la licencia de la villa de Laredo, excepto la vena de mineral de hierro, sobre el que se especifica que ha de ser llevada al *alfolí de hierro* de Laredo donde debería pagar los derechos establecidos para, ya con el correspondiente albalá, llevarlas a las ferrerías de la comarca¹⁷. No hay duda de que son medidas que, mejor o peor respetadas –más bien peor–¹⁸, fortalecen la posición de la villa laredana. A estas condiciones habría que añadir una coyuntura internacional favorable hasta el punto de colaborar como ninguna otra villa cantábrica a la proyección de la economía castellana, gracias al comercio de larga distancia, hacia el Atlántico europeo.

A propósito de otras infraestructuras comerciales no portuarias, sabemos por la correspondencia que ocasionalmente los consignatarios presumen de sus *torres*, «fuertes y capaces» de almacenar los envíos, y que ciertamente éstas eran numerosas (cada linaje contaba con una o varias casas-torre). La calle de Ruamayor era la que contaba con un mayor número de ellas, pero que, por estar excesivamente expuestas al noroeste, acabaron arruinándose con el paso del tiempo¹⁹. Hoy se conservan, aunque transformadas, las de la Casa de la Hoz (Torre de Revellón) y la Torre de Cachupín (Torre de Gutiérrez Rada) en la calle Santa María, próximas a la iglesia gótica de Santa María de la Asunción que domina la villa.

Un episodio ciertamente dramático fue el incendio que afectó a la villa en 1581. De los devastadores efectos del mismo nos da noticia una carta de Juan de Bayona de 29 de diciembre de ese año:

¹⁶ Ibídem. Laredo. Leg. 1, fol. 25, 3. En una Provisión Real dada en Valladolid se confirma el privilegio concedido por Alfonso X por el que exime a sus vecinos del pago de portazgo, por mar y tierra, y en cualquier lugar del reino, salvo en Sevilla y en Murcia y les faculta para pescar y salgar en todos los puertos de Castilla, León y Galicia con la condición de que compren la sal en los alfolís del reino. Este privilegio se vuelve a confirmar en otras ocasiones por Carlos V y por su hijo Felipe II.

¹⁷ AHPC. Laredo. Leg. 1, fol. 41.1.

¹⁸ Ibídem. Laredo. Leg. 79, fol. 12. Se recoge una Ejecutoria por la que se deroga el privilegio real y se autoriza a Santoña a cargar y descargar libremente en su puerto y en los de la ría de Laredo los productos necesarios para su abastecimiento pan, vino, aceite y pescados.

¹⁹ J. M. Remolina Selvane, «La ciudad histórica de Laredo», en VV. AA.: *Villas al mar. Ciudades medievales*, Santander, 2003, pp. 96-103.

Por que entiendo que habrá sabido Vm. ya la desgracia del incendio desta triste villa no escribo a Vm largo sobre ello, sólo diré que la mayor lástima verla que es una compasión muy grande que no quedó en ella sino solamente el arrabal y tres o cuatro torres. Y la mía se me quemó con mucho menaje que tenía en ella por salvar muchas mercaderías que tenía en la dicha torre, en lo bajero della, las cuales estaban embargadas por el juez de sacas, y tengo esperanza en Dios que con el favor de él y de mis amigos que se remedie todo. Yo he tomado la mejor torre y lonjas que hay en Laredo, por que me conviene para mis oficios (...)²⁰.

Gracias al documento podemos advertir la casi total destrucción de La Puebla. De la veracidad del testimonio da idea el hecho de que el incendio fuese aceptado por la Corona como razón para permitir que los mercaderes extranjeros que trajesen grano a la villa (trigo, cebada y mijo) pudiesen sacar el dinero procedente de su venta, a causa del gran desabastecimiento de la villa²¹, y así propiciar el tráfico comercial. El arrabal, que al parecer quedó indemne, es consecuencia del gran desarrollo que experimentó Laredo, incapaz de absorber la puebla vieja el incremento demográfico de los siglos bajo medievales; al quedar saturado el espacio intramuros fue precisa la expansión urbana hacia el sur, en la parte más baja de la villa. Se erige el arrabal de *Sancti Espíritus*, frente a la puerta de Santa María, junto al camino hacia Castro Urdiales y Bilbao; otro arrabal, el de Cordoneros se situaría en los terrenos frente a la Puebla, a lo largo del río Bario, cuya agua era aprovechada por los artesanos que allí vivían; por último el Arrabal de la Mar o de la Taleta se desarrolló en torno al puerto y estaría situado en torno a las actuales plazas de la Constitución y de Cachupín, para cuya apertura fue precisa la destrucción de los restos medievales que allí quedaban.

Además de los arrabales, la jurisdicción de la villa alcanzaba las aldeas bajo su alfoz: Ampuero, Liendo, Marrón, Udalla, Hoz o Cereceda. Como en todas las villas a las que se les había concedido jurisdicción sobre el espacio rural circundante, las tensiones fueron permanentes con estas aldeas.

El incremento de la población en Cantabria se inicia en la baja Edad Media y se prolonga de manera más o menos cierta hasta el último tercio del siglo xvi²². En el caso de Laredo y a partir de los datos sobre las alcabalas

²⁰ AHUPV. Carta de Laredo de 29 de diciembre de 1581 de Juan de Bayona Marañón.

²¹ AHPC. Laredo. Leg. 78, fol. 5.

²² Se trata de un incremento menor que el de otras regiones castellanas y también de final más temprano. Vid. Lanza García, Ramón, *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1991, pp. 95 y ss.

y tercias ofrecidos por Manuel Vaquerizo²³, aceptando una relación proporcional entre el volumen de población y la percepción de este impuesto que gravaba el consumo de ciertos artículos, hemos elaborado un gráfico en el que se observa que la culminación recaudatoria (remates) se sitúa en 1566, al que sigue un periodo de leve retroceso relacionado con la epidemia de peste que afecta a la villa en 1568 y 1569, y recuperación en 1570, última fecha de la que contamos con los datos de las alcabalas y tercias.

Si aceptamos el volumen de tráfico marítimo²⁴ como un indicador indirecto válido para determinar la actividad económica y, por ello, del de la población podríamos afirmar que tal vez la decadencia no se iniciaría hasta bien entrada la década de los setenta, y la fecha de 1574 como el momento en el que la tendencia cambia de signo, como en el caso de Santander, iniciándose a partir de este momento un periodo de estancamiento que culmina con una fase ya claramente recesiva en la última década del quinientos relacionada con una sucesión de malas cosechas y sobre todo con el famoso episodio epidémico finisecular de la peste bubónica de tan graves consecuencias y que literalmente despobló zonas de Cantabria²⁵, y cuyo final no se verá hasta 1631²⁶.

De cualquier modo, el crecimiento demográfico de la región no fue especialmente intenso en el siglo xvi²⁷ lo que parece relacionarse con una

²³ M. Vaquerizo Gil, «Las alcabalas de Laredo en el siglo xvi», en *Centro de Estudios Montañeses, XL Aniversario*, Santander, 1976, pp. 255-272.

²⁴ Véase en este mismo trabajo de investigación el gráfico que indica la evolución que sigue el tráfico marítimo en el puerto de Laredo.

²⁵ En este periodo, la región vive en una situación de «superpoblamiento relativo», semejante a la de otras regiones de montaña. Su capacidad de subsistir residía en los mecanismos específicos de reproducción familiar y social, y el contacto exterior relacionado con los movimientos migratorios estacionales o temporales. Vid. R. Lanza García, *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1991, pp. 99.

²⁶ B. Bennasar, *Recherches sur les grandes épidémies dans le nord de l'Espagne a fin du xvie siècle*, París, 1969.

²⁷ Ramón Lanza determina un crecimiento interanual del 0,23 % en un periodo comprendido entre 1534 y 1591. Cantabria habría pasado de los 87.678 habitantes en la primera fecha a los 100.954 de la segunda. R. Lanza García, «Auge y declive...» p. 8. Para el conjunto de la Península, Marcos Martín nos señala un crecimiento de los 4.698.000 de 1530 a los 6.632.000 en 1591; es decir, un incremento medio anual del 0,57 %, más del doble que el de la Montaña. Véase A. Marcos Martín, *España en los...* p. 322. Por su parte, José Manuel Pérez sitúa en 20,5 habs./km² la densidad de la España septentrional en este periodo, que superaba con claridad la densidad media peninsular que sitúa en 15 habs./km².



Figura 5. La evolución de las alcabalas en la villa de Laredo (1538-1570)

Fuente: Gráfico elaborado a partir de los datos recogidos por VAQUERIZO GIL, M.: «Las alcabalas de Laredo en el siglo XVI», en *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, vol. 1, Santander, 1976, pp. 255-272.

densidad relativamente alta en las postrimerías del siglo anterior y que se mantuvo a lo largo del seiscientos hasta la caída final²⁸. La región se habría mostrado incapaz de sostener un contingente demográfico mucho mayor. Tampoco fue equilibrado este aumento, pues, al parecer, se observa una mayor intensidad en el espacio urbano que en el rural. Pese a estos balances positivos, no estuvieron ausentes las crisis de mortalidad, entre las que destacan por su virulencia las de 1529-1531, la de 1568-1569 y, sobre todo, la de los años 1596 a 1601.

Laredo, por lo expuesto, presenta una evolución a lo largo del último tercio del quinientos caracterizada por la moderada, pero constante pérdida de efectivos demográficos²⁹. Un declinar especialmente intenso a partir de los años ochenta y, más aún en la última década. Se puede afirmar que

Vid. J. M. Pérez García, «La España agraria septentrional durante el Antiguo Régimen (1500-1850)», en *STVDIA HISTORICA*, 29, Salamanca, 2007, p. 88.

²⁸ A. Molinié-Bertrand, *Au siècle d'or l'Espagne et ses hommes*, París, 1985, p. 119.

²⁹ Nuestros datos no coinciden por completo con los ofrecidos por aquellos que han estudiado otras fuentes como los registros parroquiales. Para ellos, Laredo presenta una pérdida de vecinos constante desde 1561, cuando contaba con un total de 586 vecinos; en 1579 no tenía más de 465 y en 1587, tan solo 400. Calcula una pérdida de hasta un 43,6 % entre 1561 y 1591. En cuanto a la natalidad, con un registro de datos mucho más limitado (1578-1605), parecen seguir una evolución irregular, con dos máximos en 1593 y 1595, al los que sigue un mínimo que coincide con la declaración de la peste. Véase A. Molinié-Bertrand, *op cit.*, pp. 122-123.

Laredo, por su naturaleza urbana, presenta una evolución más irregular que el conjunto de la región, incapaz de retener los excedentes demográficos del espacio rural bajo su área de influencia³⁰.

En el seno del llamado *ciclo demográfico antiguo* es claro que no todas las comunidades presentan los mismos rasgos. Cantabria, en general, y las villas costeras en particular, contaban con la gran ventaja de contar con unas posibilidades de abastecimiento mayores que las de la España interior. A ello se le ha de añadir que, en caso de grave penuria, siempre cabía la posibilidad de buscar nuevas oportunidades embarcándose para ir a otros lugares y emigrar temporal o definitivamente; costumbre bien arraigada entre la población de las villas pesqueras.

Desde hace ya tiempo los historiadores han matizado el resultado de la ecuación malthusiana recursos-población, poniendo el énfasis en relativizar las situaciones de superpoblación, incorporando elementos de análisis como la estructura de la producción agraria y las formas de apropiación y distribución del excedente agrario³¹. En la documentación no hemos podido probar que en Laredo se produjesen situaciones de necesidad extrema, de hambrunas³². Sí que hay datos que nos aproximan a una realidad social en la que los pobres forman parte del paisaje habitual de la villa. Las disposiciones municipales relativas al mantenimiento de los más necesitados son abundantes: se consignan partidas para el pan a los pobres «por limosna», reparto de la carne del toro que se sacrificaba los días de fiesta, garantía del abastecimiento de pescado a precios asequibles para los humildes pese a contrariar a los pescadores que preferían vender al mejor postor sin tasa, lo mismo con la sal, etc.³³. Esta dadivosa política municipal tenía el efecto de paliar las necesidades de un sector de la población, que no nos ha sido posible cuantificar pero que entendemos no podía ser muy numeroso. La

³⁰ «La capacidad de expansión demográfica de una ciudad dependía de la extensión en que las condiciones económicas le permitieran sostener a sus residentes estables y atraer emigrantes de las ciudades rivales y el campo». Jean de Vries, *La urbanización de Europa, 1500-1800*. Barcelona, 1987 (1984), p. 259.

³¹ R. Lanza García, *Población y familia campesina en el Antiguo Régimen*. Santander, 1988, p. 100 y ss.

³² En cambio, por ejemplo, en el norte de la provincia de Burgos sí que encontramos el hambre en situaciones de graves problemas de carencias y altos precios del cereal. AHPUV. Carta de Belorado de Antonio de Heredia de 16 de marzo de 1576.

³³ La abundancia de este tipo de disposiciones, por otra parte muy habituales, pude ser comprobada en el Libro de Cuentas. Vid. Valdor Arriarán, M. *Libro de Cuentas de Laredo (1538-1553)*, Santander, 2002.

conjugación de los dos rasgos señalados, esto es, el acceso al abastecimiento de grano por vía marítima, y la posibilidad de embarcarse y emigrar sitúan a Laredo, al igual que otras villas portuarias en una posición más favorable cuando habían de enfrentarse a las crisis demográficas.

Ciertamente, un aspecto demográfico del que se ocupa la documentación es el de los movimientos migratorios. Más que en las cartas es en los documentos de la Junta de las Cuatro Villas y en los del propio regimiento donde se arguye el riesgo de que la villa se despoblase ante la intención real de imponer tal o cual medida. Si bien es cierto que habitualmente se empleaba un tono quejumbroso con la intención de mover la voluntad del monarca a la commiseración lo cierto es que este fenómeno estaba inserto en la tradición secular³⁴. Las villas costeras, debido a la importancia de las actividades pesqueras, ocupaban a la mayor parte de su población activa en este oficio tan arriesgado como escasamente predecible en sus resultados, lo que determina una particular forma de relación con el entorno; en tanto que los habitantes del interior estaban más sujetos a la tierra y a las formas de vida derivadas de la explotación de este tipo de recursos³⁵. El mar ofrecía la posibilidad de viajar a otros lugares cuando las condiciones de vida no fuesen favorables, y los marineros estaban habituados a esta forma de vida. Por lo tanto, si las migraciones temporales o definitivas eran habituales para las gentes del interior de la región, para la gente de la costa se podían calificar de ordinarias. No podemos dejar por tener sensatas las advertencias que hace la Junta de las Cuatro Villas a la Corona, en el sentido de señalar que cualquier medida fiscal que mermase los beneficios de la pesca efectivamente supusiesen el despoblamiento de estos lugares, con las consiguientes consecuencias tanto para la capacidad recaudadora en la

³⁴ A pesar de la complejidad del fenómeno y del problema de las fuentes, el fenómeno de las migraciones estacionales hacia Castilla está ya documentado en el siglo XII, como una forma de intercambio que se apoyaba en cierta especialización productiva, así como en la aportación de fuerza de trabajo. Se añaden además razones que tienen que ver con las condiciones en que se desenvolvía la pequeña propiedad campesina que necesitaba de estas rentas complementarias para subsistir. Véase R. Lanza García, *Población y familia...*, pp. 56-67; A. Marcos Martín, *Auge y declive de un núcleo mercantil y financiero de Castilla la Vieja. Evolución demográfica de Medina del Campo durante los siglos XVI y XVII*, Valladolid, 1985, p. 595; J. García Fernández, «Champs ouverts et champs dôturées en Vieille Castille», en *Annales, ESC*, 1965, pp. 692-718.

³⁵ R. Lanza, *Población y familia...*, p. 53. Ramón Lanza afirma que los movimientos migratorios eran en el Antiguo Régimen compatibles con una estrategia de matrimonio netamente endogámica, debido al peso que en las relaciones sociales tenía la pervivencia de derechos parentales o familiares que rodeaban a la comunidad conyugal.

villas, como para el reclutamiento de marinería y soldados que defendiesen el territorio de los enemigos del Rey. Y es que, no hemos de olvidar, estamos hablando de una zona de frontera, la primera línea de defensa del reino³⁶.

En esta cuestión de la pérdida de efectivos demográficos, a medio camino entre los movimientos migratorios más o menos forzados y la mortalidad extraordinaria, encontramos la participación de los hombres de la mar en la Armada. Sin que podamos cuantificar el número, si sabemos que la guerra fue la causante de un considerable número de víctimas³⁷. No es extraño pues que los pescadores se mostrasen remisos, cuando no abiertamente contrarios, a enrolarse al servicio de la Armada Real. En un documento muy interesante de 1591³⁸ se denuncia, en primer lugar, el carácter forzoso de la recluta o leva de marineros, por lo que se pide que tan sólo sean embarcados aquellos que voluntariamente lo manifiesten; por otra parte, se señala una exigencia que da idea de la pervivencia de formas de milicia no profesionalizadas, y es que se pide que los cabos y oficiales sean también de la tierra. Es de suponer que por ser éstos tenidos en mayor estima y confianza que los de otras procedencias. Los habitantes de la Cantabria no costera parece que podían zafarse del servicio militar alegando su condición hidalgas, y ello redundaba en una mayor concusión humana a las ya castigadas villas marineras.

De lo visto, resulta evidente que los agentes del Rey hacían poco por hacer atractivo el oficio de la guerra, aún para aquellas pobres gentes que por unos menguados ingresos asumían los riesgos propios de su oficio, pero ni tan grandes ni tan mal pagados como los de una flota de guerra. De modo que ni aún en las más favorables condiciones le resultó sencillo a la Corona la recluta de marinos, tanto más cuando el contexto sea francamente desfavorable: de un lado, el estancamiento demográfico que favorece una relación menos tensa entre la oferta de mano de obra y las posibilidades

³⁶ AHPC. Laredo. Leg. 67, fol. 2. En este documento de la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de 1578 se quejan éstas de la intención real de imponer tasas que gravasen el consumo de sal, que, como sabemos era muy importante (...). «A causa de los daños que resultaría a los marineros si los dichos alfolís se pusiesen como dicho es no los pudiendo sufrir se yrían y despoblarían de las dichas Cuatro Villas y se yrían a partes y lugares libres a donde no hubiese los dichos alfolís y alcabalas como son el Señorío de Vizcaya, provincia de Guipúzcoa y Merindad de Trasmiera (...).»

³⁷ AHPC. Diversos. Leg. 16, 7.3. En un acta de la Junta de las Cuatro Villas, suscrito en Laredo el 21 de julio de 1580, se dice de manera expresa «por quanto estas villas son frontera y falta de ellas mucha gente por aberse muerto y habiendo en las armadas de su majestad y en otras navegaciones...».

³⁸ AMS. Leg. A 5, nº 12.

de encontrar recursos para ganarse la vida; de otro, la incapacidad de la administración militar de satisfacer con una mínima puntualidad las soldadas debidas³⁹. Para el caso de esta villa, lo sabemos por los poderes que se veían obligados a otorgar los soldados del fuerte de la Rochela para poder cobrar o tener que aceptar un descuento sobre la cantidad adeudada y que les era adelantada por un rico hombre local⁴⁰. Lo mismo podemos afirmar de los barcos que son reclutados para servir al Rey en la armada y que no corrieron mejor suerte que los soldados⁴¹. Thompson añade a estas consideraciones la progresiva alza de los salarios de los trabajadores, mientras que las pagas de los soldados se mantuvieron prácticamente invariables durante más de cien años. Estas crecientes diferencias harían cada vez menos atractivo el ejercicio de las armas, lo que obligaría a nuevas formas de recluta⁴².

Unos años más tarde, la Junta vuelve a pronunciarse en el mismo sentido, recordando que la villa padece: «falta de ellas mucha gente por aberse muerto y habiendo en las armadas de su majestad y en otras navegaciones y con pestilencias y otras enfermedades»⁴³. En diversas ocasiones se insiste en el despoblamiento de las villas de la costa, aunque en este caso el motivo fuese la *saca* de cereal que ordena el Rey y que había supuesto la elevación del precio del grano⁴⁴. Se podrían sumar otros ejemplos que ilustrasen cómo la población de estas villas se hallaba particularmente dispuesta a la migración, lo que añade un elemento más de dificultad a los historiadores que se han ocupado del estudio demográfico a la hora de establecer cifras absolutas.

³⁹ AHPUV. Carta de Burgos de 8.12.1575 de Francisco de la Presa. A propósito de esta deficiencia de la administración Francisco de la Presa se hace eco de un grave suceso acaecido en Santander en el que los soldados se amotinan y toman la nao en la que estaba el dinero dispuesto para ser enviado a Flandes.

⁴⁰ AHPC. Protocolos. Leg. 1122, fol. 469. Domingo del Rivero, a quien conocemos por sus muchas actividades como revendedor y financiero, es quien en este caso adelanta los 30.000 mrs., de salario del caporal y soldados del fuerte.

⁴¹ Ibídem. Protocolos, leg. 1123, fol. 98. Los herederos de Francisco Cachupín y Domingo de Villota, fallecidos hacía ya tiempo, siguen el pleito para percibir lo que se les adeuda por la zabra San Francisco que luchó en Flandes a las órdenes del Duque de Medinaceli. Hemos de recordar que Don Juan de la Cerda, tercer duque de Medinaceli, estuvo al mando de la armada de 45 naves que fue a Flandes, en 1572. Este documento es de 1594 ¡22 años después, no se habían hecho los pagos!

⁴² I. A. A. Thompson, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, 1981. (1976), pp. 132 y ss.

⁴³ AHPC. Diversos. Leg. 16, 7. Doc. 3

⁴⁴ AMS. Leg. 5, nº 2.

Hay que señalar que ciertos episodios como el anterior coinciden con años especialmente difíciles meteorológicamente hablando. Los estudiosos del clima en el pasado señalan que en su conjunto el siglo XVI estuvo marcado por lo que se ha dado en llamar *La pequeña edad glacial* y que se extendería desde el siglo XV hasta prácticamente el siglo XIX, con dos pulsiones máximas datadas en 1645 y 1715 en los que los testimonios refieren situaciones meteorológicas de extremada dureza. Por lo que toca al espacio del norte peninsular y para el periodo considerado se destacan como muy fríos los años 1577, 1579 y sobre todo los años 1582 y 1589, que efectivamente coinciden con los problemas de abastecimiento de granos de los que hemos ya hablado⁴⁵.

Por otra parte, estas pequeñas villas del norte peninsular tienen unos rasgos que les acreditan como espacios netamente urbanos: su estatuto jurídico, su ascendencia sobre un espacio rural circundante, la compleja estructura socio-profesional de sus vecinos, etc. En su consecuencia, se trata de un ámbito mucho más frágil, demográficamente hablando, que el campo, en el que las posibilidades de progresión económica son menores pero que cuenta con la seguridad protectora que ofrece el orden familiar y clientelar⁴⁶. Las economías urbanas de la Edad Moderna nos ofrecen la imagen de una realidad que hoy calificaríamos de volátil, dominada por cambios que se suceden rápidamente⁴⁷, en tanto que el mundo rural representaba la estabilidad y, en definitiva, una menor vulnerabilidad ante los azares.

Las villas portuarias, como Laredo, absorberían en periodos de bonanza el excedente de población rural; hombres y mujeres en busca de cualquier ocupación provisional con la que complementar sus menguadas rentas. Muchas actividades económicas que les eran propias: la pesca, la construcción naval o el tráfico marítimo exigían durante ciertos periodos de tiempo mucha mano de obra, cuya procedencia sólo podemos establecer indirectamente. La documentación nos ha permitido conocer los límites aproximados del

⁴⁵ A. Lines, «El tiempo atmosférico en el siglo de Felipe II», en Actas del Simposio *Felipe II y su tiempo*, San Lorenzo del Escorial (Madrid), 1998, pp. 673-679.

⁴⁶ Si como afirma Ramón Lanza la sociedad rural del Antiguo Régimen en Cantabria se caracterizaba por «*la pervivencia de los derechos de las parentelas (...) que rodeaban a la comunidad conyugal*», no cabe duda de que tales servidumbres también tendrían la virtud de garantizar, al menos, las condiciones de subsistencia de los miembros del grupo familiar. R. Lanza García, *La población y el crecimiento...* p. 121.

⁴⁷ P. Hohenberg y L. H. Lees, *The making of urban Europe (1000-1950)*, Londres, 1985, p. 106.

mercado que abastecía el puerto de Laredo y que comprende, además de las aldeas de su entorno más próximo, los pueblos del curso medio del valle del Asón y parte de la comarca de Trasmiera; en un radio de no más de 15 kilómetros⁴⁸. En caso de que se declarase la enfermedad, las villas marineras se despoblaban tan rápido como eran conocidos los primeros rumores⁴⁹.

Las noticias sobre los emigrados son también indirectas. A través de la documentación notarial sabemos que se otorgaban poderes a los maestres de las embarcaciones para vender no sólo la mercancía que albergaban en sus bodegas sino también el propio barco, y que mucha de estas comisiones tenían como destino Andalucía⁵⁰. También que las campañas pesqueras llevaban a las tripulaciones hasta el archipiélago de las Canarias⁵¹ o a la Berbería, Irlanda o Terranova⁵², que entonces denominaba una amplia área del noreste de Norteamérica. Las posibilidades pues eran muchas como para que una oportunidad no se aprovechase.

Emigrantes laredanos o vinculados a Laredo también los hallamos entre los mercaderes de origen montañés afincados en Brujas y Amberes, algunos tan relevantes como Andrés de la Maza, de quien sabemos no sólo sus actividades allá sino también aquí, a su regreso, en casa, solícito y dispuesto al servicio de Simón Ruiz para lo que éste ordenase. También en Amberes encontramos en los años ochenta a Alonso de la Bárcena, hijo de Juan de la Bárcena, empleado y luego asociado al relevante mercader Luís Álvarez Caldera.

La muerte, el hambre, la guerra y la peste. Sin duda, entre los cuatro apocalípticos jinetes éste último es el que más presencia tiene en la

⁴⁸ Son numerosos los estudios que se han hecho en Europa sobre las distancias recorridas por los emigrantes, hasta confirmar la denominada «Ley de Ravenstein», según la cual el número de emigrantes está en proporción inversa a la distancia recorrida. Vid. M. W. Flinn, *El sistema demográfico europeo, 1500-1820*, Barcelona, 1989, (Baltimore, 1981), p. 103.

⁴⁹ AHPUV. Carta de Bilbao de Martín de Bizeul de 15.7.1563. Se nos participan de las dificultades para cargar las naves en Nantes porque... «están todos huidos a los campos por causa de ciertas enfermedades que ahí pasan, desconocidas, aún no contagiosas, gracias a Dios. Por esta causa no quisieron acá (Bilbao) permitir que se descarguen las naos en cinco días».

⁵⁰ AHPC. Sección Laredo. Leg. 1706. Poder de Diego de Santa Clara para vender su navío Concepción al maestre Lope de Rada en Sevilla.

⁵¹ Ibídem. Sección Protocolos. Leg. 1122. Noticias sobre Juan de Ribas Escalante que cargó mercancías en su navío San Bernabé con destino a las Canarias.

⁵² Ibídem. Sección Laredo. Leg. 6086. Solicitud de la Junta de las Cuatro Villas para mantener exención histórica del pago de impuestos en los alfolies de la sal. Se alude en este documento a las tradicionales pesquerías en «Irlanda, Cabo Cleguer (Bretaña) y Terranova».

documentación. Tenemos constancia de episodios como la epidemia de 1568, o la de 1575, pero es la de 1596, la llamada *peste atlántica*, la que destaca sobre el resto por su extensión y letalidad.

La peste bubónica es la forma de peste más común, aunque la peste neumónica también se manifestó probablemente durante el periodo de la Peste Negra, y ambas, de forma combinada, en el episodio pestilente de fin de siglo. A pesar de todo, es la menos letal de las formas de peste conocidas⁵³. Esta variante es comúnmente aceptada por los especialistas como la causante de los contagios de 1568 y 1596⁵⁴.

Únicamente podemos conocer el efecto real de la peste en Laredo sino por dos documentos: en el primero⁵⁵ de ellos, Felipe II concede a Laredo un *censo al quitar* de 1000 ducados sobre los propios y rentas de dicha villa, debido a la situación económica en que quedó la villa por los gastos generados por la peste. Tales gastos son especificados en el segundo de los documentos⁵⁶, una solicitud hecha por el procurador general de la villa, Pedro Cachupín Palacio, al Corregidor en la que tras exponerle la situación en que quedó la villa debido a los gastos en el médico, boticario, cirujano, enfermeras y harina de trigo para los enfermos. Se pide hacer relación de los gastos y que se envíen al Consejo Real.

Unos años más tarde, tras la solicitud del Regimiento, el Rey autoriza la imposición de una sisa sobre todas las mercancías y mantenimientos que se vendían en la villa para hacer frente a los gastos originados por la epidemia de 1574⁵⁷. Las autorizaciones extraordinarias para la importación de grandes cantidades de grano forman parte del corolario de los periodos de moralidad catastrófica⁵⁸.

⁵³ De todas formas causaba la muerte del 60-80 por 100 de los afectados. Este hecho explica por sí mismo el porqué del temor que infundía su sola mención. Vid. M. W. Flinn, *El sistema demográfico europeo...*, pp. 85-90.

⁵⁴ En la segunda mitad de siglo son estos dos rebrotos los más importantes, el primero de ellos llega a Laredo procedente del valle del Ebro y el segundo, más virulento, llega a Santander en 1596 en el barco Rocamundo, que había salido del puerto de Dunkerque. Vid. J. L. Betrán Moya, *Historia de las epidemias en España y sus colonias (1348-1919)*, Madrid, 2006, pp. 56-58.

⁵⁵ AHPC. Laredo. Leg. 4, fol. 9. 28.8.1568.

⁵⁶ Ibídem. Laredo. Leg. 51, fols. 4-8. 1569.

⁵⁷ Ibídem. Laredo. Leg. 50, fol. 11. 29.12.1576.

⁵⁸ Ibídem. Laredo. Leg. 66, fol. 6. 1568.

Para afrontar los gastos ocasionados por el brote de 1596-1599 –si bien la peste no es declarada como tal en Laredo hasta septiembre de 1597–, la villa se ve en la obligación de solicitar de forma sucesiva la concesión de censos, debido a lo prolongado del ciclo epidémico: se toma un censo de 53.574 mrs. a favor de Diego del Hoyo en 1598; otro de 2000 ducados sobre los propios, rentas y sisas para poder pagar a médicos, cirujanos, boticarios, enterradores y *prevenciones de guerra y limpieza de dicha villa*⁵⁹. El rey Felipe III, en un documento de 27 de septiembre de 1599, *hace merced a la villa de la libertad de un quento y 50.000 mrs. por cada uno de los tres años que pagaba y había de pagar de encabezamiento por sus alcabalas*⁶⁰.

Por lo que sabemos, la reacción de los corresponsales de Simón Ruiz ante una epidemia es la de no dar noticias ciertas de ella hasta que ésta se declaraba, desmintiendo con ardor todos los rumores y nuevas⁶¹ (falsas o verdaderas), tales eran los devastadores efectos que podían provocar. Los negocios eran los primeros damnificados cuando se propalaba la noticia de que en una ciudad se había dado algún caso de peste; los propios marineros se negaban a conducir los barcos a los puertos apestados⁶².

Sobre las medidas que adoptaba el regimiento de Laredo en caso de enfermedad parecen bastante razonables, dada su entidad: procurar atención sanitaria, con médico, cirujano y enfermeras, enterradores que se hicieran cargo de los fallecidos, se limpiaban las calles de la puebla y se proporcionaba alimento a los enfermos. No tenemos certeza que se impusiesen cuarentenas aquí, pero un comentario de Francisco de la Presa a Simón Ruiz nos lleva a pensar pudieran haber seguido el ejemplo seguido por otras villas y ciudades, como Burgos⁶³ o Bilbao⁶⁴, sí que se habían cerrado estableciendo un cordón sanitario distante de los muros un kilómetro aproximadamente.

⁵⁹ Ibídem. Protocolos. Leg. 1123, fol. 524.

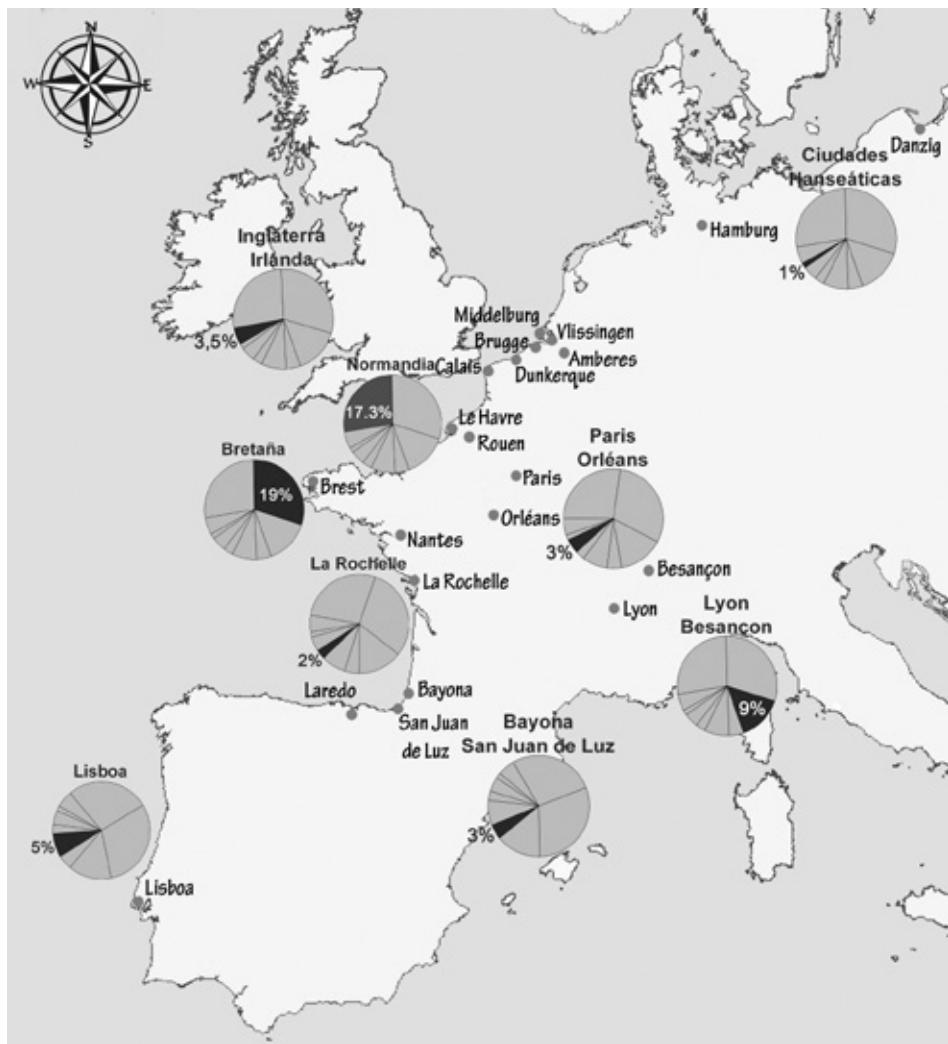
⁶⁰ Ibídem. Protocolos. Leg. 1123, fol. 417.

⁶¹ AHUPV. Carta de Bartolomé del Barco de 22.9.1565: «Algunos que han venido por los caminos dicen que en este pueblo (Bilbao) había tocado (la peste) que es la mayor bellaquería que nunca se levantó, que todos estamos con salud (...). Llamados por el Regimiento a los médicos, boticarios y cirujanos se hizo una información como no había casi enfermo ninguno».

⁶² Ibídem. Carta de Amberes de Juan de Cuellar de 16.8.1576. Se felicita el corresponsal de la llegada con bien de la flota de Indias, que, entre otras mercancías, traía cochinilla y de la demanda que hay en Venecia del tinte debido a que sus barcos no pueden aprovisionarse en el Levante por la gran mortandad de la pestilencia que allí padecían.

⁶³ Ibídem. Carta de Burgos de Francisco de la Presa de 5.12.1575.

⁶⁴ Ibídem. Cara de Bilbao de Pierres Le Flamante de 15.6.1565.



Mapa 3. El espacio económico del Atlántico septentrional y el puerto de Laredo.

Fuente: Elaboración propia.

EL CANTÁBRICO Y EL ESPACIO ATLÁNTICO

El espacio atlántico septentrional constituye en la centuria del quinientos un área comercial de primera magnitud. Desde sus puertos costeros o fluviales, tenía lugar una intensa a la vez que variada actividad mercantil de cabotaje y altura, en buena medida responsable de las profundas transformaciones sociales y económicas que caracterizarán el periodo.

Si el Mediterráneo había sido la cuna en la que se mecieron los comienzos del capitalismo moderno, allí donde las repúblicas italianas hicieron uso por vez primera de instrumentos financieros revolucionarios, así como del seguro marítimo, de la banca, etc., el espacio atlántico servirá de marco para nuevas realidades que tienen mucho de hibridación entre el bagaje renacentista meridional y las novedades flamencas y brabanzonas; pero que también supondrá el origen de unas nuevas formas de actividad económica, cuyos primeros pasos se atisban en la correspondencia estudiada. Para explicar el éxito comercial castellano a mediados del quinientos podemos utilizar distintos argumentos: una coyuntura económica al alza, como lo indica el hecho de que la población haya aumentado a un ritmo considerable, al igual que un crecimiento del terrazgo; la formación de asociaciones de mercaderes como el consulado de Burgos y, posteriormente, el de Bilbao; la generalización de las nuevas técnicas comerciales italianas, combinadas con el empleo de las ferias de pagos como mecanismo de compensación de las operaciones mercantiles, centros financieros donde se intercambiaban todo tipo de activos y el establecimiento de amplias redes de compañías comerciales asentadas en las principales plazas europeas⁶⁵.

No se podría entender adecuadamente el comercio castellano sin atender a este espacio económico más amplio del que formar parte⁶⁶. La integración de Castilla en el comercio atlántico septentrional no es un fenómeno originado en el siglo XVI. La expansión económica medieval quedaba certificada precisamente con la consolidación de los puertos cantábricos y con la creación de las primeras ferias de periodicidad anual o semestral (Valladolid en 1155, Sahagún y Carrión en 1169, Alcalá de Henares en 1184...). El Camino de Santiago añade nuevas posibilidades de comunicación con Europa, facilitando el que se estableciesen vínculos comerciales entre Castilla y las principales

⁶⁵ Vid. H. Casado Alonso, «Comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en VV. AA. *Actas del V centenario de Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, p. 181. Sobre la doble contabilidad, que llegó a ser denominada «la contabilidad española», véase J. M. González Ferrando, «Los libros de cuentas de las familia Ruiz, mercaderes-banqueros de Medina del Campo (1551-1606)», en *Actas del I Congreso sobre Archivos Económicos de Entidades Privadas*, Madrid, 1983, pp. 19-37.

⁶⁶ En un meritorio trabajo de recuento Denzel ha recogido cientos de miles de anotaciones contables con la intención de recrear las redes de relaciones financieras que caracterizan la evolución económica del continente europeo. Para 1580, el entramado que sugiere guarda una extraordinaria similitud con el que nosotros podemos aportar. Vid. M. A. Denzel, «From the European to the World-wide cashless payment (16th to 18th centuries). A survey», en A. M. Bernal, (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000, pp. 705-727.

plazas europeas, con el concurso necesario de los marinos cantábricos⁶⁷. A lo largo del siglo XIII tenemos noticia de intercambios regulares entre Castilla y Bretaña, Inglaterra o Flandes, y de cómo a la exportación del hierro⁶⁸ se añade progresivamente la de la lana, que va sustituyendo a la inglesa en el abastecimiento de la industria textil flamenca. La estapla de Brujas centralizaría el comercio de las lanas merinas castellanas⁶⁹, ciudad cuya hegemonía en Flandes se extiende a lo largo del siglo XV hasta comienzos del siglo XVI, cuando es sustituida por Amberes. El comercio lanero con Francia era sin duda más reducido, aunque también significativo. Nantes concentraba la mayor parte de los envíos, seguida de Ruán y La Rochelle, este último destino de menor relevancia.

Es sabido que la lana llegó a ser el producto más exportado, capaz de generar por sí solo la acumulación de capital necesario para asumir empresas más ambiciosas⁷⁰; ahora bien, por muy satisfactorias que sean las condiciones de venta de esta fibra textil en Flandes o Francia, era además preciso el concurso de otras mercancías que hiciesen rentable *el retorno* de los barcos fletados hacia la Península. En nuestro caso, se trata sobre todo de las telas de lino y, menos, de las manufacturas de lana, cuya producción local parece ser suficiente para abastecer gran parte del consumo interno⁷¹. A este sólido nexo comercial se añaden otros tráficos y otros destinos: la costa francesa de la Bretaña, Nantes, en la desembocadura del Loira, los puertos normandos de Ruán y Calais, y los puertos ingleses.

Para los años setenta y ochenta, que centran buena parte de este trabajo de investigación, Amberes estaba en trance de perder la supremacía en

⁶⁷ H. Casado Alonso, «El comercio español en las rutas del norte en la época de Carlos V» en VV. AA. *Carlos V, europeísmo y universalidad, IV*, Granada, 2000, p. 129.

⁶⁸ J. Marechal, «La colonie espagnole de Bruges du XIVe au XVIe siècle» en *Revue du Nord*, XXXV, 1953, p. 7.

⁶⁹ J. Marichal, *op. cit.*, pp. 5-41.

⁷⁰ H. Lapeyre, *El comercio exterior...*, p. 177.

⁷¹ Hilario Casado sostiene, contrariamente a lo que la teoría tradicional afirmaba en el sentido de que Castilla exportase materias primas para luego importar manufacturas, que los tejidos de lana flamencos se destinaban al mercado hanseático, mientras que Castilla tan sólo importaba un 27,5 % de los tejidos de lana, en tanto que los lienzos suponían hasta un 43,6 % del conjunto de las manufacturas textiles importadas. Nuestros datos, como veremos se suman a su interpretación. Vid. H. Casado Alonso, «Comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI» en VV. AA. *Actas del IV Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994.

el tráfico comercial en el área noratlántica, sino la había perdido ya⁷². A la decadencia del comercio especiero portugués se le une la creciente conflictividad en el Canal de la Mancha, hasta el punto de hacerlo prácticamente intransitable para la navegación comercial⁷³ (corsarios ingleses, hugonotes y los *gueux de mer* de Luís de Nassau). Pese a todo, los Países Bajos continuarán siendo los intermediarios necesarios en el comercio septentrional –Amsterdam ocupará el lugar dejado vacante por Amberes–, pero ahora acompañados por otras ciudades bálticas como Hamburgo.

El comercio con los puertos franceses se desarrollará de modo creciente en detrimento del comercio flamenco, aunque siempre dentro de una tendencia que, vista en el conjunto del tráfico mercantil, se revelará como definitivamente negativa. La firma de la paz entre el Rey Cristianísimo y Felipe II en 1559 –tan sólo un año después de la muerte del Emperador– refuerzan las relaciones económicas entre ambos países. Se inicia entonces un periodo próspero que se prolongará hasta los años ochenta en el que adquieren especial importancia para los españoles los puertos de Nantes y Ruán, precisamente aquellos en los que Simón Ruiz sitúa a sus hombres de confianza. Eran zonas con unas potentes industrias textiles, situadas estratégicamente, en una posición intermedia entre el norte y el sur de Europa, y que Inglaterra hubo de utilizar para abastecerse de las materias primeras españolas que necesitaba (aceite, hierro, jabón...). Con la Paz de Nimega de 1573 o, más propiamente, con los acuerdos Alba-Cobham de 1576⁷⁴, se reanudan las relaciones comerciales directas entre la isla británica y los territorios de la monarquía hispana. Así, mientras que los puertos franceses adquieren un progresivo desarrollo, los Países Bajos no cesan en su declinar asfixiados por el bloqueo del Canal, las alcabalas impuestas por el Duque de Alba, el cierre del Escalda por la ocupación de los *gueux* y, por supuesto, el saqueo de Amberes de 1576, del que ya no se recuperaría. El llamado *Camino español*⁷⁵ constituye la perfecta expresión de la impotencia de la armada española para mantener abiertas las comunicaciones por mar con los

⁷² Sobre la evolución económica de este centro económico, véase H. van der Wee, *The growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth-sixteenth Centuries)*, 3 vols, La Haya, 1963.

⁷³ C. Gómez-Centurión, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional*, Madrid, 1988, pp. 41 y ss.

⁷⁴ C. Gómez-Centurión, «Pragmatismo económico y tolerancia religiosa: Los acuerdos Cobham-Alba de 1576» en *Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 8, Madrid, 1987, pp. 57-81.

⁷⁵ G. Parker, *El ejército de Flandes y el Camino español*, Madrid, 1976.

territorios flamencos desde España, al menos para los barcos españoles. En tanto que la presencia de los barcos de otras nacionalidades en los puertos cantábricos, como veremos, no deja de crecer en detrimento de las embarcaciones locales. Los barcos franceses y sobre todo flamencos impondrán su hegemonía sobre el comercio marítimo de Europa Occidental, y también en la Península, donde, a pesar de las prohibiciones, los contrabandistas introducen hacia Bilbao de manera muy activa a través de los puertos de Bayona y de San Juan de Luz⁷⁶.

El comercio cantábrico, con unos u otros protagonistas, se nutre fundamentalmente⁷⁷ de mercancías procedentes no sólo de los puertos atlánticos sino también de los situados en el Mar del Norte y del Báltico, y que tenían como destino Castilla⁷⁸. Es más un comercio de intermediación que determina un tipo de mercader redistribuidor, enlace a su vez entre otros redistribuidores o proveedores. Simultanean esta actividad prioritaria con la venta al detalle, generalmente al servicio de otros mercaderes⁷⁹. Su entidad no puede compararse a la de los grandes mercados castellanos y a su servicio desarrollan sus actividades.

Las redes comerciales españolas estaban sólidamente establecidas en la costa atlántica⁸⁰. Bilbao ostenta la indiscutible supremacía en el conjunto del tráfico cantábrico, pese a que ciertos artículos de exportación e importación

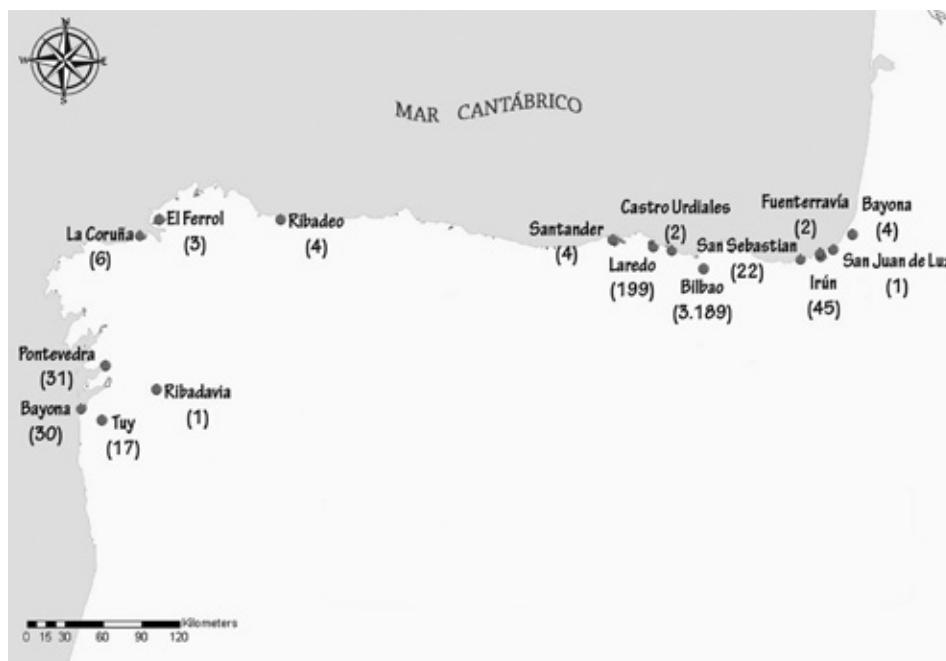
⁷⁶ AHUPV. Carta de Laredo de 28.1.1587 de Martín de Bayona y Diego de Quintana.

⁷⁷ Las posibilidades mercantiles de la costa cantábrica eran muy limitadas. Se trata de una región cuya actividad agraria no era capaz de generar excedentes. Barreiro sintetiza los caracteres de la agricultura de subsistencia de esta zona caracterizándola por su minifundismo, su sistema hereditario igualitario, ausencia de grandes rentistas y la importancia de los terrenos comunales. Vid. B. Barreiro Mallón. «Comercio y burguesía mercantil de la costa cantábrica» en M. Lobo Carrera, (Ed.) *El comercio del Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 61-62.

⁷⁸ Regina Gafe habla de tres áreas: la primera estaría constituida por la misma región y las áreas inmediatas (desde el País Vasco hasta Galicia), la segunda llegaría hasta Portugal y la tercera incluiría el comercio con el sur de España y más raramente con la costa mediterránea. Vid. R. Gafe, *Trade Spain between the Iberian and Atlantic worlds: trade and regional specialisation, 1550-1650*. (Tesis Doctoral), University of London, 2001, p. 58.

⁷⁹ J. P. Priotti, *Los Echávarri: mercaderes bilbaínos del Siglo de Oro*, Bilbao, 1996, pp. 63-64.

⁸⁰ Además de la colonia de Amberes o de Nantes, que estudiaremos con más detalle, destacan los españoles asentados en Ruán, que llegaron a asimilarse a la población local, vía enlaces matrimoniales y que destacan por su iniciativa, la modernidad de los medios financieros que utilizan y la extensión de sus relaciones comerciales. Entre 1520 y 1540 son los protagonistas indiscutibles de todo el comercio exportador de esta ciudad a orillas del Sena. Vid. F. Mollat, *Le commerce...*, p. 228.



Mapa 4. La costa cantábrica en las cartas.

Fuente: AHUPV

tuviesen mejor acomodo en otros puertos como Laredo o Santander, para las exportaciones de lana o importaciones de pastel.

El reino de Galicia aparece escasamente representado en la correspondencia con el mercader de Medina del Campo. En el mapa 2.4 vemos las localidades de las que se ha conservado correspondencia: de todo el reino de Galicia, las cartas no llegan al centenar y de Asturias no conservamos ninguna.

Al analizar el contenido de las cartas se comprueba como los asuntos tratados en las mismas nos remite a una sociedad, la del ámbito cantábrico, en la que la actividad mercantil quedaba limitada por la ausencia de unos excedentes suficientes; siempre en el límite de la subsistencia, incapaz de sustentar intercambios de entidad. Allí, como aquí, en Laredo, son abundantes las expresiones lastimeras para adjetivar las condiciones en las que habían de vivir la mayor parte de los gallegos⁸¹. No obstante, nos cuidamos

⁸¹ AHUPV. Carta de Ribadeo de 25.4.1582 de Gaspar de Pinto.

de subrayar que la percepción de esta atonía solamente alcanza a tráfico comercial internacional sin que por ello podamos deducir que el nivel de vida de la población fuese especialmente bajo. De hecho, parece que este reino y al igual que el resto del norte peninsular, soportaba una densidad de población superior a la media española por aquel entonces⁸², y ello a pesar de las deficientes estructuras agrarias, su lejanía de las grandes rutas del comercio interior castellano o internacional, con escasa o nula participación en los beneficios del tráfico colonial⁸³. Algunos autores señalan que la importancia de los recursos agropecuarios y silvestres no ha sido suficientemente valorada por la historiografía, en parte debido a la práctica ausencia de fuentes⁸⁴. Y es que el espacio atlántico, con sus frondosos bosques habitados por una variada fauna, ofrecía ciertamente unas posibilidades para la obtención de alimento que permiten cierta flexibilidad en la relación recursos-población de la que carecían otras regiones peninsulares. Pese a lo cual también en Galicia se padecieron episodios de hambrunas que devinieron en episodios de retroceso demográfico más o menos intenso⁸⁵. Son precisamente estos estados de tribulación los que convienen a ciertos negocios como el de la venta de trigo con el que satisfacer la penuria de las gentes. Este es el caso que hemos podido seguir en las cartas.

Se trata de un porte de trigo procedente de Nantes, cargado por Andrés Ruiz, y que había desembarcado en Ribadeo. Esta villa goza de una posición central en este sector del Cantábrico por lo que puede organizar el abastecimiento tanto de la costa asturiana como de la gallega. El consignatario fue

⁸² J. E. Gelabert señala un crecimiento notable de la población entre 1530 y 1591 en Santiago de Compostela y su tierra, siguiendo un modelo demográfico semejante al del resto de Galicia y la Corona de Castilla. Vid. J. E. Gelabert González, *Santiago y la Tierra de Santiago de 1500 a 1640*, A Coruña, 1982, pp. 49-52.

⁸³ A. Eiras Roel, «Agricultura y población en la Galicia Moderna (siglos XVI-XVIII)» en *II Jornadas de Historia de Galicia. Aspectos da realidade galega (séculos XVI o XX)*, Orense, 1986, pp. 13-43.

⁸⁴ «La caza, la pesca, la recogida de plantas y frutos silvestres, el rebusque en las viñas y el espigueo en las labranzas proporcionaba a los más pobres una parte de su comida». Véase P. Saavedra, *La vida cotidiana en la Galicia del Antiguo Régimen*, Barcelona, 1994, p. 80.

⁸⁵ El primer episodio grave desde el inicio de la recuperación demográfica, que J.E. Gelabert fecha en 1530, fue el de 1563 que fue cuando la Real Audiencia de Galicia apelando a capacidad normativa establece la tasa de los granos. A este le seguirían otros sucesos como la peste de 1567-1570, la crisis agraria de 1573-1575, un nuevo episodio de pestilencia y hambruna entre 1576 y 1579, y la peste atlántica de 1598. Cf. A. Eiras Roel, *op. cit.*, p. 19 y J. E. Gelabert, *Santiago...*, p. 49-59.

Gaspar de Pinto, mercader que no era de la villa, pero que, al decir de los corresponsales, conocía bien las condiciones específicas de este ámbito. El desembarco se hace entre el 24 y el 26 de abril de 1582⁸⁶, no sin dificultades por la necesidad de esperar a la marea y por el necesario concurso de embarcaciones pequeñas que lo acercasen al muelle desde el que era trasladado a las *lonjas* o pósitos donde quedaba finalmente almacenado.

Aunque Galicia no es propiamente una *tierra de acarreo*, como dice la documentación medieval, la primavera es una época en que se terminan las reservas almacenadas y acucia la necesidad por lo que la ocasión es en principio favorable. Esos mismos días se consulta del precio de venta ya que la propuesta que en este sentido hace el de Medina, 17 rs. por fanega, es claramente excesiva, toda vez que un mercader francés acababa de vender su «buen trigo» a 14 ½ reales *medida de la mar*⁸⁷. Finalmente se decide la venta en este último precio. Pese a lo cual, una contingencia no excepcional como la fermentación del grano se añade a las dificultades de venta⁸⁸.

Son de gran interés las decisiones que adopta el mercader gallego a lo largo de los meses siguientes para procurar la venta del trigo encomendado. Inicialmente envía dos hombres de confianza a recorrer la costa asturiana «por las rías» a partir de los puertos de Lastres y Cudillero, considerando sus mayores dificultades para el abastecimiento. Antes había de vencerse la resistencia de la población y del regimiento de la villa de Ribadeo, para lo que se les hace una promesa de futuros portes. Así, pese a las suspicacias, se obtiene la licencia para sacar hasta doscientas fanegas⁸⁹. Pese a que el trigo hacía «un pan negro y de mal olor» al que se le llegaron a atribuir unas fiebres que padecieron los lugareños, se vendieron 150 fanegas a 16 rs. y quedaron 50 por vender⁹⁰. Animan desde Galicia a preparar nuevas empresas: «este año la cosecha (de escanda) será muy ruin que espigó mal y habrá falta el año próximo». No fructificarían las plantas, pero tampoco los ánimos de

⁸⁶ AHPUV. Carta de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 25.4.1582.

⁸⁷ Ibídem. Carta de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 25.4.1582. Se dice en este documento que la fanega de la mar tenía 5 eminas (25 celemines), mientras que la fanega de tierra tenía tan solo 4 eminas (20 celemines).

⁸⁸ Ibídem. Gaspar se lamenta: «se ha vendido lo primero que salió del barco, lo que quedó está maltratado por el calor, aunque lo palean a menudo. Tengo una logia grande donde extenderlo para que pierda el calor».

⁸⁹ Ibídem. Carta de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 27.6.1582. «Se han quejado de que he sacado más de doscientas fanegas y hubo de venir el escribano para medir...».

⁹⁰ Ibídem. Carta de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 23.7.1582.

Simón Ruiz, que comprobó que a las dificultades inherentes a este tráfico había que añadir el que la tierra gozaba de cierto nivel de producción de cereal que ciertamente limitaba su dependencia del exterior, y con ello las posibilidades de negocio. No nos sorprende pues que sean tan escasas las referencias a las importaciones en las cartas de Galicia.

En efecto, la cuestión del trigo ocupa un porcentaje muy reducido en el conjunto de la correspondencia que mantuvo la compañía de Simón Ruiz con las villas gallegas. En su gran mayoría, se ocupan de cuestiones financieras y, salvando las distancias, se puede afirmar que el papel jugado por el mercader medinense es análogo al que desarrollaba en sus relaciones con sus socios portugueses⁹¹. Del mismo modo que sus vecinos del sur, los gallegos precisaban de su infraestructura financiera para poder hacer llegar sus fondos no sólo a las ferias castellanas sino también hacia destinos exteriores como Lyon o Roma, concertar los seguros, traslado de correspondencia e, incluso, para participar en el juego del cambio.

Desde Pontevedra y Tuy se remiten en estos años hacia Medina del Campo miles de ducados en metálico (coronas o escudos de oro) para ser enviados a Roma a la cuenta del doctor Jerónimo Fonseca, al que presumimos administrador de los dineros procedidos de la venta de las bulas⁹², allí, en la ciudad de los papas.

En otras ocasiones se trata de utilizar la persona de Simón Ruiz para hacer buenos sus créditos o agilizar la satisfacción de sus deudas⁹³. También para llevar a cabo operaciones de cambio puramente especulativas, como la que protagoniza Marcos Tomás desde Bayona y solicita el envío de letras a Lyón para la feria de pagos de Reyes en la persona de Diego de Castro⁹⁴.

⁹¹ Véase Ó. Lucas Villanueva, «Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580», en *Studia Histórica*, 23, Salamanca, 2001, pp. 173-198.

⁹² AHUPV. En una carta de Juan de Villarino de Pontevedra de 14.6.1587 se habla específicamente de las bulas de la Iglesia de Santa María de Bora. En otra carta, de Diego Blandón de Pontevedra de 28.8.1592, se menciona una libranza de 532.360 mrs. de Cristóbal de Soto, canónigo de la Iglesia de Santiago, a la cuenta del doctor Jerónimo Fonseca para ser enviados.

⁹³ Ibíd. Carta de Diego Coronel de Tuy de 25.6.1596 en la que comunica que ha pasado sobre Simón Ruiz una letra de 686.000 mrs. para los pagos de octubre de este año a pagar a unos vecinos de Madrid.

⁹⁴ Ibíd. Carta de Marcos Tomás de Bayona de 7.1.1582.

Las operaciones de seguro nos indican nuevamente la vitalidad de la navegación de cabotaje que se desarrollaba a lo largo de la costa atlántica y cantábrica. En esta ocasión se trata de asegurar por un total de 1.000 ducados un porte de azúcar, embarcado en Viana do Castelo con destino a Bilbao, bien en Valladolid bien en Madrid⁹⁵.

Asturias destaca precisamente por su ausencia en la documentación del mercader medinense. Ninguno de los puertos del principado fue capaz de generar por sí mismo la suficiente actividad económica como para atraer a estas localidades comerciantes que precisasen recursos financieros externos, ni mucho menos, para ser mercado habitual de productos importados de Francia o de los Países Bajos. No así en las relaciones comerciales con el resto de territorios costeros, de los que sí tenemos constancia que mantuvieron una relación mercantil fluida a través de la navegación de cabotaje.

En la Baja Edad Media, Asturias iniciaba una lenta expansión gracias al desarrollo del tráfico mercantil y las peregrinaciones francas a la Cámara Santa de la Catedral de Oviedo⁹⁶. Y Avilés se convirtió en el principal puerto de la región gracias a las importaciones de sal, vinos y paños, destinados fundamentalmente a Oviedo y Avilés, como principales núcleos urbanos del Principado, pero también a León y algunas de las villas del camino que llevaba a Medina del Campo; por contrapartida tan sólo se exportaban algunas materias primas como maderas, frutos secos, cítricos y algunas pieles⁹⁷.

La excepcionalidad del Principado respecto al resto de las comunidades cantábricas puede ser explicada por distintas razones. En primer lugar, el relativo aislamiento que la disposición del relieve imponía a este territorio. Y ello a pesar de la apertura de un camino carretero costeado por el obispo de Oviedo, Diego Mínguez de Vendaña, a comienzos del siglo xvi⁹⁸. El transporte de mercancías llegadas a los puertos hacia el interior

⁹⁵ Ibídem. Carta de Diego Coronel de Bayona de 3.9.1588.

⁹⁶ J. Uriarri, «Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la Edad Media (siglos XIII al XVI)», en varios, *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Oviedo, 1979, pp. 313-367.

⁹⁷ Ibídem. P. 326.

⁹⁸ Pese a este esfuerzo por crear infraestructuras que comunicasen el Principado con la Meseta, este paso se ha mantenido como el más importante hasta casi nuestros días. Jovellanos, en 1783, afirmaba que por aquel entonces era el más transitado para acceder a Castilla, seguido a distancia por los de Cerredo, Leitariegos, Somiedo, Vegarada,

presentaba aún mayores dificultades que para otros territorios cantábricos, incrementando los costes de los transportes cuando no los imposibilitaba absolutamente cuando los inviernos hacían intransitables éste y otros pasos. Probablemente, el que Carlos V tras su desembarco en Villaviciosa procedente de Middelburg en 1517 optase por dirigirse hacia San Vicente de la Barquera camino del puerto de Palombera hacia Reinosa, según nos dejó escrito Laurent Vital⁹⁹, en vez de utilizar algunos de los pasos asturianos tuviese que ver precisamente con las mayores dificultades de los mismos frente a los de la región vecina.

El atraso económico que padecía Asturias tampoco favorecía el desarrollo del comercio. Pese a que desde finales del siglo xv y los dos primeros tercios del siglo xvi el Principado participase en un proceso modernizador que dinamizó y transformó las bases sobre las que se había asentado la vida de la región¹⁰⁰, no parece que tales alteraciones alcanzasen a modificar la realidad económica más allá de cierto aumento de la productividad y fortalecimiento de los núcleos urbanos, ya que por lo demás el cultivo seguiría quedando reducido a la franja costera, las partes más fértiles de los fondos de los valles; con el uso de instrumentos de labranza muy rudimentarios; cultivos de autoconsumo de escaso rendimiento (escanda, centeno, panizo y miyo)¹⁰¹. Un panorama en el que las hambrunas continuaron siendo un problema estructural. Destaca la crisis demográfica que se vivió entre 1572 y 1576, así como los sucesivos episodios de 1582, 1588, 1591 y 1592. En definitiva, no son circunstancias muy distintas a las del resto de la cornisa cantábrica, pero agravadas por un aislamiento que acentuaría la tendencia hacia la autarquía de este territorio.

En el Cantábrico oriental, y dejando aparte el caso de Bilbao, el puerto de San Sebastián mantiene un comportamiento paralelo al de la villa del Nervión, aunque a menor escala: salen los barcos cargados de sacas de lana

San Isidro, Ventaniella, el Pontón y Piedrafita. Vid. G. Anes, *Economía y sociedad en la Asturias del Antiguo Régimen*, Barcelona, 1988, p. 130.

⁹⁹ Citado por J. L. Casado Soto, *Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII*, Santander, 1980.

¹⁰⁰ Sobre la realidad económica y social de la Baja Edad Media en Asturias, vid. J. I. Ruíz de la Peña, «Baja Edad Media» en E. Benito Ruano y F. Jordá Cerda, *Historia de Asturias*, Cap. V, Oviedo, 1981.

¹⁰¹ G. Anes, *Economía y sociedad...*, p. 31.

con destino a Ruán, Calais o Dunkerque¹⁰², hierro y papel hacia Vigo¹⁰³, reexpediciones de algunos lienzos hacia Sevilla y Cádiz. Por supuesto, también son numerosos los testimonios de las operaciones financieras en las que se mencionan las plazas feriadas de Medina del Campo o Lyon, en las que intervienen sonoros apellidos en el negocio como los Caponi o los Maluenda.

Ya en la frontera, Irún y Fuenterrabía, presentan alguna particularidad relacionada con su posición adelantada. Así, vemos como se hacen frecuentes referencias a los correos terrestres como los de Roma o Lyon, obligados a pasar por estas localidades. Gracias a ello podemos conocer detalles acerca de las dificultades que las *Guerras de religión* les causaron, llegando a destruir los despachos, a pesar de los salvoconductos que portaban¹⁰⁴. También nos informan de cuáles eran los plazos habituales empleados por los correos y trajineros en cubrir la distancia que les separaba de Lyon (14 días en condiciones normales)¹⁰⁵.

Simón Ruiz aprovecha la estratégica situación de las villas para solicitar información detallada de la situación interna del país vecino. De ahí que los corresponsales no se limiten a comentar las últimas informaciones o rumores conocidos por ellos, sino que en los períodos más conflictivos elaboran memoriales –por desgracia, no conservados– a los que las propias cartas daban cubierta. Tampoco nos resultó extraño que los corresponsales desde Fuenterrabía fuesen militares, capitanes más exactamente, que se dirigen al mercader medinense bien para solicitar modestos créditos, bien para adquirir ciertas vituallas para la tropa¹⁰⁶ o bien para informar de la situación de las tropas de uno y otro bando en el conflicto francés.

¹⁰² AHUPV. Carta de San Sebastián de Juan de Sarobe de 20.6.1588.

¹⁰³ Ibídem. Carta de San Sebastián de Diego de Pereira de 20.3.1587 en la que se solicita que se le aseguren en Madrid 1.450 ds. sobre hierro y otras mercancías que cargan en un navío de Pontevedra, maestre Domingo del Río.

¹⁰⁴ Ibídem. Un episodio de esta naturaleza es relatado por Juan de Arbelay en una carta de Irún de 25.11.1590.

¹⁰⁵ Ibídem. Carta de Leguía de Irún de 29.11.1567.

¹⁰⁶ AHUPV. Carta del Capitán Cristóbal de Salamanquez de 3.1.1581 en la que solicita la intermediación para la concesión de un crédito de 200 rs. para adquirir algunas piezas de paño de color de a 6 o 7 rs. la vara, y camisas pasaderas de terciopelo negro de 6 o 7 rs. cada una, porque «mi gente está muy rota».

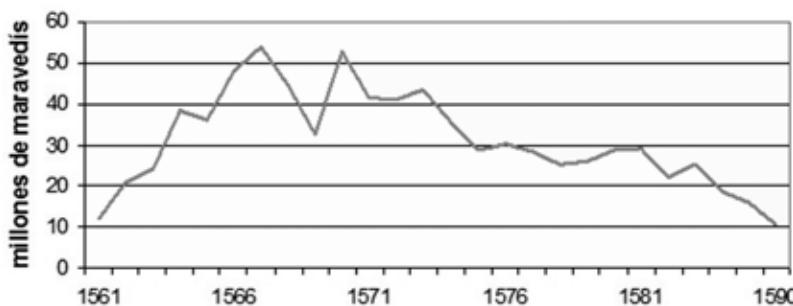


Figura 6 Evolución de los diezmos de la mar de Castilla.

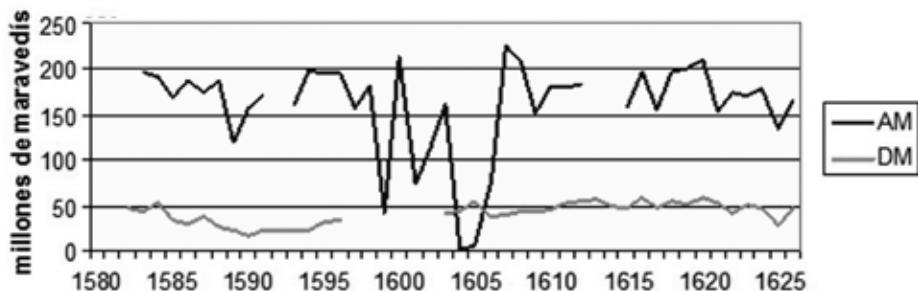
Fuente: M. Ulloa, *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977

Figura 7. Evolución comparada de los rendimientos de los diezmos y almojarifazgo mayor.

Fuente: J.E. Gelabert.

Las cartas de más allá de la raya, Bayona de Francia y San Juan de Luz, también sirven al de Medina para conocer la situación interna del país vecino, y concertar algunas operaciones de cambio¹⁰⁷.

La evolución de la dinámica comercial que sigue al periodo que cubre correspondencia, a juzgar por la evolución de las rentas de los diezmos, es claramente negativa. En las siguientes gráficas se evidencia que el ritmo decreciente de las rentas obtenidas en las aduanas de los diezmos. Esta tendencia se mantuvo a menos hasta el primer cuarto del siglo XVII, aunque con signos de cierta recuperación. Los datos ofrecidos por Juan E. Gelabert nos permiten comparar la postración en la que se instalan los diezmos

¹⁰⁷ Ibídem. Carta de Felipe Hernández de Bayona de 8.12.1581.

con la evolución seguida por el rendimiento del almojarifazgo mayor, cuyo *trend* positivo es claro, más si lo completamos con las cifras ofrecidas por Lapeyre¹⁰⁸. En definitiva, si los albores del siglo XVI habían completado el desplazamiento del eje económico desde el Mediterráneo al Atlántico, los comienzos del XVII, por lo que respecta a España, contemplan una nueva traslación del eje de la actividad económica, desde el exhausto norte castellano a las tierras meridionales.

¹⁰⁸ H. Lapeyre, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981.

LOS PROTAGONISTAS

SIMÓN RUIZ

Tomamos contacto con la documentación cuando Simón Ruiz ya se había convertido en un más que notable hombre de negocios, cuyas actividades se extendían tanto por el territorio peninsular como por el extranjero.

Sus orígenes se sitúan en Belorado, en la comarca de los Montes de Oca. Bien comunicada, hito en la ruta jacobea, cruce de caminos entre el valle agrícola y la montaña ganadera. En la Edad Media supo aprovechar estas condiciones para convertirse en una próspera villa. Sin duda alguna, no resulta ajena a esta antigua prosperidad la vocación comercial que animó a los hermanos Ruiz Embito y que les hizo abandonar su localidad de origen en busca de nuevas oportunidades.

No se sabe con certeza la fecha de nacimiento de Simón Ruiz, 1525 o 1526, pero sí que se inicia en la actividad comercial a la edad de 21 años en el comercio al por menor¹ o *regatonería*². Posteriormente, comienza a importar telas de Bretaña por cuenta propia, y hacia 1550 se traslada a Medina del Campo, ciudad en la que desarrollará la mayor parte de su vida y

¹ A esta edad obtuvo el «acta de emancipación» que le autorizaba a negociar por cuenta propia. H. Lapeyre, *Une famille de marchands: les Ruiz*, París, 1955, p. 60.

² J. Corominas y J. A. Pascual, *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, 1985. Señala que esta voz es de referencia muy frecuente desde la Edad Media, y que en el Siglo de Oro adquiere un sentido más peyorativo. Preferimos la acepción también aceptada de regatón como revendedor a la que nos ofrecen otros autores, que señalan la identificación de este oficio con los especuladores que se beneficiaban de las necesidades de abastecimiento de la población y a los que se les atribuía, por extensión, todo tipo de maldades. A. Alvar Ezquerro, *El nacimiento de una capital europea. Madrid entre 1561 y 1606*, Madrid, 1989, p. 150.



Figura 8. Retrato de Simón Ruiz Envito. Círculo de Juan Pantoja de la Cruz, hacia 1595. Museo de las Ferias (obra depositada por la Fundación Simón Ruiz).

actividades³, salvo la década de los años ochenta que pasará en Valladolid, más que por otras razones por estar allí asentada la Real Chancillería y tener que agilizar allí sus asuntos con la justicia. Su paulatina progresión comienza cuando se asocia con los burgaleses Andrés Merino y Francisco de Zamora para adquirir mercancías en Francia, para luego revenderlas en Castilla. Los mercaderes castellanos, como los Miranda, de la Presa y su propio hermano Andrés, establecido en Nantes desde 1537, constituyen sin duda el gran punto de apoyo sobre el que se apoya la palanca de su prosperidad inicial. Gracias a su hermano es que puede establecer provechosos contactos con el país vecino en un momento especialmente favorable, sobre todo, a partir de la Paz de Cateau-Cambresis, en el que a la mayor seguridad de los transportes se le une la pujanza económica española y la gran demanda de manufacturas textiles lenceras procedentes de Francia y de Flandes⁴. Hasta allí se desplazó para atender directamente sus importaciones de telas y ampliar sus actividades a Ruán, desde donde a partir de 1562 actúa como su representante Sancho de Arbieto⁵, pronto sustituido por Antonio de Quintanadueñas. Las telas elaboradas en esta zona eran muy competitivas en el mercado castellano, económicas y de gran calidad, frente a las elaboradas por la tosca industria lencera local. No menos importante fue la sociedad a la tercia parte que fraguó junto a Ivon Rocaz y Jean Le Lou y que se mantendrá hasta 1569⁶.

Resulta muy significativo que sea un «criado» de Ivón Rocaz, Maturin Bi-zeul, el que organice los primeros tiempos de las importaciones de lencerías desde el puerto de Nantes, como consignatario de las mercancías aportadas a Bilbao. Pudiera ser que la iniciativa en el negocio importador correspon-diese al mercader nantés, socio de Andrés Ruiz, y no a nuestro mercader. No obstante, ello no privaría a Simón Ruiz del mérito de haber sabido desarrollar esta actividad, y aprovechar las oportunidades sobrevenidas. Parece

³ H. Lapeyre, *Une famille de...* p. 68.

⁴ En 1552 se había constituido una compañía formada por algunos de los más importantes mercaderes de aquel momento: Miguel de Zamora, Francisco de la Presa, Vítores Ruiz, Juan de Santo Domingo, Diego de Bernuy, y los bilbaínos Juan de Orbea y Jacobo de Astigar. Esta compañía estaba fundamentalmente dedicada a la importación de tejidos franceses. Vid. H. Casado Alonso, «Crecimiento económico y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (siglos xv y xvi)», en J. I. Fortea Pérez, *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*, Santander, 1997, p. 297.

⁵ R. Rodríguez González, *Mercaderes castellanos del siglo de oro*, Valladolid, 1995, p. 37.

⁶ H. Lapeyre, «Simón Ruiz Embito y su carrera de hombre de negocios» en E. Lorenzo Sanz, (Coor.) *Historia de Medina del Campo II*, Valladolid, 1986, pp. 367-380.

que el tal Bizeul era hombre de valía por lo que una vez puesta en marcha la actividad y formado un agente que pudiera sustituirle fue requerido desde Nantes para ocuparse allí de la gestión de la compañía de Rocaz. Así que en el otoño de 1565 regresó a su Francia natal –muy a su pesar– por tierra y en compañía de unos compatriotas, dejando a Bartolomé del Barco al frente de la consigna⁷.

Las primeras cartas con las que contamos desde Laredo, datadas en 1563, coinciden con un momento muy favorable en su trayectoria profesional y de clara expansión comercial. En esos años inicia sus negocios en Sevilla como importador de lencerías, asociado a los Maluenda, y llega a situar en la capital hispalense a un factor para que llevase un control de sus negocios, Jerónimo de Valladolid, luego sustituido por Francisco de Mariaca, y más tarde por Francisco Morovelli⁸. También de esta fecha datan los negocios que regularmente mantiene con otras ciudades europeas como Lisboa⁹, o con Ruán, donde tenía desplazado a Antonio de Quintanadueñas. Y por supuesto, Amberes, lugar donde tenían su asiento los grandes hombres de negocios tanto castellanos como europeos.

No nos deja intuir la correspondencia de Laredo las dificultades por las que atraviesa en la segunda mitad de la década de los años sesenta. En verdad debieron de ser momentos duros, pero pudieron ejercer en él un efecto similar al de una vacuna; la prudencia será en adelante su seña de identidad, remiso a las invitaciones que una y otra vez le ofertan sus potenciales socios sobre la necesidad de asumir tal o cual negocio, para irritación de los mismos. Júzguese la gravedad de su situación: hubo de liquidar deudas en dinero contante en Ruán por la debilidad de su *dita*¹⁰; una partida de numerario que pretendía hacer pasar de manera fraudulenta a Francia es detenida en Miranda de Ebro y él es enjuiciado y condenado; las quiebras,

⁷ AHPUV. Carta de Bilbao de 1.12.1565 de Maturin Bizeul.

⁸ Conocemos bien a éste último como administrador de los negocios sevillanos, junto con Luís Pérez. A través de los Gómez d'Elvas sabemos que acostumbraban a especular con los cambios entre Sevilla y Lisboa, como en una ocasión en la que esperando una *estrechez* de esta última que no se produjo padecieron fuertes pérdidas. No gozaban de buena dita entre los mercaderes portugueses.

⁹ Ó. Lucas Villanueva, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*. Universidad de Cantabria. Santander, 1994. Tesina inédita.

¹⁰ Ya antes había tenido problemas cuando fue sorprendido por las autoridades un envío de 41.637 escudos que carecía de licencia de saca y que iba destinado a satisfacer las cuentas de Nantes. Llegaron a ser apresados Vítores Ruiz, Francisco de la Presa y Gonzalo Núñez. R. Rodríguez González, *Mercaderes castellanos...*, p. 37.

los alzados, se encadenan unas a otros en Sevilla debido al embargo real de la plata llegada de las Indias, cebándose también en la colonia de mercaderes burgaleses que allí estaba asentada, entre ellos a Maluenda, asociado a nuestro protagonista¹¹. Pero, como anticipábamos, saldrá tan fortalecido de la prueba, como receloso de Sevilla, a la que no volverá sino para negocios relativamente modestos¹².

Tampoco vuelve a establecer una relación societaria permanente con ningún mercader. Su posición dominante en el mundo mercantil y financiero le permite prescindir de los socios estables, aunque continúe participando en asociaciones temporales con otros hombres de negocios para llevar a cabo una operación concreta, normalmente a la tercia y, menos frecuentemente, a la cuarta parte.

Una fecha clave en este trabajo y en la vida de Simón Ruiz es el primero de septiembre de 1575. Felipe II firma el decreto de suspensión de pagos que iba dirigido contra los banqueros genoveses¹³ y hace entrar en el juego de las grandes finanzas a los mercaderes castellanos, entre ellos a Simón Ruiz, aunque su posición en la Corte no fuese inicialmente de su gusto. Lamberto Lamberti, factor de los Bonvisis en España, le consuela, mejor informado o más cauto¹⁴. Sabrá aprovechar el de Medina la ocasión brindada y con mejor o peor fortuna continuará haciendo asientos hasta 1588, a partir de entonces intervendrá más como intermediario o mandatario a comisión. Utilizó Simón Ruiz sus relaciones con las plazas de Nantes, Lyon, Amberes y con los comerciantes portugueses para apoyar a la Corona en aquellos difíciles momentos. De todas maneras, para esta época ya contaba con una dilatada experiencia en el mundo de los cambios, habituado a transferir remesas a las ferias de internacionales de cambios en las distintas plazas europeas.

¹¹ R. Rodríguez González, *op. cit.*, p. 36.

¹² Tan graves fueron las pérdidas, que en diciembre de 1568 sabemos que se desplaza a Sevilla, junto con Francisco de la Presa, para liquidar y cerrar cuentas. AHPUV, Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvas de 1.12.1568.

¹³ F. Ruiz Martín, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, 1990 (1965), pp. 16 y ss.

¹⁴ AHPUV. Carta de Valladolid de Lamberto Lamberti de 12.3.1575. «Los burgaleses se han metido mucho en negocios de Corte y quieren meterse más. Le suplico no se disguste por no estar a la parte porque ahora hay sosiego, pero pueden venir malos tiempos. Prudencia, que no son negocios tan seguros y llanos como los de Nantes».

Este año de 1575 es también una fecha señalada para nuestros laredanos. Los conflictos anglo-españoles y la rebelión de los Países Bajos tendrán paradójicamente una consecuencia beneficiosa para Laredo, ya que Ruán pasa a convertirse en el puerto de intermediación obligada entre los contendientes. Es cierto, que, como veremos, algunos mercaderes optan por utilizar la vía terrestre de Orleáns, para luego continuar por el Loira hasta Nantes. Pero no es menos cierto que por mar Laredo podía ofrecer sus ventajas comparativas respecto de Bilbao, cuya posición en el puerto de Nantes era mucho más sólida. La decadencia de la ciudad portuaria del Loira servirá de impulso brevemente a la villa cántabra entre 1578 y 1585, como se puede observar en la evolución de los ingresos de los diezmos de la mar en la aduana portuaria de Laredo (véase, figura 4). Esta situación empero no se podía mantener mucho tiempo, dado que los acontecimientos degradarían la seguridad de navegación hasta hacerla casi imposible como veremos más adelante.

A nuestro entender, la fortaleza del mercader medinense residía sobre todo en su capacidad para diversificar los riesgos, ampliando su espacio de acción allá donde consideraba que podía obtener beneficios, extrayendo todo el provecho al poder de la información. Su red de correspondentes le permitieron obtener puntual conocimiento sobre precios de mercancías y cambios, gracias a lo cual pudo manejar importantes cantidades de capital, propio y ajeno, por las plazas europeas, llegando a ser apoderado de las más importantes compañías internacionales: como los Balbani, los Bomvisis, etc. De hecho, hay autores que se refieren a él, un tanto hiperbólicamente, como el *banquero de Felipe II*, debido a su papel en la negociación de asientos con la Corona¹⁵.

A pesar de que, a partir de entonces, sus negocios basculen hacia la actividad cambiaria no por ello olvidará el tráfico de mercancías, ni lo abandonará del todo hasta prácticamente el final de su vida. Mantuvo su actividad con Flandes, utilizando Ruán como puerto de abastecimiento, al menos mientras el tráfico fue posible.

El papel que juega Laredo en su red comercial se evidencia finalmente como menor, pero pudo haber sido otro su destino. No fueron sus condiciones de partida deficientes en ningún aspecto: tenía un puerto bien

¹⁵ Señala Carande, corroborando la opinión de Henry Lapeyre, que no figuraba entre los banqueros que más dinero prestaron a Felipe II. R. Carande, *Otros siete estudios...*, p. 305.

acondicionado, gracias a las reformas llevadas a cabo desde tiempos de los Reyes Católicos; una relevante actividad pesquera, escuela de marinos capaces de enfrentarse a las aguas de la mar océano; recursos para la construcción de embarcaciones; relaciones desde antiguo con los puertos de la fachada atlántica europea; y, por último, unas comunicaciones que no eran significativamente inferiores a la de su gran rival en el tráfico con Europa, y a la postre vencedora, villa de Bilbao.

El reinicio de sus negocios con Francia, tras el levantamiento de la prohibición real¹⁶, a comienzos de la década de los sesenta, le permiten ampliar sus negocios en este país. De hecho, nunca se habían llegado a romper los vínculos comerciales con este país, pues Andrés Ruiz había contado con salvoconductos a lo largo de este periodo bélico que le permitieron comerciar desde Nantes¹⁷. Ruán se incorporará con carácter habitual al comercio de importación de tejidos, sobre todo de lienzos, con destino a los puertos cantábricos.

En la compañía de Simón Ruiz los negocios cambiarios empiezan a ganar importancia. Los mercaderes portugueses habían abierto extraordinariamente el mercado internacional, poniendo en contacto el continente asiático con Europa. Sin embargo, el incipiente capitalismo mercantil luso carecía de los medios para desplazar sus recursos financieros con fluidez, es ahí donde entra el mercader castellano¹⁸. Entre ambos se produjo una unión de carácter simbótico, ya que a los portugueses les permitía intervenir en los negocios cambiarios europeos y al de Medina obtener mayores recursos con los que afrontar operaciones de mayor envergadura, sin desdeñar la participación conjunta en el tráfico de mercancías como la pimienta, sal o el añil, que se vendían tanto en el mercado europeo como en el peninsular.

No son muchos los rasgos de su personalidad que las cartas permiten advertir, pero en términos generales parece ajustarse a lo que se esperaba de un gran hombre de negocios en la España de Felipe II. Es innegable un vigoroso espíritu emprendedor; nunca satisfecho, siempre en pos de negocios que le proporcionasen anhelados beneficios. También se ha señalado

¹⁶ R. Rodríguez González, *Mercaderes castellanos en el Siglo de Oro*, Valladolid, 1995, p. 34.

¹⁷ J. L. Azaola, «Elementos de análisis cuantitativos de los registros privados: ejemplo de los registros Ruiz de Nantes, en *Actas de las I^a Jornadas de Metodología aplicada de las Ciencias Históricas*, Santiago de Compostela, 1975, pp. 781-793.

¹⁸ Ó. Lucas Villanueva, «Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580», en *STUDIA HISTORICA*, 23, 2001, pp. 173-198.

la extrema prudencia con la que afronta sus negocios, tanta que prefiere desaprovechar la ocasión antes que asumir el riesgo de unas pérdidas. Con sus correspondientes se muestra exigente y puntilloso en lo que toca a los negocios; los desacuerdos en las cuentas son relativamente frecuentes y quedan resueltos normalmente con prontitud. Sus enojos eran temidos y no parece mostrar compasión con los morosos¹⁹, ni con aquellos que en algún momento defraudaron sus expectativas.

Conocemos sus vicisitudes personales a través de las cartas: la muerte de su primera mujer, María de Montalvo²⁰, y su matrimonio con Mariana de Paz²¹, hasta sus enfermedades y achaques²². La correspondencia nos confirma la profundidad de sus sentimientos religiosos y le sabemos de costumbres morigeradas, bien por su natural condición no muy saludable bien por convicción; además de aguar el vino –para escándalo de su hermano–, comía mucha fruta y huía de los excesos. Sabemos que apreciaba el salmón y especialmente le gustaba el escabeche de sardinas que le preparaban en Laredo, con el que gustaba regalar a sus amistades, sobre todo en tiempo de Cuaresma²³. También que se hacía traer de Francia la lamprea en barriles²⁴. Por otra parte, conocemos que vivía rodeado de lujo, dentro de la austerioridad castellana, y que a sus esposas no les faltaron los

¹⁹ AHPUV. Carta de Segovia de Amaritas de 22.11.1575. Sobre la cobranza de deudas a un difunto, llevado a la tumba, al decir del correspondiente, por el disgusto de saberse estafado por su propio hijo en más de 1000 ds., no mostraba clemencia Simón con su afligida viuda.

²⁰ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 3.9.1571.

²¹ Ibídem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 26.11.1573.

²² Ibídem de Antonio Gómez d'Elvas de 3.3.1579. Ese invierno la enfermedad le afectó hasta el punto de mantenerle en cama una buena temporada. En otra misiva, a propósito de sus padecimientos de estómago, su hermano Andrés le aconseja desde su experiencia: «yo digo que plugiese a Dios que Vm se gobernase también como yo hago y que tuviese tan buen estómago como el que yo tengo, que en verdad me parece que tengo 35 años, tan bien me hallo, y sin ningún mal ni dolor (...) y Vm hace muy mal en no beber vino y lo haber dejado por beber agua, aunque sea cojida. No le sirve de ningún bien y le gasta su estómago. Es verdad que el vino de allá es muy fuerte prencipalmente para estos tiempos, que plugiese a Dios que yo le pudiese enviar media docena e punçones de vino de Orlans y me costase a mí 3 o 4 dineros (...) y ansí le pido por merced torne a beber su vino de algunos vinos delicados que por allí habrá que ansí pligiese a Dios los tuviese en su bodega como yo los tengo en esta suya que si se pudiesen transportar sería bien presto hecho».

²³ Ibídem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 11.7.1578.

²⁴ Ibídem. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575.

más finos vestidos²⁵ y ni preciosas alhajas. De hecho, no son infrecuentes las demandas que en este sentido hacía a sus correspondientes, solicitándoles tal o cual aderezo como el *aljofre* a los lisboetas, finos lienzos en Ruán, un *esclavo negrito* para el servicio doméstico que también pide a los Gómez d'Elvas o dos caballos cordobeses.

Como sabemos, vivió habitualmente en Medina del Campo; sin embargo, por su correspondencia se revela que desde 1583 traslada su residencia por largas temporadas a Valladolid²⁶. Ello bien pudiera ser explicado porque Medina había perdido el brillo que luciera antaño; quizás también este cambio de domicilio tuviese que ver con la circunstancia de que la capital vallisoletana fuese sede de la Real Chancillería, lo que le permitía estar al tanto de sus pleitos y negocios, en tanto que en Medina del Campo quedaban sus sobrinos Lope de la Cámara y Cosme Ruiz al frente de sus oficinas.

No tuvo descendencia. En la segunda mitad de los años ochenta da entrada en la compañía a su sobrino y empleado Lope de la Cámara Arziniega, incluso antes que a su otro sobrino, hijo de Vítores, Cosme Ruiz, sin que por ello el medinense descuide en absoluto el rumbo de la empresa. De hecho, aunque en la correspondencia la presencia de sus sobrinos como destinatarios fuese cada vez más frecuente, siguió manteniendo contacto con sus correspondientes laredanos al menos hasta 1593, y era él quien seguía tomando las decisiones estratégicas, a quien se apela o invoca en los momentos de mayor gravedad.

Grandes fueron las responsabilidades que llegó a alcanzar en la empresa Lope de Arziniega. En la documentación de Laredo, aparece por vez primera en 1574, cuando firma como testigo en las oficinas de la compañía en Medina del Campo, para la conformidad en una carta de pago de cierta cantidad de dinero que se le abona a Inés de Limpias por mediación de Juan Díez de las Damas, enviado de esta última²⁷. Es de destacar que la deuda es en concepto de los gastos de transporte, encomiendas y diezmos por unos fardos de fustanes remitidos al mercader portugués Hernando de Morales. Arziniega vuelve a aparecer en una carta del 6 de noviembre de 1576, esta

²⁵ Ibídem. Carta de Laredo de Diego del Campo Arziniega de 18.3.1591. «Sobre los cuellos y el lienzo nantés me quedé corrido que Vm trate de ello, y cuando llegue a Nantes se lo enviaré».

²⁶ V. Vázquez de Prada también advierte esta circunstancia sin que llegue a extenderse en más explicaciones. Vid. *Lettres marchandés...*, p. 13.

²⁷ AHPUV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 24.9.1574.

vez como destinatario y administrador de ciertos negocios de Juan Luís de Vitoria, mercader burgalés. A partir de entonces su presencia se manifiesta aquí y allá como administrador de los negocios de la compañía, e intensificándose a partir de 1586, cuando asume la gestión de la compañía²⁸.

El hijo de su hermano mayor Vítores, Pedro Ruiz, según Lapeyre, nunca mostró verdadero interés en emprender el camino de los hombres de negocios²⁹, pero parece que todo le impulsaría en este sentido. Tuvo una vida intensa a juzgar por los indicios que nos ha dejado. Al parecer fue condenado en una sentencia al destierro en primera instancia, y para la que se solicita en la apelación una conmutación –probablemente con éxito– por una pena pecuniaria de 100 o 150 ducados³⁰, sin que sepamos el delito por el que se le condenó. Participó en varios negocios en Flandes, donde estuvo en 1575, y que pocos meses más tarde, ya en Medina del Campo, le sabemos asociado a Diego de Vitoria³¹ y a los Gómez de Elvás aprovechándose de la vinculación que existía entre éstos y su tío Simón Ruiz en Lisboa. En 1576 muere el que había sido socio de su padre Francisco de la Presa y él se convierte en la cabeza de la sociedad mercantil.

Desde esta fecha hasta 1580 aumentan las noticias que tenemos de él, parece que bastante activo en la negociación de efectos financieros y el tráfico de tejidos procedentes de Nantes³². Su espíritu un tanto imprudente también es puesto de manifiesto por su capacidad de endeudamiento, del que nos ilustra Lope de Arziniega, por entonces residente en Madrid³³. En el mismo sentido se expresa desde Bilbao Diego de Vitoria en distintas ocasiones, a pesar de que era consciente del disgusto que causarían en su

²⁸ AHPUV. Carta de Medina del Campo de Lope de Arziniega de 5.5.1586 a Andrés Ruiz. Dice Lope: «Los negocios de esta casa se gobernará de aquí en adelante por mi mano debajo del nombre de la Compañía».

²⁹ H. Lapeyre, *Une famille...*, p. 95. Este autor cita una elocuente frase con la que su tío Andrés califica el especial carácter del joven Pedro: «Il ne veut pas être marchand, mais gentil-homme».

³⁰ AHPUV. Carta de Valladolid de Francisco Lamberti de 14.3.1575.

³¹ Ibídem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 3.12.1576. Negocia con los portugueses letras que sobre él se libran en Medina del Campo, como parte de operaciones de compra venta entre Lisboa y Bilbao.

³² Ibídem. Carta de Nantes de Andrés Ruiz de 22.6.1575. Al parecer aprovecha su estancia en Nantes para enfadar a su tío, quien se queja de su comportamiento.

³³ Ibídem. Carta de Madrid de Lope de Arziniega de 16.11.1575. Dice de Pedro que adeuda en ese momento la nada despreciable cifra de *un quento* –de maravedís–, sin que el dinero de sus acreedores sea momentáneamente suficiente para enjugar el déficit.

tío tales comentarios³⁴. Por otra parte, de su entidad como empresario da idea su participación en un *partido* (asiento) con la corona de 20.000 escudos desde Medina del Campo, ciudad a la que se instala en 1577, en el que también están los Gómez d' Elvas y Luís Álvarez Caldera y que había de ser librado en París³⁵. No parecen malos sus comienzos en el mundo de los negocios, pese a las reservas que sobre sus aptitudes mantenían sus propios tíos; pero lo cierto es que nunca sabremos cuál hubiese sido su trayectoria, toda vez que murió a consecuencia de las heridas recibidas en un duelo, en el que, al decir de su tío Simón, parece que mostró un tan caballeroso como imprudente comportamiento con su victimario, a quien, desarmado en un lance, le permitió recoger su espada. Tal vez le perdiése la asunción de un papel, el de caballero, que interpretó probablemente mejor de lo que lo hubiese hecho un auténtico noble. Simón Ruiz se mostró sinceramente afligido con esta pérdida y así se lo expresa a Andrés Ruiz.

Vítores, otro sobrino de Simón, tomó los hábitos con la intención de seguir la carrera eclesiástica³⁶. Por lo tanto, el único sobrino que le quedaba como posible sucesor era Cosme; sin embargo, su tío intuía que no estaba capacitado para asumir las riendas de la compañía. El tiempo acabaría por darle por completo la razón.

Desde mediados de los años setenta Lope de Arziniega formaba parte de la compañía. Con cierta frecuencia es él quien asume negocios y a quien se dirigen directamente los correspondenciales para los más diversos asuntos: importación de telas, envío de remesas de fondos... que asume hasta concluirlos. Por desgracia para la firma, a la muerte de Simón Ruiz, su experiencia y buen juicio fueron despreciados. Cosme Ruiz lo aparta y este error tendrá consecuencias rápidas y fatales para la propia compañía.

Del resto de la familia sabemos que un sobrino de Lope, Pedro del Campo Arziniega, procedente de Bilbao, estará de paso en Laredo a mediados del mes de marzo de 1591, retenido por un temporal que le impide proseguir su viaje a Nantes, a donde se dirigía en compañía de su esposa. Gracias a sus tres cartas sabemos que las comunicaciones en el Cantábrico estaban en

³⁴ Ibídem. Carta de Bilbao de 25.1.1579 de Diego de Vitoria.

³⁵ Ibídem, Carta de Lisboa de 25.2.1578 de Antonio Gómez d'Elvas.

³⁶ AHPUV, En una carta enviada a los Bonvisis de Lyon les solicita ayuda para su sobrino en Roma: «Con esta un crédito que Pedro Ruiz y yo hemos dado sobre Vs Ms a mi sobrino Vítores Ruiz, el cual es remitido para Roma y lleva 2 o 4 días desde rédito. Suplico tomen a Roma a algunos amigos para que provean de lo contenido en este crédito».

una situación muy difícil, hasta el punto de que desde Nantes, Andrés Ruiz, *el joven*³⁷, le pide que por su seguridad espere la llegada de la flota y no se embarque en las zabras de Quijas como tenía previsto³⁸.

LOS RUIZ DE NANTES

Desde Nantes y, en torno a 1575, la mayor parte de las cartas son remitidas por su sobrino Julián Ruiz. Para entonces Andrés Ruiz ya era un hombre mayor, que había logrado una posición empresarial sobresaliente³⁹. De hecho, la corona francesa recurriría tanto a sus buenos oficios como a su fortuna para solucionar sus problemas financieros. Todo lo cual, al final no le acarearía sino disgustos⁴⁰.

Había llegado a esta ciudad antes de 1537. Nantes había comerciado desde antiguo con España y, a pesar de los conflictos entre ambas potencias, había permitido la consolidación de un importante grupo de mercaderes castellanos, como los Miranda o de la Presa. Entre ellos y entre los propios franceses, Andrés se granjea la reputación de hombre capaz y honrado y se consolida en esta plaza como mercader, donde llega a naturalizarse como vecino en 1546.

La actividad mercantil es normalmente anterior a la financiera, y este caso no es una excepción. Desde este centro comercial de Nantes concierta la adquisición de una gran variedad de mercancías con destino a la Península:

³⁷ Este Andrés Ruiz es el sobrino de Simón. Muerto su padre en 1580, sus hijos Julián y Andrés no pudieron permanecer juntos mucho tiempo a pesar de que este había sido el deseo de la familia. De todas formas esta ruptura resultó a la postre efímera, ya que después de una estancia en España de poco menos de un año, Julián muere víctima de unas fiebres y es Andrés quien asume el control de la firma. Vid. H. Lapeyre, *Une famille...*, pp. 84-87.

³⁸ AHUPV. Carta de Laredo de 18.3.1591 de Pedro del Campo.

³⁹ En 1574 Enrique III le había concedido un año antes la exención de impuestos. Andrés ufano le participa a su hermano de la novedad. AHUPV. Carta de Nantes de Andrés Ruiz de 20.9.1575.

⁴⁰ En los últimos años de su vida arrendó la cobranza de todos los peajes rurales de la provincia de Bretaña a cambio de 170.000 libras tornesas al año. Al parecer las condiciones devinieron en escasamente favorables a sus intereses pese a lo cual mantuvo sus negocios con la hacienda real para garantizarse la mayor parte de lo que había prestado a la corona. H. Lapeyre, *Une famille...*, p. 49.

telas de distintas regiones de Bretaña, papel y libros de París, trigo, etc⁴¹. El Cantábrico era el principal destino de estas mercancías, desde donde pasarían al interior de la Península, pero también Sevilla fue receptora de sus envíos. Sabemos que estuvo inicialmente asociado a su hermano Vítores Ruiz y a su primo Francisco de la Presa, a la vez que trabajaba como comisionista para diversos negociantes de Ruán, Lyon y de Thiers. También mantuvo una relación estrecha con los Bonvisis de Lyon y de Amberes, con quienes negociaba los giros de letras. Fue su hermano Simón quien le pusiera en contacto con Gabriel de Zayas, a la sazón secretario de Felipe II para los asuntos de Francia. Así se expresa Andrés: «Agradezco mucho que escribiese al Secretario Zayas para que se ocupe de mis asuntos en la Corte, que no sabía yo a quien acudir»⁴².

Lapeyre, con mucho mayor conocimiento de causa, nos sitúa a Andrés, como empresario, en un nivel inferior al de su hermano Simón. Por nuestra parte sí que podemos afirmar que entre ambos no sólo existía respeto sino también el amor fraternal. En el nivel más personal, los consejos que el hermano mayor ofrece a Simón demuestran el afecto y la ascendencia que el de Nantes tenía sobre Simón. No así con Julián, el primogénito de Andrés, con el que siempre mantuvo una relación difícil.

Para estos años, hacía ya tiempo que Julián tomaba parte activa en los negocios de la compañía. Contrajo matrimonio con Juana Rocaz, hija de antiguo socio de su padre, el también importante mercader Ivon Rocaz, fortaleciendo su posición como hombre de negocios. Había estado haciendo sus prácticas en Medina del Campo y su falta de competencia debía de ser tan bien conocida para su tío como lo era para su propio padre. La escasa consideración de Simón hacia su sobrino se evidencia en la correspondencia: ora desatendiendo sus sugerencias ora teniendo este último que acudir a su padre para que Simón, ahora sí, aceptase la operación propuesta. Estos desencuentros suelen estar motivados por problemas en las cuentas⁴³ o por las dificultades que tenía Julián para encontrar buenos tratos con los que hacer los cambios sobre Lyon⁴⁴. Su padre siempre estuvo dispuesto a exculpar

⁴¹ Véase J. J. de Azaola, «Elementos de análisis cuantitativos de los registros privados: ejemplo de los registros Ruiz de Nantes», en *Comunicaciones en Actas de las I^a Jornadas de Metodología aplicada de las Ciencias Históricas*. Santiago de Compostela, 1975, pp. 781-793.

⁴² AHPUV. Carta de Andrés Ruiz de Nantes de 20.4.1575.

⁴³ Ibídem. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575.

⁴⁴ Ibídem. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 13.4.1575.

los errores del hijo con razones más o menos convincentes. El cariño que le profesa se desliza entre estas afligidas líneas: «Julián Ruiz se quiere independizar y salir de casa, aunque aquí está bien y todo se les ha pagado. Tiene una buena mujer»⁴⁵.

Tras la muerte de su padre acaecida en 1580, Julián decide seguir por su cuenta y rompe la sociedad que tenía con su hermano y también heredero Andrés. Muere prematuramente en 1583, quedando como único jefe de la casa Andrés Ruiz, *el joven*. Lo cierto es que tampoco parecía estar dotado para los negocios y los pleitos incoados contra él por deudas se suceden sin interrupción. Somos testigos de esta penosa situación a través de una carta remitida por Pedro del Campo⁴⁶. Su desastrosa gestión acabará por llevar la compañía a la ruina.

LOS CORRESPONSALES DE LAREDO

Desde Laredo, no es muy extensa la nómina de los agentes que trabajaban al servicio de Simón Ruiz. La primera misiva de la que tenemos constancia es enviada por el propio Juan de Peñalosa, administrador de los *diezmos de la mar*, a propósito de unas obligaciones que había de hacer efectivas Simón Ruiz a Don Juan de Austria. Y es que la Casa Real le había asignado por aquel entonces la cantidad de 15.000 ducados –lo mismo que a la princesa Juana–. Es de suponer que parte de ellos estuviesen consignados a las cuentas de los diezmos de Juan de Peñalosa⁴⁷.

La documentación también nos permite advertir la ductilidad de Peñalosa, pues además de reorganizar la estructura recaudatoria de los diezmos de la Mar, se encarga de «ensayar» unas minas de alumbre en la zona de Santander (¿Macizo de Peña Cabarga?) siguiendo las instrucciones del Rey. Y es que la demanda de alumbres alcanza a comienzos de los años sesenta su apogeo⁴⁸, ya que a las necesidades castellanas se añaden las de Francia e Italia, y, sobre todo, las de los Países Bajos, donde Amberes era el mercado que abastecía

⁴⁵ Ibídem. Carta de Andrés Ruiz de Nantes de 26.2.1575.

⁴⁶ Ibídem. Carta de Laredo de Pedro del Campo de 12.3.1591. «(...) También me escribe para suplicar a Vm le hiciese merced de hasta 1000 escudos, incluyendo los 400 que Vm ya le ha dado, que tiene necesidad de ellos».

⁴⁷ Ibídem. Carta de Laredo de Juan de Peñalosa de 3.15.1563.

⁴⁸ F. Ruiz Martín, *Los alumbres españoles. Un índice de la coyuntura económica europea en el siglo XVI*, Madrid, 2005, p. 102.

un vasto *hinterland* altamente especializado en la producción textil. En la correspondencia que mantuvo Margarita de Austria con Felipe II⁴⁹ en 1562 se advierte el interés de Margarita por conocer la situación de los hallazgos de estos yacimientos en el norte de la Península. Estos se localizaron en Galicia y *alrededor de Santander y Laredo*. A pesar de las esperanzas puestas en ellos, los ensayos resultaron frustrantes y la iniciativa de explotación no pudo ser llevada adelante.

En este mismo año de 1563 es Francisco de Cachopín quien parece ocuparse de los asuntos de Simón Ruiz en Laredo. Los Cachupín formaban parte de una de las rancias familias de la oligarquía laredana; concretamente Francisco aparece vinculado al muy importante mercader burgalés Diego de Bernuy. Esta familia de mercaderes también tendrá contactos con los Ximénez. Un Cachopín residió en Lisboa desde 1585 a 1589 como su factor⁵⁰ de los Rodríguez d' Evora y los flamencos Weere.

Andrés de la Maza es otro de los conspicuos correspondientes desde Laredo. Se trata de uno de los más importantes mercaderes de origen montañés de la época; tal vez el más importante, por encima de Alonso de la Bárcena. Cuando entra en la correspondencia laredana, se encuentra en situación de «retirada». Había llegado a ser cónsul de España en la ciudad de Brujas⁵¹, y su trayectoria se remonta a su sociedad con el burgalés Francisco de la Presa, hasta la muerte de éste en 1577, cuando pasa a dirigir la compañía en Amberes⁵², con la autorización de la viuda.

Sabemos que mantuvo contactos, además de con el mencionado Cachupín, con el también laredano Diego de Quintana, su agente en Medina del Campo, y con Juan de Bayona. Su regreso a España, sin duda estuvo relacionado con la caída de Amberes en manos rebeldes, pero también con un proceso que se le abrió bajo la acusación de haber conspirado para acabar con la vida del Príncipe de Orange. Y el propio viaje de regreso de Andrés, al que hace referencia en sus cartas, indica cuál era la ruta terrestre seguida tanto por viajeros como por mercancías para llegar a España de

⁴⁹ AGS. CJH, 46 (252 y 254). Se puede consultar a L. P. Gachard, *Correspondence de Margerite d'Autrice avec Philippe II, 1559-1565*, Bruxelles, p. 188.

⁵⁰ V. Vázquez de Prada, *op. cit.*, pp. 225-226.

⁵¹ ARCH. Leg. 261, fols. 52-64. En este documento aparece con el papel de consignatario de un importante envío de sacas de lana (1.731 sacas), fletado por los «huéspedes cargadores» desde Santander en 1570.

⁵² V. Vázquez de Prada, *op. cit.*, p. 220.

forma segura: por tierra se dirige a Calais, y desde allí a Ruán, pasando a París y finalmente por el camino del Loira hacia Nantes, donde embarca para Laredo⁵³. Aquí, sus tratos con Simón Ruiz, se limitan a la intermediación en el tráfico de algunas letras de cambio entre Lyon y Medina del Campo. No puede reprimir una queja por la falta de noticias que recibe de Simón Ruiz, añorando, sin expresarlo, la relevancia perdida.

Diego Álvarez es un mercader al que podemos encontrar en Toledo, y que también situamos en Medina del Campo y, ocasionalmente, en Valladolid, pero que también residió en Laredo que sepamos al menos en dos periodos, en 1570 y en 1576. Al parecer el motivo de su estancia, en ambos periodos, se debió fundamentalmente a la cobranza de unos débitos. Este activo hombre de negocios pertenece a la extensa red comercial de Simón Ruiz, de la que, por otra parte, él también se beneficia, sin que se pueda decir que pertenezca a la compañía. Se trata de un tipo de relación simbiótica por la que ambos salen beneficiados: el de Medina se sirve del de Toledo para la venta de las más diversas mercancías; es decir como agente comercial, pero sin percibir por ello comisión. Bien es cierto que en ocasiones él se concierta con un tercero, que sí es comisionista⁵⁴. También solía ser requerido para la cobranza de los débitos contraídos por sus acreedores bien en Toledo, Laredo o donde alcanzase sus contactos personales. Por su parte, Diego Álvarez recurre a la red comercial utilizada habitualmente por Simón Ruiz, tanto para su aprovisionamiento de mercancías, como para la transferencia de recursos financieros allí donde lo precisase, Flandes o Lyon, por ejemplo.

La proximidad a un mercader de la talla de Simón Ruiz podía generar muchos otros beneficios derivados de ascendencia que su figura ejercía sobre los más diversos espacios y personas. Es el caso de una inversión inmobiliaria que plantea Diego en la ciudad de Toledo. Se trataba de una heredad de nombre «El Cigarral», propiedad del suegro de Francisco de la Presa, cuyo valor de compra fue acordado en 500 ducados –más el 10 % de alcabala–, con un plazo de 3 o 4 años. Se formaliza la cédula de pago, pero al recibir nuevas y mejores ofertas se quiere desdecir de lo pactado. Además en una carta posterior se nos dice que sobre la propiedad existe la

⁵³ AHPUV. Carta de Laredo de Andrés de la Maza de 19.12.1583.

⁵⁴ Ibídem. Carta de Toledo de Diego Álvarez de 1.3.1575. En ella Diego refiere la existencia de un amigo que vende telas «de extranjeros» (de importación) a cambio de una comisión variable.

carga de un arrendamiento, cuyo vencimiento se dilatará casi un año más. Finalmente todo se resuelve favorablemente para los intereses de Diego Álvarez gracias a la mediación de Simón Ruiz ante Francisco de la Presa⁵⁵. No podemos asegurar si esta inversión inmobiliaria forma parte de la estrategia inconsciente de «traición» a su grupo, abonando la tesis de Braudel, o sencillamente aprovechar una buena ocasión para rentabilizar su capital⁵⁶.

Inés de Limpias y Juan de Bayona

La presencia de la mujer en la documentación es, en general, bastante modesta. Se hace referencia a las mujeres como esposas o viudas, objeto de atenciones y respeto; personajes de presencia latente pero indudablemente secundaria. Tal es el papel de «menor de edad» que la historiografía tradicionalmente les asigna en este periodo histórico⁵⁷, sin duda con fundamento,

⁵⁵ Las inversiones inmobiliarias se convirtieron en este periodo en una salida rentable por el aumento de los alquileres (proceso inflacionista) y el aumento del valor de los terrenos. Se produce una pugna entre los ricos especuladores para adquirir nuevos solares en los que poder edificar. Vid. R. Pike, *Aristócratas y comerciantes*, Barcelona, 1978, p. 107.

⁵⁶ Sobre este polémico concepto véase. B. Yun Casalilla, «¿Traición de la burguesía vs. Crisis de la aristocracia? Por una revisión de la historia social y de la cultura de las élites de la Europa del Antiguo Régimen», en VV. AA.: *Banca, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los Antiguos Países Bajos (1505-1700)*, Madrid, 2006, pp. 509-531.

⁵⁷ M. Fernández Álvarez, *La sociedad española en el Siglo de Oro*, Madrid, 1989, p. 172. Bien es cierto que sobre la cuestión se han pronunciado otros autores, matizando la posición tradicional. Se habla de la participación de las mujeres como tasadoras púlicas o en negocios muy pequeños en algunas ciudades europeas como Nuremberg. Vid., M. E. Wiesner, ¿Buhoneras insignificantes o mercaderes esenciales? Las mujeres, el comercio y los servicios en Nuremberg durante la Edad Moderna, en J. S. Amelang, y M. Nash, (eds.): *Historia y género: las mujeres en la Europa moderna y contemporánea*, Madrid, 1990, pp. 177-189. Por otra parte, José Gentil da Silva afirma que en el siglo XVI todavía «persistía» la igualdad entre hombres y mujeres, remitiéndonos a una situación pretérita en la que la mujer mantenía con el hombre una igualdad que estaba presente en la vida sexual, el patrimonio, el trabajo y hasta en el espíritu de iniciativa. Esta situación se transformaría paulatinamente, iniciándose el cambio en el mundo urbano, ya desde el siglo XIV. Vid. su trabajo «La mujer en España en la época mercantil: de la desigualdad al aislamiento» en VV. AA.: *La mujer en la Historia de España (siglos XVI-XX)*, Madrid, 1990, pp. 13-16. En el mismo sentido de atribuir un mayor protagonismo a las personas de sexo femenino, aunque en este caso refiriéndose al País Vasco está Jean Philippe Priotti para quien la mujer toma parte activa en numerosos negocios condicionada en este caso por fuertes tasas de emigración masculina. Pero también para Sevilla afirma que «en los siglos XVI y XVII numerosas mujeres participan financieramente en compañías vascas de gran radio de acción». Vid. *Bilbao et ses marchands...*, pp. 198-200 pudiera nuestra Inés de Limpias asimilarse a la situación de sus vecinas vizcaínas.

pero he aquí que en Laredo la persona que administra la consigna de uno de los principales mercaderes castellanos era una mujer, Inés de Limpias. Se trata de una función ambicionada por otros mercaderes laredanos, caso de Pedro de Bayona, dado lo provechoso de semejante relación. Todo lo cual exigía de Inés la máxima competencia y el celo en su labor, ya que de no ser así el de Medina no hubiese dudado ni un instante en buscarse otro colaborador, tal era el proverbial rigor y la seriedad con que trataba sus asuntos.

No sólo cumplió eficazmente su trabajo sino que se granjeó el respeto de Simón Ruiz hasta el punto de que éste tratase de hacer valer sus influencias en distintas ocasiones para favorecer tanto a Inés como a su sobrino. En este sentido, cabe destacar el apoyo brindado por Simón Ruiz a Juan de Bayona en el intento de atraerse el comercio marítimo nantés hacia Laredo, en perjuicio de Bilbao, episodio que desarrollaremos más adelante.

El caso de Inés de Limpias no parece ser tan excepcional. En el vecino País Vasco, las fuertes tasas de emigración masculina favorecían la recluta para el mundo de los negocios de las mujeres, hasta el punto de que ciertos sectores del comercio les estaban reservadas por entero, caso de la venta al por mayor de aparejos⁵⁸. En Sevilla, en los siglos XVI y XVII son numerosas las mujeres que participan financieramente en compañías vascas de gran radio de acción; también mujeres cántabras y sevillanas toman parte de la vida comercial⁵⁹.

No es mucho, aunque sí muy significativo, lo que podemos decir de esta mujer. Sus cartas son breves y trata los asuntos de forma muy directa; con un estilo claro en el que apenas se permite digresiones sobre alguna otra circunstancia ajena a lo estrictamente comercial. Tan sólo algún comentario sobre la situación política en Flandes en el que vitupera a los sublevados, lo que no nos sorprende tanto por su dureza –son relativamente frecuentes estos comentarios en todos los correspondenciales– cuanto por proceder de ella, normalmente lacónica y austera en sus escritos. Otro rasgo que sin duda gustaba al de Medina es su costumbre de anotar cuidadosamente en sus cartas no sólo las cuentas sino que también señala pormenorizadamente los conceptos de cada gasto. Sus envíos se hacen sin más retraso que los justificados por razón del estado de los caminos o la falta de mulateros. Los

⁵⁸ J. PH. Priotti, *Bilbao et ses marchands...*, p. 198.

⁵⁹ Ibídem, p. 200.

problemas derivados por los daños sufridos por la mercancía en el transporte o las demoras injustificadas son resueltos por ella de modo expeditivo y hasta severo. Rigor y eficacia son los atributos de su gestión. No es extraño que Simón Ruiz tuviese puestas en ella sus complacencias.

Pensábamos que ella había llegado al mundo de los negocios de forma indirecta como era lo habitual para su género; es decir, lo habitual era que esta situación se diese como consecuencia del fallecimiento del marido, ya que en ese preciso instante la mujer pasaba a ocupar su puesto tanto en los asuntos estrictamente familiares como en los negocios; circunstancia que implicaba también hacerse cargo de los haberes y las deudas. Un precioso testimonio⁶⁰ de Maturín Bizeul, francés afincado en Bilbao y corresponsal habitual desde esta villa en los años sesenta, nos desengaña. Y es que en una visita accidental que hace a Laredo con el objetivo de entrevistarse con Juan de Peñalosa, administrador de los diezmos, y solucionar un enojoso pleito relacionado con el embargo de unos fardos en la aduana de Orduña, escribe haber sido muy bien recibido por dos personajes laredanos: Francisco Cachupín e Inés de Limpias, a los que reconoce no sólo el buen trato que le dispensaron sino también las buenas condiciones para poder tratar los asuntos de Simón Ruiz, y así se lo hace saber a éste: «Me despedí del Sr.(-Juan de) Peñalosa y del Sr. (Francisco) Cachupín que cierto es un honrado hombre, y que él y la Sra. Inés de Limpias según me parece tienen deseo de servir a Vm y en esto aunque es poca cosa lo mostraron por que como allá me fui no pensando ir por que pensaba topar a Peñalosa en Valmaseda, sin llevar ninguna carta para ellos ni conocerlos solicitaron el negocio por sólo decir que yo era criado de Vm como si fuera cosa propia»⁶¹. Ello equivale a decir que la posición de ambos era ya lo suficientemente relevante como para poder aspirar a semejante papel y que sus negocios les habían proporcionado la fama de honrados, condición inexcusable para la sociedad de la época y más en el mundo de los negocios. Probablemente no podamos hablar con propiedad de una *self made woman*, pero lo cierto es que dada su trayectoria posterior no estaríamos muy alejados del tópico.

Creemos que era hija de Mateo de Limpias⁶² quien ostentó diversos cargos en la villa como los de mayordomo, fiel y bolsero del Ayuntamiento. La

⁶⁰ AHPUV, Carta de Maturín Bizeul de Bilbao de 1.10.1565.

⁶¹ AHPUV. Carta de Bilbao de Maturín Bizeul de 1.10.1565.

⁶² AHPC. Libro y Cuentas de las alcabalas y propios y rentas de la villa de Laredo. Leg 5, doc. 4, vid. M. Valdor Arriarán, *Libro de cuentas de Laredo*, Santander, 2002.

sabemos casada con Juan de Bayona Sarabia, hermano de Rodrigo de Bayona Sarabia, otro próspero comerciante y padre de Juan de Bayona Marañoñ el cual estaba llamado a alcanzar gran relevancia en la documentación y en la villa de Laredo. También que su marido fue regidor y arrendador de rentas y de una botica, que era el nombre que se le daba a los comercios que figuraban entre los propios del regimiento laredano, situada junto a la Audiencia de Laredo; así mismo, fue arrendador de la alcabala de la mercería, del sebo y de la cera, de cueros y cáñamos, y de la del vino, que era la que con diferencia representaba su inversión más importante⁶³.

Inés de Limpias principia su actividad en la correspondencia de hecho en 1570, ya viuda⁶⁴. El hecho de que tuviese un comercio abierto en la villa, nos lleva a pensar que su marido fue un hombre dedicado al comercio local al detalle, con cierta capacidad financiera como demuestra su actividad arrendataria, lo que compaginaría con los tradicionales tráficos a la meseta. Es decir, Inés, heredera de los negocios de su marido, tendría capacidad suficiente para anticipar los gastos generados por los tráficos consignados a Simón Ruiz, a la vez que conocería los entresijos del transporte terrestre. Por último, era necesario que alguien la avalase, que se hiciese garante de su *buena dita*, dado que las primeras cartas de Laredo fueron enviadas por Francisco Cachupín, bien pudiera ser éste que dado el buen juicio que mereció a Maturin Bizeul y al desistir Francisco Cachupín de mantener negocios con el medinense por razones que desconocemos, quedase ella como consignataria de sus tráficos. En cualquier caso, la desaparición de Juan de Bayona, antes de 1563, dio ocasión a esta mujer de demostrar su gran valía y capacidad para el mundo de los negocios. No sólo fue apreciada por Simón Ruiz, también sabemos que gozaba de la confianza de mercaderes flamencos quienes le confiaban sus asuntos en España⁶⁵.

Tanto ella como su marido pertenecían al sector acomodado de la sociedad de Laredo. Este matrimonio es el habitual producto de las estrategias

⁶³ AHPC. Las rentas de las alcabalas del vino únicamente eran superadas por las del pescado, aunque bien es cierto que éstas últimas representaban más del doble de las generadas por aquellas. Leg 5, 4, documento 14, fol. 170 r.

⁶⁴ AGS. CM. Leg. 161. De ella la sabemos ya viuda en 1563 cuando se consigna un juro a su favor de 20.000 mrs., situado sobre las rentas de la aduana del puerto de Laredo. En otra nota de 1565 se le hace acreedora de 14.200 mrs. por la restitución de diezmos cobrados de más, por descuido del dezmero Arnao del Hoyo.

⁶⁵ AGS. CM. Leg. 162. Banter Golen la apodera para percibir una restitución de los diezmos sobre un descamino injustamente calificado como tal.

matrimoniales cerradas y endogámicas de estos estratos sociales que estaban guiadas por el afán de consolidar los bienes patrimoniales; mucho menos libres los contrayentes a la hora de elegir pareja que si perteneciesen a los grupos inferiores. En cualquier caso, representan un ejemplo de matrimonio de un grupo social en ascenso, en el seno de una sociedad relativamente dinámica como corresponde a una villa portuaria, abierta a las iniciativas mercantiles. Tales deseos de ascenso culminarán en su sobrino Juan de Bayona Marañón que ocupará ya cargo de Regidor perpetuo, interviniendo de forma efectiva en la política municipal y, por lo que sabemos, con cierta ascendencia sobre el conjunto del regimiento, bien es verdad que en un momento en el que la decadencia había hecho presa en la villa.

La introducción de Juan de Bayona Marañón por su tía en la correspondencia fue progresiva, comenzando por ser mencionado en la despedida con un breve besamanos en una carta del 19 de octubre de 1574. A partir de esta fecha, invariablemente, Inés añade ésta u otras fórmulas similares con lo que ya anticipa la provisionalidad de su posición, a la espera de que la mayoría de edad de su sobrino la relevase de estas tareas. No podía ser de otro modo, ni posiblemente ella ambicionase otra cosa, tales eran las convenciones sociales que caracterizaban aquella época.

Pero aún había de darse un paso más y este era el reconocimiento a todos los efectos de la firma de su sobrino como igual a la suya propia. En efecto, el 23 de agosto de 1577 Inés de Limpias solicita de Simón Ruiz que reconozca a su sobrino y le otorgue poder para llevar sus asuntos en Laredo (había cumplido su sobrino los veintiún años, umbral de la mayoría de edad?), declarando el mutuo acuerdo en esta solicitud. La gestión de los asuntos será compartida, aunque como era habitual también diferenciada, encargándose de manera individual de los asuntos, así como el seguimiento de los mismos. La última carta de Inés de Limpias es del 3 de septiembre de 1578. No volvemos a saber de ella hasta que las condolencias mostradas por Simón Ruiz a su sobrino nos hagan saber de su fallecimiento en el año de 1582.

Juan de Bayona debuta como corresponsal el 16 de septiembre de 1577. A lo largo de los años adopta distintos apellidos en su firma: primero como Juan de Bayona, luego como Juan de Bayona Marañón, luego como Juan de Bayona Marañón de la Casa, y finalmente como Juan de Bayona de la Casa. Este tipo de comportamiento era el acostumbrado ya que los niños al nacer eran reconocidos por su nombre de pila y por los apellidos de su padre, pero al alcanzar la mocedad comenzaba a emplear uno o dos apellidos a

continuación del nombre que eran elegidos entre los de la familia⁶⁶. De hecho, podía ocurrir que dos hermanos no utilizasen apellidos comunes. Esto nos supuso algunos quebraderos de cabeza iniciales. En realidad, los apellidos eran tenidos como una forma de representación, de modo que los hijos podían recurrir a los segundos apellidos del padre o de la madre según el éxito o prestigio de una u otra línea familiar.

Juan de Bayona, casado con María de Espinosa antes de 1583, no sólo recibirá envíos consignados para Simón Ruiz, también los hace para el toledano Diego Álvarez, quien, por otra parte, formaba parte de la red comercial del de Medina. También recibe y reenvía correo, en su condición de hombre de frontera, tanto hacia Castilla como hacia el otro lado de los mares. Sin duda alguna, de su carrera como mercader y consignatario, el episodio más relevante es el de haber encabezado una iniciativa para atraer hacia el puerto de Laredo el tráfico marítimo procedente de Nantes. Estas negociaciones las lleva a cabo en los años ochenta desde su posición de Regidor perpetuo y Diputado de Laredo ante la Junta de las Cuatro Villas. En sus manos depositaron los mercaderes locales el destino de la villa, sin que, pese a sus muchos esfuerzos, pudiera hacer nada por cambiar el discurrir de los acontecimientos, ni remediar el ocaso de la villa.

Un descendiente suyo nos permite acercarnos a la formación de los mercaderes, que se iniciaba con el estudio de las primeras letras⁶⁷ y culminaba con un meritoriaje al servicio de algún otro mercader, bien de la propia compañía, bien de algún otro que estuviere en la órbita de la familia. Las primeras labores que se les encomendaban eran las propias de los oficiales de la compañía, esto es, almacén, correspondencia, contabilidad de las operaciones, etc. En algunas ocasiones se les buscaban destinos foráneos para que pudiesen adquirir experiencia en otras plazas con las que la relación comercial fuese intensa o que por tener una posición estratégica proporcionasen una formación muy completa, como era el caso de Flandes en pleno corazón noratlántico, o Ruán, capital de Normandía, a medio camino entre Flandes, junto a la desembocadura del Sena y bien comunicado con París.

Desde Laredo y para la firma de Simón Ruiz conocemos el caso de un joven encomendado al servicio del mercader medinense. Juan de Bayona

⁶⁶ A. Ibáñez Pérez, *Burgos y los burgaleses en el s. XVI*, Burgos, 1990.

⁶⁷ H. Lapeyre, *Une famille...*, pp. 137-139.

en 1584 hace referencia a un muchacho, tal vez hijo del propio Juan con estas palabras:

Maçita ha estado convaleciendo y está ya bueno, y va con mucha voluntad a servir a Vm, y con el deseo de acertar tengo esperanzas en Dios que dentro de breve tiempo ayudará en papeles a quitar algún trabajo a Vm, que lo deseo en extremo, porque yo estoy bien satisfecho de lo que le encargué sobre dar salida, porque entiende razonablemente para la edad que tiene. Sólo suplico a Vm hasta más adelante no se le dé mucha libertad porque es muchacho y podría aprovecharse de algún mal consejo que los hay muchos en Valladolid⁶⁸.

Y es que, en efecto, para un joven de Laredo la ciudad de Valladolid sería toda una panoplia de tentaciones que acechaba su virtud. De él únicamente sabemos que también se llamaba Juan y que respondió con corrección y brevedad a una carta en ausencia de su padre. Tampoco sabemos el tiempo que pasó al servicio de Simón, ni si regresó definitivamente a Laredo.

Pedro de Bayona, Martín de Bayona y Diego de Quintana

Pedro de Bayona no era un hombre de Simón Ruiz, ni, en puridad, se le puede considerar un consignatario del mercader medinense. Pese a lo cual son bastantes las ocasiones en que se hace cargo de portes de hombres que estaban en la órbita de éste. Sus misivas están más relacionadas con los asuntos de Diego Álvarez, ya que éste utilizaba la capacidad gestora de la compañía para liquidar deudas, librar fondos o anticipar créditos. De todas formas, no perdía ocasión Pedro de solicitar a Simón Ruiz para que le *hiciese merced* de alguna encomienda. Todo fue en vano. No sabemos si este rechazo se debía a la confianza que tenía en Juan de Bayona, o a la desconfianza que le inspiraba Pedro. Incluso escribe a Luis Álvarez en Amberes para procurar de éste el que abandonase a Pedro de Bayona y pasase sus negocios a Juan de Bayona, a lo que Luis le responde de forma negativa⁶⁹: Lo cierto es que sus cartas mantienen un tono muy diferente al de Inés de Limpias o Juan de Bayona. Se muestra exigente, directo y hasta un punto orgulloso en sus asuntos; tal vez dolido por no gozar del aprecio de Simón Ruiz. Sabemos que era el consignatario de Diego Álvarez, de Luís Álvarez Caldera⁷⁰, mercader de Amberes, y del socio de este último, Alonso

⁶⁸ AHPUV. Carta de Laredo de 31.12.1584 de Juan de Bayona.

⁶⁹ Ibídém. Carta de Amberes de 24.3.1587 de Luís Álvarez Caldera.

⁷⁰ Los Álvarez Caldera formaban una de las más poderosas familias portuguesas establecidas en Amberes. Luís era sobrino de Rodrigo Álvarez Caldera. Mantuvieron activas

de la Bárcena⁷¹. Como Juan de Bayona, también alcanza Pedro de Bayona las más altas prelaturas políticas de Laredo: Regidor y Diputado de la villa ante la Junta de las Cuatro Villas. La rivalidad entre ambos debió de ser importante pues incluso Juan le acusa ante Simón Ruiz de «apropiarse» de piezas que consideraba que debieran de ir a él consignadas⁷².

Pedro de Bayona muere en 1586, y su firma pasa a su hijo Martín de Bayona y a su sobrino Diego de Quintana, que ya contaba con experiencia mercantil pues había trabajado al servicio de Andrés de la Maza como factor en Medina del Campo. Como se ha señalado, continúan sin mayores problemas los negocios con Luís Álvarez y Alonso de la Bárcena en Amberes, importando a su cuenta tejidos, cera, cobre y cereales. Estrechan los contactos con la firma Ruiz, ahora controlada por sus sobrinos Cosme y Lope de la Cámara Arziniega. Éstos intermedian entre los de Laredo y los de Amberes para compensar sus cuentas por medio de letras negociadas en las distintas plazas. También se sirvieron de las relaciones con esta compañía para librar letras de cambio de los hombres de negocios laredanos, como Pedro de Liendo⁷³.

Los mercaderes laredanos aludidos en esta correspondencia quedan por encima de los pequeños comerciantes al detalle⁷⁴: buhoneros, trajinantes, regatones o simples mulateros necesitados de completar sus cargas; sin duda cuantitativamente importantes, pero que sólo excepcionalmente dejan rastro

relaciones comerciales con Lisboa, París y por supuesto con Simón Ruiz en Medina del Campo. Vid. V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandes...* p. 210.

⁷¹ AHPUV. Este Alonso era hermano de Juan de la Bárcena, de origen montañés, quien se sabe estaba asentado en Amberes desde 1576. Alonso llega a la ciudad a mediados de los años ochenta y se instala allí como socio y empleado de Luís Álvarez. Se presenta a Simón Ruiz en una carta datada en Amberes el 6.5.1586 como criado de Luís Álvarez Caldera, como gestor de la cuenta de Pedro de Pedro de Bayona. Al parecer tuvo mucho que ver en el negocio de aprovisionar las tropas de Farnesio, en relación con el intento de invasión de Inglaterra por la Invencible. El fracaso de la empresa regia tal vez tuviese que ver con la quiebra que padeció el mismo año de 1588. Vid. V. Vázquez de Prada, *op. cit.*, p. 224.

⁷² Ibídem. Carta de Laredo de 22.5. 1584 de Juan de Bayona.

⁷³ Ibídem. Carta de Laredo de 21.9.1587 de Martín de Bayona y Diego de Quintana.

⁷⁴ Pere Molas hace una clara distinción entre las dos categorías de mercaderes, los unos integrados en la burguesía mercantil, insertos en los consulados, los otros, dedicados mayoritariamente al comercio de tejidos, especias y también de joyas. Vid. P. Molas, *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Salamanca, 1985, p. 67-81; A. Angulo Morales, «Grandes negocios y tramas mercantiles a finales del reinado de Felipe II. La plaza de Vitoria y sus hombres de negocios», en VV. AA., *Felipe II (1572-1598). Europa y la Monarquía Católica. II*, Madrid, 1998, pp. 67-89.

en las fuentes documentales; oportunistas, negocian con cualquier tipo de mercadería que pudiese tener demanda. La especialización es un estado que adquirían conforme se asentaban en la carrera mercantil, reservado pues al siguiente grado jerárquico al que pertenecen nuestros protagonistas.

Mantuvieron con Simón Ruiz una relación mutuamente beneficiosa; a su amparo, obtenían oportunidades de negocio que les ponía en situación de ventaja sobre sus competidores. Por su parte, el de Medina también sacaba provecho de ellos, tramitando sus asuntos y sobre todo información, que entonces, como ahora, era la clave del éxito en el mundo de los negocios⁷⁵. La existencia de estas redes comerciales y su importancia en el desarrollo de la economía ha sido objeto de algunos estudios⁷⁶. En la documentación se pueden extraer muchos ejemplos de cómo actuaba esta relación simbiótica: la simple presencia de Simón Ruiz era un timbre que prestigiaba la labor de estos factores, que también ejercían por su cuenta labores mercantiles⁷⁷; en otras ocasiones, Juan de Bayona solicita su intercesión de Simón Ruiz ante alguien a favor de otro mercader próximo, que en la documentación reciben el nombre de *huéspedes*, o para sí mismo.

En las oficinas del mercader estaban los *criados domésticos* como Gonzalo Núñez⁷⁸ o el propio Lope de la Cámara, de quienes tenemos constancia por firmar en muchas ocasiones como testigos en los documentos que prueban cobros o cédulas. Al parecer, las plantillas de las oficinas de las compañías eran relativamente reducidas para nuestros esquemas modernos. En Medina, empleaban un cajero, un *manualero*, que equivaldría a un oficial administrativo, y cierto número variable de mozos, según las necesidades de la compañía⁷⁹. Otros empleados de confianza serán Nicolás Fiot o Guilloma

⁷⁵ P. Jeanine, *Les marchands au xvie siècle*, París, 1957, p. 67.

⁷⁶ H. Casado Alonso, «Crecimiento económico y redes de comercio interior en Castilla septentrional (siglos xv y xvi)», en J. I. Fortea Pérez, (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*, Santander, 1997, pp. 283-323; F. Angiolini, y D. Roche, (Eds.): *Cultures et formations dans l'Europe moderne*, París, 1995.

⁷⁷ AHPUV. Carta de Laredo de 3.9.1578 de Inés de Limpias. Cuando Inés de Limpias traspasa los poderes a Juan de Bayona se queja a Simón Ruiz de que algunos de los encomenderos de la casa pensasen que había perdido el favor de Simón Ruiz, y expone su deseo de que se manifieste que estaban juntos y en su compañía.

⁷⁸ Este Gonzalo Nuñez adquiere una gran relevancia dentro de la Compañía, sobre todo en los años sesenta cuando ostenta la representación de la firma en ausencia de Simón Ruiz. AHPUV, Cartas de Bilbao de Maturín Bizeul de 30.6.1563 y de 3.3.1565.

⁷⁹ F. H. Abed Al Hussein, «Las compañías o asociaciones de mercaderes» en E. Lorenzo Sanz, (Coor.) *Historia de Medina del Campo y su tierra (II)* Valladolid, 1986, p. 205.

Saligot. Este último aparece sobre todo en la documentación de Nantes como el comisionado para controlar las compras en Bretaña. Julián Ruiz se refiere a él como quien estaba dotado de la potestad para llevar a cabo o no una determinada operación. Y no siempre estaban de acuerdo⁸⁰.

Las tareas financieras de estos *factores* son también destacadas en la documentación. Eran frecuentes las de hacer efectivas letras para saldar cuentas u organizar alguna operación de crédito, aunque, para el caso de Laredo, dada su magnitud, no fuese éste un papel muy significativo. Entre todas ellas destaca la cobranza de las deudas. De la recaudación de las mismas no sólo depende el éxito del la operación concreta sino también estaba en juego el prestigio del mercader, uno de cuyos atributos, y no el menor, era el de demostrar la propia capacidad de hacer respetar los acuerdos convenidos.

Los factores eran también y de manera muy importante «los ojos y los oídos» de Simón Ruiz. Desde Laredo no faltan los informes sobre todo tipo de cuestiones que pudieran ser de interés: el estado de la situación bélica en Flandes, los rumores sobre la solvencia de un mercader y, sobre todo, son continuas las referencias a la zozobra y ansiedad que causan en los correspondentes los retrasos y las demoras de las embarcaciones cuya llegada se esperaba. Toda esta información, sumada a la que el conjunto de correspondentes le era enviada, constituye un valioso instrumento de negociación en sus manos.

Los *encomenderos* tienen un carácter eventual y no pertenecen a la compañía. Su colaboración se limita a una operación por la que perciben la encomienda que les presta su nombre. Esta solía ser entre un 1 % y 2 %⁸¹ y, por lo que sabemos, se ofrecían como tales apoyándose en alguien que les avalase. Precisamente este carácter eventual resultaba interesante para operaciones desarrolladas en plazas no habituales, o para situaciones extraordinarias, como la de buscar rescuentros a un determinado porte. Este tipo de trabajos a comisión era una buena forma de ir ascendiendo en el mundo de los negocios, y constituyen uno de los pilares sobre el que se asentará el extraordinario desarrollo comercial del siglo xvi⁸², y es que como afirma Braudel el empleo de éstos era mucho más flexible, menos costoso y más expeditivo⁸³.

⁸⁰ Ibid. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 4.12.1575.

⁸¹ AHPUV. Carta de Toledo de Diego Álvarez 18.2.1575.

⁸² J. P. Priotti, *Bilbao et ses marchands...*, p. 183.

⁸³ La carestía del sistema ahogó su permanencia (costes derivados del mantenimiento de las sucursales). Vid. A. Angulo Morales, «Grandes negocios y tramas mercantiles a finales

El control de la actividad de los subordinados adoptaba en ocasiones una fórmula regularizada, las memorias. Estos eran documentos en los que figuraban los tratos y movimientos que de un determinado negocio se hacían. También podían servir para dejar constancia de los recursos existentes o de las operaciones que se preparaban. En la documentación aparecen memorias enviadas para recoger todos los pagos y cobros verificados con ocasión de una feria⁸⁴.

La política matrimonial

El número de apellidos que se mencionan en Laredo es reducido. Se trata del resultado de unas prácticas endogámicas cuya finalidad era la de preservar sus respectivas parcelas de poder económico y político. Este aspecto de las relaciones sociales es general y la percibimos tanto en la pequeña villa montañesa como en la ya populosa Lisboa del quinientos⁸⁵.

La importancia de los lazos familiares es determinante. Todas las firmas a las que hace mención la documentación están constituidas preferentemente por miembros de una misma familia, a los que acompañan otros socios. La explicación de este fenómeno podemos encontrarla en la necesidad de asegurar los vínculos de fidelidad del socio o agente desplazado. Otro aspecto relacionado con esta política resulta del efecto de asociar el nombre de la familia a la empresa como un timbre de reputación o de solvencia, *la dita*, que aseguraba a otros mercaderes la probidad de la compañía⁸⁶.

Por casualidad, en las cartas de Laredo se exponen las reflexiones de un abrumado padre, Francisco Ramírez, relacionado con el mercadeo de lanas, que negocia (sin comillas) el contrato matrimonial de su hija con el hijo de otro mercader. Decimos que la casualidad puso en nuestras manos esta información porque en realidad el papel de Simón Ruiz es indirecto, como garante de la dote convenida. El alcance de la operación nos da idea de la importancia de estos tratos: el montante total de la dote estaba en los 4.000 ducados y ello *sin contar con los vestidos, ropa ni las joyas*. Esta elevadísima

del reinado de Felipe II. La plaza de Vitoria y sus hombres de negocios» en VV.AA, *Felipe II (1527-1598) Europa y la Monarquía Católica. II* Madrid, 1998, pp. 67-89; F. Braudel, *Civilización... (II)*, p. 121.

⁸⁴ AHPUV. Cartas de Lisboa de Antonio y Manuel Gómez d' Elvas de 31.12.1576 y 25.1.1577.

⁸⁵ Ó. Lucas Villanueva, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (563-1580)*. Universidad de Cantabria, Santander, 1994. Tesina inédita, pp. 35-37.

⁸⁶ R. Carande, *Otros siete estudios de la Historia de España*, Barcelona, 1978, p. 176.

cantidad de dinero, iba a ser satisfecha en varios plazos: 2.000 ducados al inicio y el resto en las dos navidades siguientes a un interés de *20.000 al millar hasta que se le paguen*⁸⁷. En este caso, la devolución del préstamo habría de ser asumida por ambos cónyuges de forma solidaria.

La moralidad de los mercaderes

Las actividades mercantiles, como las restantes obras humanas, eran y son susceptibles de desencaminarse, apartándose de los rectos senderos de la honradez y de la virtud. Antes de nada hay que tener presente que la moralidad y su control era patrimonio de la Iglesia; en una sociedad en la que la religiosidad se vivía, salvo excepciones, con sincera intensidad. Por otra parte, el vigor de la economía del siglo XVI y su dinamismo, la profusión de novedades, sobre todo en el campo del crédito y el tráfico de efectos financieros habían complicado extraordinariamente la valoración moral que había de hacerse sobre ellos. La Iglesia española es el escenario en el que se debaten las caducas ideas escolásticas en materia de moral económica frente a esta nueva realidad. La necesidad de dar respuesta a la zozobra y angustia que se había generado entre moralistas y mercaderes generó una abundante obra de análisis económico cuyo alcance trasciende los límites de los valores morales, para ofrecernos auténticas teorías explicativas, precursoras de la ciencia económica moderna⁸⁸.

No son –ni podían ser– los protagonistas de la documentación ajenos a estas preocupaciones morales. Como ya hemos señalado la religiosidad ocupaba un lugar fundamental en sus vidas; sin embargo, tampoco podían escapar de las redes que la evolución del comercio tendía sobre sus actividades. En el fondo, lo que se estaba debatiendo era la compatibilidad entre el beneficio, la justicia conmutativa⁸⁹ y las prácticas usurarias.

En la documentación, la mención a este tipo de prácticas ilícitas es más frecuente en relación con la plaza de Lisboa. De hecho, al parecer eran

⁸⁷ AHPUV. Carta de Castro Urdiales de Francisco Ramírez de 10.10.1576.

⁸⁸ Citaremos sólo algunas de las más importantes aportaciones que en este sentido se hicieron: Cristóbal de Villalón, *Provechoso tratado de cambios*, (1542); Fray Luís de Alcalá, *Tratado de los préstamos* (1543); Fernando Saravia de la Calle, *Instrucción de mercaderes* (1544); Tomás de Mercado, *Suma de tratos y contratos de mercaderes y tratantes* (1569); Martín de Azpilcueta, *Comentario resolutorio de cambios* (1556).

⁸⁹ J. I. Fortea Pérez, «Economía, arbitrio y política en la política en la Monarquía hispánica a fines del s. XVI», en *Manuscrits: Revista d'Historia moderna*, 16, 1998, pp. 155-176.

relativamente habituales los cambios ficticios: los mercaderes hacen las operaciones entre ellos mismos, a la tasa oficial de las ferias castellanas, pero sin que hiciesen circular las correspondientes letras de cambio⁹⁰. Se pueden observar también problemas de falsificación, como cuando Antonio Gómez d'Elvas escribe: «he pasado letras sobre Vm. No pague el dinero si no las reconoce⁹¹». En otra ocasión los corresponsales de Lisboa se quejan de la conducta deshonrosa de los Ximenez de Amberes, pues «Vm (Simón Ruiz) daba letras al Rey en nombre de ellos y se obligaban a tomar para Sevilla, a 37 días y 69 gruesos; sin embargo, los tratos fueron protestados a pesar de la existencia de mercaderías y fondos de Venecia. Rompa con ellos»⁹².

La práctica del *cambio por arbitrio* es algo perfectamente habitual en la documentación. Los corresponsales en las principales plazas europeas mantienen continuamente informado al de Medina sobre la cotización de los cambios para que éste decidiese el destino de sus operaciones. No parecen existir dudas, al menos expresas sobre la legitimidad moral de tales prácticas⁹³. En realidad, la distinción entre el *cambio forzoso* y el arbitrario o el facultativo, en la práctica, no resultaba nada sencilla, por lo que no resulta extraña esta falta de escrúpulos. Algunos doctores, reflexionando sobre los conceptos del *lucro cesante* o de *precio justo* habían abierto una puerta argumental por la que entraba incontenible la posibilidad de justificar muchas de estas operaciones⁹⁴.

⁹⁰ Ó. Lucas Villanueva, *Las relaciones comerciales...* p. 36.

⁹¹ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 14.4.1578.

⁹² Ibídem. Carta de Lisboa de Manuel Gómez d'Elvas 13.4.1577.

⁹³ Los cambios internacionales, efectivamente, eran juzgados con benevolencia por los moralistas –excepto por Cristóbal de Villalón–, a pesar de que no quedase absolutamente resuelta la justificación del beneficio en el cambio de ida y vuelta. La tolerancia deviene en que el mercader desconoce por anticipado su potencial beneficio, que puede ser perdida; es decir, se práctica una especulación de resultados inciertos, puesto que el interés depende del curso de la cotización, que, como sabemos, cambiaba a cada momento. Vid. A. Vigo, del: *Cambistas, mercaderes y banqueros en el siglo de oro español*, Madrid, 1997, pp. 356 y ss.

⁹⁴ Sobre estas cuestiones se pueden consultar los artículos de J. M^a Gozález Ferrando, «El dictamen de los hermanos Coronel en materia de «Cambios y Contratos» de 6 de octubre de 1517», en *Revista de Historia Económica*, año VII, nº 2, 1989, pp. 267-297; y el artículo ya citado de J. I. Fortea Pérez, «Economía, arbitraje...», en *Manuscritos...*, pp. 155-162; F. Gómez Camacho, «La teoría monetaria de los doctores españoles del siglo XVI», en *Moneda y Crédito*, 172, Madrid, 1985, pp. 52-92.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO

LOS BARCOS Y EL TIPO DE NAVEGACIÓN

Un de los problemas iniciales que hemos de afrontar a la hora de analizar las condiciones en que se llevaban a cabo los transportes por vía marítima es el de las propias embarcaciones, pues son muchas las denominaciones empleadas y poco precisas en general.

El protagonista de la navegación comercial en el periodo analizado es el navío. No nos ha resultado fácil una identificación clara de las características de este tipo de embarcación, probablemente porque se trate de una denominación genérica para hacer referencia a diferentes embarcaciones de tamaños y formas asimilables a este género de barcos de tipo medio¹. Establecidas pues las necesarias cautelas, sí que hemos de hablar de un tipo de barco con mayor o menor número de remos y velas pero con unas características comunes que le hicieron acreedor de un gran éxito en este ámbito de navegación de rasgos tan definidos como es el Golfo de Vizcaya. Su origen está relacionado con la hibridación de las técnicas navales mediterráneas y las urcas, que eran propias del Mar del Norte; es decir, que combinan la llamada vela latina y la cuadrada o aparejo mixto², con un casco más alargado y timón de codaste. Se llega así a un barco de tipo medio-pequeño, de entre 60 y 100 toneles³, aptos tanto para el mercadeo de cabotaje como el de altura.

¹ En un mismo documento se puede emplear el término *navío* para unas líneas más adelante denominar a la misma embarcación con el término de *zabro*. AHPC. Leg. 1122, fol. 98.

² L. Fernández González, «La construcción naval en el Cantábrico a fines de la Edad Media. Técnicas, modelos e innovaciones en el puerto de Santander» en *Revista Edades*, nº 10, Santander, 2002, pp. 97-123. Véase los clásicos de L. Martínez Gutián, *Aportación a la historia de Santander. Construcción naval y navegación en curso durante el reinado de Felipe II*, Santander, 1935. y A. Ballesteros Baretta, *La marina cántabra. De sus orígenes al siglo xvi*, Santander, 1968.

³ J. L. Casado Soto, *Los barcos españoles en el siglo xvi y la Gran Armada de 1588*. Madrid, 1988. La cuestión del tonelaje de los barcos parece haber sido muy debatida entre los

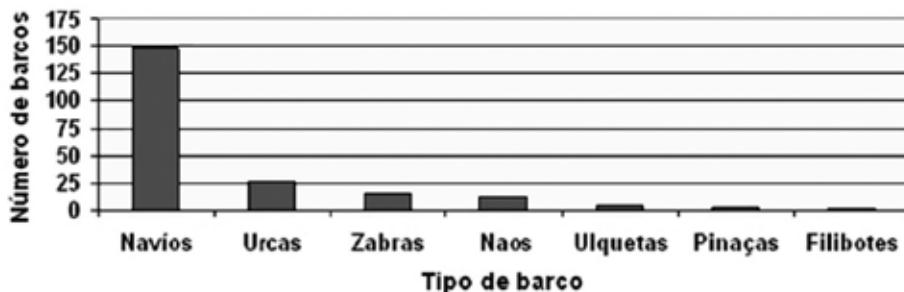


Figura. 9. Los barcos mencionados en el conjunto de la documentación para todo el periodo (cifras absolutas).

Fuente: Elaboración propia (AHPUV)

Para ser impulsados llevaban tres o cuatro mástiles con velas cuadradas y también remos con los que poder mover la nave en caso de necesidad. Se trata de un tipo de barco muy capaz para cargar y descargar en aquellos puertos donde los barcos más grandes no tenían posibilidades de entrar, como eran muchos puertos franceses y también flamencos. En el Cantábrico Oriental alcanzaría en 36 % de total⁴, mientras que en la documentación su presencia llega hasta casi el 70 %, lo que es fácilmente explicable dada la especialización mercantil de la misma. Este barco también podía ser utilizado para la guerra y dado el sistema de embargo del que se servía la Corona para organizar sus armadas en caso de conflicto su empleo para las labores ordinarias se resentiría.

El segundo barco en importancia de los que alcanzan el puerto de Laredo es la ulca o urca. Se trata de un barco preferentemente utilizado por los marinos flamencos, cuyas mercancías tienen una importancia proporcional muy superior en los puertos cántabros a la que tenían en los puertos vascos. Su forma, cuyo origen se relaciona con la coca hanseática, de quilla poco acusada les hacía especialmente útiles para navegar en las someras aguas de la costa flamenca. Era un barco lento, pesado, con grandes mástiles y que podía arquear de 200 a 400 toneladas⁵. Su maniobrabilidad debía de

especialistas debido a las diferentes medidas utilizadas por la construcción naval en norte y sur de la Península. Siguiendo a este autor, el tonel cantábrico o tonel macho tendría 1,5183 m³ de capacidad, p. 70.

⁴ Ibídem, p. 135

⁵ M. Lobo Carrera, *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal (Madeira), 1988, p. 44.

ser escasa y de ello da fe la documentación⁶. El éxito de este tipo de barcos residía en que para su navegación requerían un menor número de marineros y aparejos, pero sobre todo a la facilidad que los astilleros holandeses tenían para aprovisionarse de los materiales precisos para construir sus barcos; a través del Báltico les llegaba el hierro para la clavazón, la madera, la pez para calafatear, el cáñamo para los aparejos, los mástiles de los bosques septentrionales... Se hacen así naves baratas, aptas tanto para el comercio como para la guerra y a precios imbatibles. Otro tipo de barcos nórdicos eran la ulqueta y el filibote, con unas características similares a la urca, aunque de menor tamaño.

Las zabras o azabras tienen una presencia relativamente importante y representan una de las embarcaciones que más éxito tuvo en la costa cantábrica. Son barcos ligeros, rápidas, maniobrables, con una sola cubierta o media cubierta y su capacidad de carga era de 20 a 60 toneles, inferior a la del navío, y también como éste combinaban los remos (12 remos por banda)⁷ y las velas lo que las permitía una capacidad de movimiento en el mar que podía ser decisiva para escapar del acoso de los piratas. También podía ser utilizada como correo, como así lo fue en situaciones de urgencia cuando se requerían noticias inmediatas⁸.

Las naos constituyen otro tipo de embarcaciones de gran interés ya que se trataba de barcos de gran porte y capacidad de arqueo, ideales tanto para el tráfico de mercancías de gran volumen y peso como para la guerra, por lo que fueron objeto de especial atención por parte de la Corona española⁹. Eran barcos que normalmente podían tener entre 300 y 700 toneladas de arqueo, su arboladura estaba compuesta por cuatro mástiles, de alto bordo y quilla muy acusada, muy adecuada para la navegación en las agitadas

⁶ AHUPV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 23.8.1577. Comenta el caso de que con tiempo contrario una urca se vio obligada a aportar a Bilbao, en tanto que los restantes barcos que la acompañaban pudieron hacerlo en Laredo.

⁷ J. L. Casado Soto, *op. cit.*, p. 131. y V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandes d'Anvers*, vol. I, París, 1960. Se refiere a estas embarcaciones con el nombre de lourgres y comenta su aceptación en toda la ruta de Flandes en el siglo xvi, p. 45.

⁸ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 17.11.1587. «La carta que escribiese para Andrés Ruiz se me envíe pronto, que se aparezca aquí una pequeña cabra de remos para Nantes y la llevará y traerá de vuelta si Dios quiere».

⁹ Al igual que sus abuelos, el emperador Carlos llevó a cabo una política naval tendente a favorecer los barcos grandes por considerarlos más propicios para la defensa frente a los corsarios. Véase R. Carande, *Carlos V y sus banqueros*, Madrid, 1949, p. 353.

aguas del océano atlántico pero no, por ejemplo, para los arenales y bajíos de los Países Bajos¹⁰.

Las pinazas, de las que registramos sólo unas pocas menciones a pesar de tratarse de un barco muy frecuente en las aguas cantábricas, no parecen tener un papel representativo en el comercio marítimo internacional. Eran sobre todo barcos de pesca y pequeños transportes en la navegación de cabotaje. Al parecer su nombre deriva del hecho de que estaban construidas con madera de pino, de ahí su ligereza y maniobrabilidad, pero también su relativa solidez¹¹. Para navegar se ayudaban de remos (9 o 10 remos por banda) y también de vela, arqueaban entre 30 y 50 toneladas, y también eran susceptibles de ser embargadas para las campañas militares o podían ser utilizadas para el contrabando o la piratería. Nosotros las sabemos en labores auxiliares ayudando a los barcos mayores a entrar en el puerto. Se lo participa Inés de Limpias al de Medina: *Con ella (una zabra) viene la ulca (urca) de Giles Figueires que no ha entrado, pero está a la vista. Hemos enviado pinaças para ayudarla a entrar* (en el puerto)¹² y como correo. Orgulloso, Juan de Bayona le refiere a Simón Ruiz como un vecino de Laredo ha botado una pinaza para dedicarla a correo entre Laredo y Nantes, con una bancada de 18 *remadores* (sic) y que va *sin riesgo de enemigos*¹³.

Por último las chalupas, pataches y bateles que serían los barcos más pequeños, y que al igual que los barcos antes mencionados combinaban la vela y el remo. Eran embarcaciones que podían ser utilizadas para las pesquerías, los pequeños transportes de cabotaje o las tareas auxiliares de embarcar o desembarcar mercancías de los barcos que no podían acercarse a los muelles. En alguna ocasión, cuando el correspolosal estaba redactando la carta, añadía, a modo de posdata, la carga que traía para el medinense un barco que aún estaba a la vista del puerto. En busca de noticias había enviado una de estas barquías.

¹⁰ Los autores consultados destacan la importancia de su alto bordo, la sobre cubierta o castillo de proa, la media cubierta en su popa y su solidez. Todos ellos son rasgos que la hacían especialmente apropiada para su reconversión en navío de guerra. Vid. M. de Pazzis Pi Corrales, *España y las potencias nórdicas. La otra invencible*. Madrid, 1983, p. 87.

¹¹ M. de Pazzis, Pi Corrales, *op. cit.*, p. 84.

¹² AHUPV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 3.9.1578.

¹³ Ibídem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 21.7.1587.

Tabla 1. Tiempo empleado en algunas rutas hasta o desde Laredo.

FECHA	EMBARCACIÓN	RUTA	TIEMPO
27.05.1570 (llegada a Laredo)	Zabra de Nuño de Villota	Flandes-Laredo (ida y vuelta)	52 días ¹⁴
08.05.1578 (llegada a Laredo)	Urca de Bartel Cristal	Flandes(Vlissingen) ¹⁵ -Laredo	11 días
03.09.1579 (llegada a Laredo)	Zabra de Domingo de Villota	Flandes(Vlissingen) -Laredo	9 días
28.05.1579 (llegada a Laredo)	Urca	Flandes-Laredo-Lisboa	10 días (hasta Laredo)
20.09.1579 (llegada a Laredo)	6 navíos de Flandes, uno inglés y una urca	Flandes-Laredo	20 días ¹⁶
20.05.1581 (llegada a Laredo)	4 navíos	Flandes-Laredo	30 días (hasta Laredo) ¹⁷
19.12.1583 (llegada a Laredo)	1 zabra	Amberes-Laredo ¹⁸	81 días
21.07.1587 (salida de Laredo)	1 pinaza ¹⁹	Laredo-Nantes	2 o 5 días entre la ida y la vuelta

Fuente: Elaboración propia (AHPUV)

¹⁴ Incluye la estancia en Flandes, descarga y carga de regreso.¹⁵ Puerto en la desembocadura del Escalda que hoy es conocido por Vlissingen, junto a Medialburque, hoy Middelburg.¹⁶ Soportaron muy mal tiempo durante la travesía.¹⁷ Una tempestad les obligó a entrar en un puerto inglés, que no se cita, en el que les trajeron bien.¹⁸ Se trata de un penoso viaje por mar y tierra realizado por Andrés de la Maza. Pasó por Calais, Ruán, París hasta Nantes donde pudo embarcar en una zabra hasta su destino, Laredo.¹⁹ Se trata de una pinaza correo de la que estaban muy orgullosos los de Laredo por su velocidad. Llevaba 18 remeros.

De cualquier modo, menudean aquí y allá alusiones a bajeles, galeones, carabelas sin que podamos asegurar que se trate de significantes ciertos, adecuados a las embarcaciones que entendemos por tales.

El tiempo empleado en la navegación era muy variable pues dependía lógicamente de las condiciones propias de la navegación, esto es, el estado del mar y los vientos más o menos favorables²⁰, y del tipo de embarcación: es comúnmente reconocida la rapidez de las zabras y pinazas frente a la lentitud de las urcas, por ejemplo. Sabemos que tanto las contratas suscritas para financiar los transportes marítimos como los seguros calculaban respectivamente los intereses correspondientes y el importe de los premios o primas en función de la distancia y el tiempo empleado en la ruta²¹. La documentación epistolar no es ciertamente pródiga en este tipo de datos pero se señalan algunos que pueden resultar de interés: una urca podía emplear 11 días en realizar la travesía entre Vlissingen –*Freselingas*– y Laredo, y una zabra dos días menos. Como ejemplo de celeridad el caso de una pinaza con 18 remeros de Laredo que cubrió la distancia que mediaba entre Nantes y Laredo –ida y vuelta– en tan solo 5 días.

LA INSEGURIDAD DE LOS MARES

Los conflictos bélicos

La vida en los puertos quedaba determinada por el impredecible comportamiento del mar. La documentación nos permite atisbar una realidad siempre pendiente de noticias, las angustias por las demoras y la alegría difícilmente contenida cuando naves que se consideraban perdidas eran avistadas.

Las condiciones de navegación en el océano Atlántico son de por sí difíciles. Son muchas las referencias a tempestades, tormentas, naufragios que aquí y allá encontramos en la correspondencia, y casi todas ellas eran acompañadas de un comentario: *como nunca se vio* se dice o *como no fue*

²⁰ Ibídem. Carta de Bilbao de Maturin Bizeul de 29.12.1565. En este documento se alude a que los vientos más favorables para navegar en el Cantábrico eran los de componente nordeste, ya que además de ir rápido con viento de través, garantiza un tiempo favorable –suelen estar condicionados por situaciones anticiclónicas–. Ocasionalmente sabemos que su intensidad podía llevar a los barcos con destino a Bilbao fuera de su derrota, más al oeste, tocando tierra en puertos de Cantabria y aún de Asturias.

²¹ Las ordenanzas de los seguros de los consulados calculaban u promedio de una legua a la hora. V. Vázquez de Prada, *Lettres...*, p. 49.

conocido. Cuando ni el mercader de Medina ni el corresponsal corrían riesgo el tono de las alusiones son de aflicción contenida: *se perdieron sin remedio* se dice o *no escapó ni perro ni gato*, pero cuando era la hacienda propia la que se perdía grandes eran las lamentaciones dolientes y desagarradas.

Pese a que el tráfico teóricamente nunca se interrumpe, los meses de tiempo estable, es decir desde mayo a octubre, eran los más favorables para la navegación; en tanto que el invierno y las estaciones equinocciales, en los que los temporales eran frecuentes, la navegación se hacía más difícil y aventurada. Desafortunadamente para nuestros protagonistas, las acciones de los piratas se intensificaban precisamente cuando el tiempo era más favorable²², para decrecer cuando la meteorología era adversa. Vemos pues que el riesgo estaba siempre presente y que la situación de los marinos y mercaderes no resultaba precisamente enviable. Analicemos lo que competía a la voluntad de los hombres y no a la de los elementos.

Con carácter casi permanente se comprueba la presencia de piratas y bandidos de toda laya, corsarios, además de las armadas pertenecientes a las naciones ribereñas del Atlántico que en uno u otro momento les fueron hostiles a los españoles. Las autoridades eran conscientes de la importancia que el control de los tránsitos tenía para la economía castellana como habían demostrado sobradamente los acontecimientos vividos a lo largo del siglo precedente. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVI la situación no experimentará cambios sustanciales y la inseguridad es un rasgo permanente, aunque la dinámica en la política de alianzas internacionales y la acción de la administración para garantizar la seguridad introduzcan modificaciones temporales de gran importancia por sus consecuencias en el comercio marítimo. Sobre el acierto o la oportunidad de la política que siguió la Corona cuando se propuso garantizar la navegación en el Atlántico²³ no estamos en condiciones de pronunciarnos, pero sí que hablaremos de los efectos y consecuencias de la misma, pues afectan de diversas maneras e intensidad a nuestros protagonistas.

²² AHPUV. Carta de Nantes de 4.9.1586 de Julián Ruiz.

²³ Sobre el alcance o la efectividad real de aquellas políticas impulsadas por la Corona para debilitar a sus enemigos políticos, el debate historiográfico se mueve entre aquellos que consideran que en aquel periodo el Estado Moderno aún carecía de la suficiente capacidad para aplicar de forma efectiva los embargos, tesis que estaría representada principalmente de Braudel, Kamen, Alcalá-Zamora, etc. y aquellos que sostienen, por el contrario, la gravedad de los efectos que generaron tales medidas. Vid. J. I. Israel, *Empires and entrepots*, Londres, 1990, pp. 190 y ss.

La imposibilidad por parte de la Administración de mantener un número suficiente de barcos en servicio de vigilancia permanente²⁴ hace que se recurra frecuentemente a los embargos o requisas de navíos, práctica que se fue haciendo más habitual a medida que aumentaban las dificultades para la navegación²⁵. Otra posibilidad igualmente recogida en la documentación consistía en hacerse con los servicios de un barco para la guerra mediante la contrata o asiento²⁶. Si en el primer caso el perjuicio para las pesquerías o el comercio marítimo era evidente pues suponía detraer hombres y barcos de la actividad que realmente vivificaba estas villas costeras, en el otro caso el daño procedía más de las demoras en la satisfacción de los haberes que se les adeudaban a los barcos que se prestaban al oficio de la guerra.

Precisamente con el objetivo de utilizar las naves comerciales para usos militares es que los Reyes Católicos habían incentivado la construcción de naves de gran tamaño mediante subvenciones, aunque tales medidas se revelaron infructuosas. Sus sucesores perseveraron con similares resultados y es que los argumentos de los amadores eran tan sólidos como reiterados: los barcos pequeños resultan no sólo más baratos –menores pérdidas en caso de naufragio– sino también más flexibles a la hora de buscar retornos –y abaratar los fletes–, cargar las mercaderías, entrar en los puertos, e incluso escapar de los enemigos gracias al empleo de remos y vela²⁷. En nuestra documentación la presencia de barcos gruesos tanto en el puerto de Bilbao como el de Laredo es muy inferior a la de los barcos medios o pequeños. Y ello a pesar de los esfuerzos de Cristóbal de Barros, quien fue puesto al frente de un ambicioso programa de construcción naval²⁸. El propio Barros en el memorial que remite a la Corona ofrece un dato que revela cuál era

²⁴ J. L. Casado Soto, *Los barcos españoles en el siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988, p. 36. Ya en 1522 Carlos V había ordenado levantar una armada guardacostas a cargo de los puertos cantábricos, a lo que estas se negaron. En el mismo sentido se cursaron órdenes en 1528 y 1537.

²⁵ L. Martínez Gutián, *Naves y flotas en las Cuatro Villas de la Costa*. Santander, 1942, p. 29, una armada formada en 1564 se embargan para el conjunto de las Cuatro Villas 17 zabras, 4 pataches y 40 chalupas, con un elevado número de marineros, artillería y munición.

²⁶ Para el estudio de estas fórmulas, véase M. Fernández Almagro, *Política naval en la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1946.

²⁷ No parece, sin embargo, que la opinión de los consejeros del Rey fuese unánime. Así, mientras Cristóbal de Barros mantuvo la necesidad de incrementar el tonelaje, otros informes van en la dirección opuesta. Vid. D. Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665*, Cambridge, 1997, pp. 119-122.

²⁸ Este personaje promueve una serie de cambios e incentivos que logran un notable incremento del tonelaje medio en la flota del Atlántico. J. L. Casado Soto, *op. cit.*, pp. 103 y ss.

el auténtico problema de la flota cantábrica y es que las *cargações con que se sustentaban* los tráficos estaban mayoritariamente en manos de los barcos extranjeros, quienes, por cierto, lucían un tonelaje medio menor que el de los españoles²⁹.

Lo que sí parece claro es que a medida que aumenta la actividad bélica y las necesidades de defensa, las exigencias en barcos y hombres de mar y guerra también aumentan, lo que va en detrimento del tráfico marítimo español. Además de inmovilizar los recursos de los armadores, las compensaciones económicas eran bajas y tardías³⁰. Las quejas, por otra parte habituales, que, con el fin de obtener alguna forma privilegio o exención, hacía el regimiento de Laredo aluden habitualmente a las pérdidas que sufren en barcos y hombres por la defensa de los intereses de la Corona³¹.

Felipe II asume definitivamente las labores de gobierno tras la abdicación del emperador Carlos V en 1556. Las interminables guerras con Francia habían agotado a hombres y recursos, la paz era un objetivo de la política internacional española aún antes de la llegada del nuevo rey³². Esa paz se materializaría finalmente en 1559 con el Tratado de Cateau-Cambrésis cuya trascendencia política fue sin duda enorme, pero no lo fue tanto su efecto sobre el comercio en esta área geográfica, pues aunque la paz entre los dos países prometiese estabilidad, el inicio de las «Guerras de religión» en 1562 daría inicio a toda una sucesión de problemas que de forma sucesiva o conjunta desbaratarían las condiciones anheladas de seguridad.

Antes de que la paz llegase, sabemos que el tráfico se mantuvo gracias a los salvoconductos que se suscribieron por ambas partes en conflicto, en beneficio del puerto de Laredo³³, al menos desde 1553. También sabemos

²⁹ J. L. Casado Soto, *op. cit.*, p. 109.

³⁰ En 24.11.1591 los herederos de Domingo de Villota y Francisco Cachupín inician un proceso de reclamación por los haberes que les eran debidos por el pago del servicio que la zabra Santa Ana, cuya propiedad compartían, por un importe de 213.000 mrs. Esta embarcación estuvo en la armada del duque de Medinaceli en Flandes, quien con sus armados había convoyado una flota lanera en 1581. En 1594 continuaba el proceso de reclamación, trece años después del embargo. AHPC. Legs 1122 y 1123.

³¹ AHPC. Leg. 1123, p. 190. En este documento se pide la suspensión de la visita del juez de sacas en atención a la pérdida de 8 navíos armados con que la villa había contribuido a «la guerra contra los enemigos de la fe», de los cuales dos se perdieron con sus 150 hombres de mar y de guerra –No se dice que todos ellos fuesen de la villa–.

³² M. Fernández Álvarez, *Felipe II y su tiempo*, Madrid, 1998, pp. 231 y ss.

³³ AHPC. Secc. Laredo. Leg. 51, pp. 4-5. Carta de Martín de Rucandio de 19.7.1553 dando cuenta la Regimiento de Laredo de la obtención de los salvoconductos para el libre comercio con Francia.

que tales acuerdos siguieron siendo efectivos en los años siguientes pues se nos informa que la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar manifestó quejas acerca de la quiebra de las condiciones pactadas por los barcos franceses en el sentido de traer mercancías para las que carecían de licencia y, sobre todo, que embarcaban otras cuyo comercio era monopolio de los barcos locales, y que además lo hacían en puertos diferentes a los que contemplaba el acuerdo. De forma accesoria también se les acusa de ejercer labores de espionaje, no sabemos si con razones fundadas o simplemente con el ánimo de reforzar la acusación principal³⁴.

No obstante, como ya señalamos, la situación iba a empeorar notablemente en los años sesenta. La navegación por las aguas del Atlántico y en especial del Canal de la Mancha devino en extremadamente arriesgada. Las Guerras de Religión en Francia hacen a los ingleses, aliados, declarados o no, de los hugonotes, objetivo militar prioritario de la monarquía católica francesa. Desde sus bases en la isla de Wigth y Le Havre (temporalmente ocupado en 1563) los marinos ingleses replicaron la hostilidad francesa con numerosas capturas. A ello se va a añadir la sublevación de los rebeldes flamencos y la llegada del duque de Alba presto a imponer soluciones drásticas, como ocurriría con su Tribunal de los Tumultos. Y, finalmente, el secuestro de la soldada de las tropas españolas desplazadas para sofocar a los sublevados por parte de Isabel Tudor, que aprovecha la arribada forzosa de las naves que cargaban tan codiciado botín en 1568. La réplica no se hizo esperar con el embargo de todos los barcos ingleses que estaban en los territorios españoles. En 1569 la situación es tan difícil en el Canal de la Mancha que España prohíbe la navegación de barcos sueltos en sus aguas.

Estos acontecimientos coinciden con la declaración de un brote de peste en las villas cántabras, cuyos efectos fueron sin duda muy graves³⁵. Como consecuencia de estos hechos el tráfico en los puertos se redujo hasta unos límites que no se repetirían hasta mediados de los años setenta con ocasión de una epidemia de tifus que acabó con la vida del propio Pedro Menéndez de Avilés, que en esos momentos estaba a la espera de organizar una flota armada. Este hecho coincide con la caída de *Medialburque* (Middelburg)

³⁴ AMS. Leg. A3, 41, *op. cit.* en J. Baró Pazos, *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*. Santander, 1999, p. 103.

³⁵ AHPC. Secc. Laredo. Leg. 51 pp. 4-8. Carta del Regimiento de Laredo al Corregidor de las Cuatro Villas en la que se expone la grave situación por la que atravesó la villa en 1568 y los gastos originados por la epidemia de peste.

con lo que los rebeldes toman el control del acceso a Amberes³⁶. Un golpe que afectó gravemente a la navegación comercial de Laredo, sin que nos sea posible atribuir qué grado de responsabilidad le cupo a cada uno de los factores mencionados, como se ve en gráfico (figura 10).

En cualquier caso su declinar no es comparable al abatimiento de la ciudad del Arlanzón, que había capitalizado el desarrollo económico castellano y su caída fue tan espectacular como lo había sido su brillo y pujanza³⁷. Laredo, una pequeña villa, más dúctil y flexible aún pudo mantener cierto pulso. Tal vez el año de 1584 sea el que nos señale el punto de no retorno y el que mejor se ajuste a la imagen de inquietud permanente ya que son constantes los comentarios acerca de arrestos, ladrones, naufragios... y, sobre todo, la zozobra permanente de la espera.

Y es que a principios de los ochenta las condiciones no podían ser más desfavorables para los intereses de España. Los gráficos del tráfico marítimo indican un descenso muy notable que alcanza su punto más bajo entre los años 1583 y 1584, para luego iniciar un recuperación en la que tuvo que ver la relativa pacificación impuesta en Flandes por Farnesio³⁸, quien consigue ocupar Amberes, todo un hito que la documentación recoge en un episodio previo³⁹. Alejandro Farnesio, duque de Parma, había decidido acabar con la tenaz resistencia de Amberes, bien abastecida por el Escalda de socorros y vituallas. Las pérdidas humanas fueron cuantiosas para los tercios, unos 5.000

³⁶ La caída de este puerto supuso «el contratiempo más ignominioso de la historia de la España imperial». Con independencia de la difícil valoración moral de Stradling, pues no estamos en condiciones de juzgar el oprobio ocasionado, lo cierto es que los rebeldes holandeses incorporarían uno tras otro los principales puertos de Flandes, evidenciándose, una vez más, la neta inferioridad española en las aguas del Canal. Vid. R. A. Stradling, *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, 1992, p. 29.

³⁷ H. Casado Alonso, «El comercio internacional burgalés en los siglos xv y xvi» en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, pp. 177-245.

³⁸ M. Fernández Álvarez, *Felipe II y su tiempo*, Madrid, 2006, p. 542.

³⁹ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 75.1585. «Aguardamos por horas de Flandes la ulqueta de Cornelis Nelisen para saber lo que allí pasa. Por vía de Francia sabemos que la armada que se hacía en Freselingas (Vlissingen) para romper la cadena y paso del río Amberes (Escalda). Se partió en abril y llevaron una nao gruesa con invenciones en la proa y llegados a la vista de la estacada la echaron delante con la pujanza de la marea y viento próspero. Con los demás navíos de armado arremetieron de golpe contra dicha estacada y no pudieron haber ningún efecto, antes quedaron muertos más de 1.500 hombres y la nao y la mayor parte de los navíos. Así mismo de Amberes salieron 800 hombres de a caballo armados una noche para recoger cierto ganado que había a la vista de las murallas por falta de carne. Y los nuestros tenían cierta encamisada a punto y del primer encuentro los mataron y aprisionaron. Se les dio de comer por el estado en que estaban».

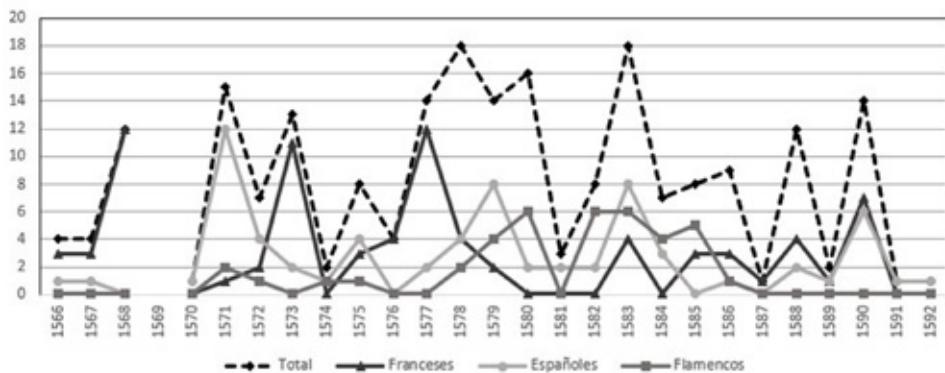


Figura 10. Evolución del tráfico marítimo en el puerto de Laredo (1565-1593).

Fuente: Se han recogido todas las referencias halladas en los archivos (AHUPV, AMS, AHPC)

hombres y otros tantos heridos; peor le fue aún a las tropas holandesas que tuvieron 8.000 muertos, además de los heridos y prisioneros y las pérdidas materiales. La suerte de Amberes estaba decidida y la plaza acabaría por rendirse el 10 de agosto de 1585⁴⁰.

No es objeto de este trabajo analizar con detenimiento las debatidas consecuencias del «Desastre de la Invencible»⁴¹, pero sí se puede afirmar que sus efectos no parecen alterar sustancialmente la tendencia declinante ya iniciada años atrás –desde mediados de los setenta–. Y aunque, en efecto, el año de 1588 sea especialmente negativo en Laredo no parece ocurrir lo mismo en Bilbao, y es que hacía ya tiempo que los barcos franceses habían tomado el control casi absoluto de los tráficos⁴². Otra cosa es lo ocurrido con las urcas y urquetas flamencas que prácticamente desaparecen del puerto de Laredo, pero también es un hecho que fácilmente podemos atribuir a la contracción de la demanda que padece el norte castellano. De todas formas, es cierto que las dificultades de navegación a través del Canal de la Mancha debieron de ser enormes para los españoles, ya antes del «desastre», hasta el punto de

⁴⁰ C. Martínez Valverde, «Aspectos marítimos del reinado de Felipe II», en *Actas del Simposium Felipe II y su época*, vol. II. San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1998, p. 346.

⁴¹ Numerosos autores han puesto en cuestión la entidad concedida por la historiografía tradicional a este hecho bélico y su alcance en la potencia marítima del reino de España en 1588. Vid. J. L. Casado Alonso, «Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II», en AA. VV.: *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Congreso Internacional. Sociedad Lisboa '98.

⁴² Sobre el suceso militar de la Invencible desde Laredo únicamente se hace una referencia en agosto de 1588 en la que se dice que se informará de las nuevas sobre los armados. De septiembre no tenemos cartas y en octubre el suceso parece olvidado.

hacerlo prácticamente imposible y verse obligados nuestros protagonistas a buscar rutas alternativas. Tenemos constancia de que aquellos envíos que querían evitar el Canal tenían que seguir una ruta similar a la que siguieron los derrotados navíos de la Armada Invencible, esto es, bordeando las Islas Británicas⁴³. Pocos se aventuraban a viajar hacia el norte al margen del amparo proporcionado por la flota armada⁴⁴.

Un fenómeno llamativo, que se percibe sobre todo en las *contratas mercantiles* con las que se financiaba el tráfico marítimo a partir de los años setenta y, sobre todo, en los ochenta y noventa, es que el destino de algunos de los viajes concertados sea San Juan de Luz, Bayona o San Sebastián, puertos relativamente modestos. Resulta habitual, por ejemplo, que con algunos de los créditos concedidos ante los escribanos se sirvan los maestres para adquirir mercaderías en el extremo oriental del Cantábrico o ya en territorio francés, para ser comercializadas en Galicia, normalmente en Pontevedra o Tuy, o ya en Portugal, Oporto, donde de lo procedido de la venta de sus portes, por ejemplo cereales, adquieran otros para traer de retorno, normalmente vino⁴⁵. Las caídas generalizadas del número de

⁴³ AHUPV. Carta de Amberes de Álvaro Bárcena de 6.5.1586. «Fleté en Hamburgo una na- veta mediana para Laredo que ira por detrás de Inglaterra (...) Espero que en septiembre parta otra flota para Lisboa de Hamburgo con algunos navíos para Vizcaya, no navegan navíos aislados. Yo podría enviar lencerías hasta Hamburgo y quisiera saber el precio de las holandas blancas y crudas, sus medidas y el precio de venta en España».

⁴⁴ El sobrino de López de Arziniega, Diego del Campo Arziniega, que pretendía pasara a Nantes con su familia, aguardó más de dos meses en Laredo la armada capitaneada por Pedro de Curvias que había salido del Ferrol el 22 de marzo de 1890 con destino a Bretaña. Formaban esta escuadra un total de 24 navíos. Se desató una tormenta con una violencia nunca vista y deshizo el convoy sin que se perdiese ninguna embarcación: el general entró en Santander con cuatro navíos, luego otros seis, a Laredo llegaron cuatro que auxiliaban a dos más sin mástiles ni velas. El resto pudo refugiarse en el puerto license de Vivero. AHUPV. Carta de Laredo de 18.3.1590 de Diego del Campo Arziniega.

⁴⁵ Son relativamente numerosos los documentos relativos a esta ruta, así como a la participación en el comercio laredano de barcos de San Juan de Luz desde 1575. Juan E. Gelabert amablemente nos anticipa el resultado de un estudio en el que ha analizado el auge de las aduanas más orientales de los diezmos de la mar, como Salvatierra y Vitoria, frente a la decadencia de las de Orduña y Valmaseda, vinculadas al puerto de Bilbao, o las situadas en los puertos de mar, como era el caso de las de las Cuatro Villas, ello tendría su explicación en un protagonismo creciente derivado de la política de «Guerra económica», llevada a cabo por el primero de los Austrias menores, y la mayor facilidad que encontraban los tráficos por estas rutas orientales. Puede consultarse un avance de esta teoría en J. E. Gelabert González, «Comercio, Guerra y Paz en los puertos atlánticos (1598-1609)», en J. I. Fortea Pérez y J. E. Gelabert (eds.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander, 2006, p. 298.

embarcaciones aportadas tanto en Bilbao como en Laredo en estos años han de tener necesariamente relación con este fenómeno.

La piratería

Una preocupación constante de corresponsales y marineros era la piratería. La colusión de intereses de la reina Isabel de Inglaterra y Guillermo de Orange facilitó el control del Canal por parte de los llamados *mendigos del mar*⁴⁶, aventureros con licencias de corso en busca de todo tipo de mercancías que se pusiesen a su alcance. A ellos se añaden los hugonotes de la Rochela que con sus barcos pequeños, ligeros pero bien armados asaltaban los barcos mercantes españoles y portugueses que navegaban en solitario o faltos de protección. En la documentación es a estos a los que se alude con más frecuencia, tanto por el riesgo a las capturas que hacían como por el perjuicio que causaban a los negocios, al malbaratar el producto obtenido en sus correrías haciendo imposible la competencia⁴⁷. Los piratas esperaban, merodeando al parecer cerca de los puertos⁴⁸, la entrada o salida de barcos que se aventurasen en solitario a la travesía, para asaltarles y hacerse con la mercancía; no era frecuente que se infligiesen daños físicos a la marinería⁴⁹ si

⁴⁶ Como han puesto de relieve los estudiosos de la navegación, cuando estos *mendigos del mar* encabezados por Guillermo de Lumay ocupan Brielle, en la isla de Worne, el conflicto adoptará un aspecto bien diferente, contrario a los intereses españoles. Desde su base no sólo dificultaron en tráfico, sino que con el producto de sus correrías financiaron generosamente la rebelión, en tanto que los tercios no podía recibir sus soldadas. R. Cerezo Martínez, *Las armadas de Felipe II*, Madrid, 1988, p. 241.

⁴⁷ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575. Los de la Rochela capturan unos navíos portugueses cargados de sal, que los piratas venden en Oleron a buen precio disuadiendo a Julián de negociar esta mercadería.

⁴⁸ Estos barcos podían permanecer muchos días a la espera, bloqueando la salida de las mercancías, sin que nadie, al parecer, pudiese hacer nada. En este caso el ladrón era una nao grande, al parecer originaria de la Provenza, apostada en Saint Nazaire, con 250 hombres de *muchas naciones* y muy artillada. Unos barcos que estaban cargados para España, decidieron protegerse aguas arriba y hubieron de enfrentarse a ella con el resultado de un herido en uno de sus navíos. Sin advertir el peligro otros tres navíos franceses salen de Nantes con mercancía y más de 90 veteranos de los tercios de regreso a España. Aquí esperaban espantados las noticias temiéndose el fatal enfrentamiento. Felizmente llegaron sin novedad. El *ladrón* se había cansado de esperar a sus presas. AHPUV. Cartas de Nantes de Julián Ruiz de 28.6.1575 y 4.7.1575 y de Bilbao de Cosme del Barco de 16.7.1575.

⁴⁹ Sobre este asunto es de gran interés las reflexiones de Henry Touchard cuando nos habla de la convivencia de todos los marineros impuesta por las condiciones de la navegación en puertos de situación estratégica (Le Conquet, Île de Batz, etc.), de los barcos en los

ésta no ofrecía resistencia, o no había represalias pendientes. Entre mediados del mes de abril a mediados del mes de mayo de 1575, en tan sólo treinta días, los piratas de la Rochela hicieron más de 40 presas, lo que da idea de lo arriesgado de la navegación y de lo activo del negocio de la piratería⁵⁰. También se hacen eco las cartas de las esperanzas concebidas con las noticias que desde Francia o Flandes llegaban a cerca de los embargos de barcos para *limpiar la mar de corsarios*, práctica que era común tanto en Francia como en España. Se da la paradoja de que estos *arrestos* –embargos– para acabar con los piratas podían al final tener consecuencias negativas para nuestros comerciantes ya que podían retrasar los envíos que desde allí se esperaban y es que Laredo mantuvo un activo tráfico con Flandes gracias a la importante presencia de las urcas, ulquetas y filibotes flamencos que cargaban en el puerto de Dunkeque, al sur de Flandes; lo mismo se podría decir de los barcos franceses cargados para España que fueron arrestado con la intención de ir contra La Rochela⁵¹. Los barcos españoles no se aventuraban más allá de Calais de donde tenemos constancia se embarcaba mucha ropa con destino a la villa cántabra.

En los años ochenta del quinientos la situación debió empeoró hasta hacerse desesperada. Así lo apuntan las demandas de seguridad que las autoridades de la Junta de las Cuatro Villas hacen al Rey, argumentando que los piratas y corsarios no solo impedían el tráfico sino también la pesca «que no hay quien navegue ni contrate ni se atreven a salir a pescar por no estar seguros que los matan y los prenden»⁵². Entre las medidas arbitradas por la Corona destaca la exigencia de que los barcos fuesen armados con artillería

que se enrolaban marinos de todas las naciones o barcos comandados por maestres de nacionalidad distinta a la de su matrícula. H. Touchard, *Le commerce maritime...*, p. 328. Los actos de violencia extrema son excepcionales y, precisamente por ello motivan reacciones de gran alarma. A ellos alude V. Vázquez de Prada, «Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI» en AA. VV.: *Las sociedades ibéricas y el mar a fines del siglo XVI*, 1998, p. 51. Unos años más tarde se sabe que la marinería apresada era desembarcada libre en la primera ocasión, en tanto que sólo aquellos por los que se podía obtener algún rescate eran retenidos, a veces por años. Tampoco parece que en condiciones especialmente duras, pues campaban libremente por tabernas y muelles, siendo, en ocasiones, acusados de espías. Vid. J. Alcalá-Zamora, *op. cit.*, pp. 382 y ss.

⁵⁰ AHUPV. Carta de Nantes de Andrés Ruiz de 16.5.1575.

⁵¹ Ibídem. Carta de Bilbao de 8.8.1575 de Cosme del Barco: «Todos los navíos de Bretaña y Normandía están embargados para ir sobre la Rochella. Dos navíos ya cargados los habían embargado y habían pedido licencia al gobernador». Finalmente pudieron partir.

⁵² AHPC. Laredo, Acta de la Junta de las Cuatro Villas de 12 de Agosto de 1586.

a partir de las 30 toneladas. Esta medida resultaba muy onerosa sobre todo para las pequeñas embarcaciones, de ahí que se solicitase repetidas veces el aumento del tonelaje mínimo a partir del cual hubiesen de ir artillados⁵³. Como consecuencia de esta situación, la presencia de barcos franceses se acabaría por hacer dominante en todo el Cantábrico. En el puerto vizcaíno es más acusado este dominio por la tradicional vinculación comercial de este puerto con Bretaña, pero también en Laredo, ya entre 1574 y 1577, el dominio de los barcos franceses es evidente, salvo breves períodos relacionados con el curso de las guerras de religión⁵⁴. De cualquier modo, como afirma Mollat⁵⁵, son numerosísimos los episodios de piratería por parte de barcos de toda procedencia, sin respetar banderas ni acuerdos, lo que no es sino un síntoma de una inestabilidad que resultaría letal para los intereses de nuestra villa.

La piratería en Laredo

En cuanto a los corsarios montañeses parece que su actividad, al menos en el puerto de Laredo es tardía, en los años noventa del quinientos, cuando el comercio internacional ya había decaído definitivamente. La ocasión llegó de la mano de Felipe II, cuando el monarca prestó su apoyo a la Liga católica en Francia contra los hugonotes, fuertemente asentados en el Poitou, y su base en La Rochela. El conflicto francés se presenta como una oportunidad para los barcos laredanos, necesitados de actividad ahora que el comercio había entrado en tal estado de postración. Ellos se ofrecen para hacer presas «entre los enemigos de la fe» protestantes bajo la protección jurídica de las patentes de corso.

La primera referencia es la de dos maestres asociados, Diego Salmillas y Pedro Deslatamenor, que otorgan poder a Diego de Quintana para poner en

⁵³ Se pide que el Consejo de Guerra limite sus exigencias a los barcos con un arqueo superior a las 50 toneladas. AHPC. Laredo, Acta de la Junta de las Cuatro Villas de 12.8.1586.

⁵⁴ Los barcos bretones tenían un tonelaje pequeño, de 60 a 120 tns., bien armados y equipados, muy competitivos económicamente frente a los barcos ingleses y españoles. Su tamaño se relaciona con la escasez de infraestructuras portuarias y a los menores costes de construcción, pese a que, como en España, la Administración incentiva los barcos de mayor tonelaje. H. Touchard, *Le commerce maritime breton a la fin du moyen âge*, París, 1967, pp. 324 y 325.

⁵⁵ M. Mollat, *Le commerce maritime normand au xve siècle et dans la première moitié du xvie siècle*, París, 1952, p. 217.

venta las capturas que hiciesen⁵⁶. Aunque sin duda los corsarios laredanos que más actividad desplegaron fueron la familia de los Escalante. El capitán Juan de Escalante con su navío *Nuestra Señora de Guía* armado con seis piezas de artillería se hizo a la vela en el otoño de 1591 en busca de barcos hugonotes⁵⁷. Unos meses más tarde sabemos que ya son varios los navíos laredanos que han salido aparejados al corso, tal vez animados por el éxito del capitán Juan de Escalante⁵⁸. Su hermano, el también capitán, Francisco de Escalante, al mando de su navío *San Francisco* emprende la misma aventura, aunque consciente de los riesgos que iba a correr decide hacer testamento a favor de su hermano Juan y del licenciado Sebastián de Sarabia, cura de la parroquia, con quien estaba asociado⁵⁹. También Domingo del Rivero llega a un acuerdo con el capitán Pedro de Berasategui para armar un navío para el corso. Parece ser que junto a otra nave propiedad del *marqués de Bellaisla* (Belle Île) pudieron capturar una nave enemiga y en esta isla fue vendida, repartiéndose los beneficios obtenidos⁶⁰.

El corso era un negocio cuyo sostenimiento resultaba muy costoso; las buenas capturas eran escasas y, por lo general, los rendimientos no eran suficientes como para ser mantenida durante mucho tiempo. Tenemos el ejemplo del laredano Domingo del Rivero quien en este caso, asociado al también vecino de Laredo el capitán Pedro del Llano, vende un navío denominado *La María* a un vecino de Motrico, con todas sus jarcias, aparejos y velas por la modesta cantidad de 150 ducados⁶¹. En definitiva, una actividad residual que sólo en parte –y temporalmente– podía sustituir a los añorados tráficos que otrora vivificasen la villa laredana.

Al finalizar el reinado de Felipe II eran demasiados los frentes abiertos para las agotadas fuerzas de la Monarquía Hispánica. Se imponía un cambio en las relaciones internacionales y, sin duda, las dificultades internas de la alianza anglo francesa ofrecieron una oportunidad para suavizar la pesada carga que el heredero, el futuro Felipe III, iba a tener que soportar. La firma

⁵⁶ AHPC. 18.7.1591. Leg. 1122, p. 65.

⁵⁷ Ibídem. 27.10.1591. Leg. 1122, p. 151.

⁵⁸ Ibídem. 10.1.1592. Leg. 1122, p. 423.

⁵⁹ AHPC. 24.4.1592. Leg. 1122, p. 427.

⁶⁰ Ibídem. 23.11.1595. Leg. 1123, p. 195.

⁶¹ El corso era un negocio caro sobre todo debido al elevado coste del armamento y por ello los armadores eran exigentes en cuanto al número de presas que se habían de hacer. E. Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*. Madrid, 1999, p. 147.

del tratado de Vernins, en mayo del 1598, deja sin efecto la Cédula Real y con ella la ocasión para que los corsarios laredanos, pudieran seguir haciendo presas entre los barcos franceses, limitando mucho sus posibilidades de capturas⁶².

LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

El origen de la *Marina de Castilla* está ligado a los mercaderes burgaleses y el tráfico lanero con Flandes. Desde mediados del siglo XIV ya se habían organizado marinos y mercaderes como *nación* en Brujas, el más importante mercado de lana y paños de Europa hasta el siglo XVI⁶³. Esta condición llevaba aparejado el reconocimiento como grupo, con unos intereses comunes, protegidos además por unos privilegios concedidos por el conde de Flandes, que les equiparaban a la Liga Hanseática. Burgos, la *caput castellae*, es la organizadora del tráfico⁶⁴. Su triunfo queda refrendado por una pragmática de 1494 en la que los Reyes Católicos les asignan jurisdicción propia sobre todos los asuntos propios de la navegación y el intercambio mercantil.

Por su parte, el Consulado de Burgos tenía aquí desplazados permanentemente a unos agentes que ejercían el control de las distintas actividades reguladas por la institución; se trataba de un teniente, un cónsul y los diputados u oficiales, encargados de la labor de vigilancia. Periódicamente, los llamados *despachadores* o comisarios⁶⁵ organizaban las flotas que trasladaban los cargamentos de lana fletados por el Consulado normalmente a través

⁶² De todas formas *el corso* no deja de ser un recurso de la impotencia. El auge que adquiere esta actividad entre los españoles el siglo XVII, desde su base en Dunkerke, coincide con el declinar definitivo del Imperio español en el Atlántico. Vid. J. Alcalá-Zamora, *op. cit.*, pp. 382 y ss. Para el caso de Santander esta práctica ha sido estudiada por M^a J. Echevarría Alonso, *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, 1995, pp. 66-70.

⁶³ Ya en la última década del siglo XV, la ciudad evidencia síntomas de decadencia, que se profundiza en el siglo XVI. A cerca del origen del proceso y la evolución de su industria textil, véase J. Vermaut, «Structural transformation in a textile centre: Bruges from the sixteenth to the nineteenth century», pp. 187-206, en H. van der Wee (Ed.), *The rise and decline of urban industries in Italy and the Low Countries*, Leuven (Bélgica), 1988.

⁶⁴ Hilario Casado sintetiza las razones de este éxito que hunde sus raíces en la crisis del siglo XIV y la «racionalización» económica que indujo. H. Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, 2003, p. 34.

⁶⁵ Estos enviados se cuidaban del «despacho y aviamiento de las flotas», comprobaban los datos y vigilaban por el cumplimiento de lo estipulado, comprobaban los registros de los escribanos de a bordo. M. Basas Fernández, *El consulado de Burgos...* p. 164.

del puerto de Santander o Laredo, menos frecuentemente. Y es que el papel de las cuatro Villas era claramente subsidiario al de Burgos; ellas eran los puertos de salida y entrada de las mercancías cuyo tráfico era organizado desde Castilla, sin que apenas podamos rastrear otra forma de actividad que fuese más allá de la mera subsistencia. Los registros de los diezmos, ciertamente importantes, no pueden ocultarnos que el efecto del tránsito parece asemejarse al ímpetu y fragor de las olas sobre la arena de una playa, del que nada queda cuando se retiran.

Por lo que toca a nuestros vecinos vizcaínos, pronto surgiría la rivalidad entre ellos y Burgos, lo que evidencia la pujanza de la villa del Nervión. Se sabe que el crecimiento demográfico bilbaíno a lo largo del siglo xv había obligado a extender el núcleo urbano hacia los arrabales de San Nicolás y El Arenal⁶⁶. Este ensanche obedecía a una planificación previa lo que nos da idea de la capacidad organizativa y de la voluntad de las autoridades para crear un espacio más abierto y habitable como correspondía a un auténtico emporio comercial.

Para estudiar los costes derivados estrictamente del transporte de las mercancías marítimas hemos recurrido no sólo a la correspondencia sino también a las llamadas *Cartas de fletamento* que hemos recogido en los archivos notariales relativos a Laredo para el periodo estudiado. Sabemos que son los *factores* quienes negocian las mejores condiciones para el transporte marítimo: buscaban barcos que estuviesen en buen estado –nuevos a ser posible–, mejor armados que inermes, con maestres reconocidos y, por supuesto, al menor importe posible. El flete finalmente se pagaba al final del recorrido, cuando las mercancías llegaban a su destino; por ejemplo, en Laredo, el consignatario daba el dinero al maestre de la embarcación en un único pago que se consignaba en la cuenta abierta con el mercader a quien iba destinado el porte⁶⁷. En esta negociación intervenían todo un conjunto de circunstancias, además de la distancia, como el riesgo para la navegación, la abundancia o escasez de navíos y, por supuesto, los retornos. Normalmente no parece afectar al precio del flete el tipo de mercancía de que se tratara

⁶⁶ S. Martínez Martínez, «Bilbao, nacimiento de un emporio», en VV. AA.: *Villas al mar. Ciudades medievales*. Santander, 2001, p. 78.

⁶⁷ En aquellos puertos con mayor tráfico y por lo tanto con presencia de los consulados lo corriente es que se tomase a cambio de uno a otro consulado. M. Basas Fernández, *El Consulado...*, pp. 167 y ss. Valentín Vázquez de Prada nos refiere que el pago se hacía en dos plazos, el primero 20 o 30 días después de la descarga del los fardos y el resto en la feria siguiente. *Lettres marchandes...*, p. 49

y esto es así porque se cobraba en función del peso y el volumen de carga ocupado y no por el valor intrínseco de la mercancía. Cuando se quebrantaba el contrato por parte del cargador, el «fkuero de la mar» exigía que éste asumiese el coste del flete en su totalidad liberando al patrón de pago alguno. Este parece que fue el caso de unos ruanes cargados en Bilbao con destino a Sevilla pero que fueron desembarcados en Portugalete cuando el navío ya se había hecho a la vela; el maestre reclamó el flete en su totalidad, aunque luego se aviniese a percibir tan solo la mitad del mismo⁶⁸. En cambio, si era el maestre quien no respetaba lo pactado, asumía toda la responsabilidad. Así, Francisco Guerín llegó a Bilbao con 12 fardeles menos de los recogidos en la cargazón, debido a no tener capacidad de arqueo y se obligaba a dar cuenta de ellos si no apareciesen, sin más penalizaciones debidas al retraso (se calcula que un mes)⁶⁹.

En varias cartas se expresa el interés por parte del mercader medinense en que los envíos se hiciesen en barcos franceses y no españoles⁷⁰. Es posible que en su hermano Andrés, allá en Nantes, pudiese pesar un sentimiento de solidaridad hacia sus compatriotas, pero lo que es seguro es que ello no entraba en los cálculos de Simón. Él era sobre todo consciente de que, independientemente de la calidad de barcos y marinería y de otras consideraciones menos materiales, los barcos franceses eran más seguros pues eran menos susceptibles de ser apresados por los piratas, sobre todo aquellos refugiados de *La Rochela*. Es también probable que los aseguradores burgaleses fuesen igualmente conscientes de esa realidad y endureciesen las negociaciones en función de la nacionalidad de los barcos. Lo cierto es que, proporcionalmente, el peso de los barcos de matrícula francesa que llegaban a Bilbao en los años setenta y ochenta es abrumadoramente superior al de los españoles. Y así acabaría siendo en Laredo, a pesar de los vínculos que nuestro puerto siguió manteniendo con el comercio flamenco⁷¹.

⁶⁸ AHUPV. Carta de Bilbao de Martín Bizeul de 3.5.1563.

⁶⁹ Ibídem. Carta de Bilbao de Martín Bizeul de 30.6.1563.

⁷⁰ Ibídem. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 20.5.1575. En esta carta se excusa Julián por desobedecer las órdenes dadas por su tío Simón: «Vm. me reñirá por haber salido de comisión el haber cargado en navíos españoles y no lo hubiera hecho sino por Andrés Ruiz que lo mandó y que además van en buena compañía y son buenas naos».

⁷¹ Ibídem. Carta de Laredo de 20.5.1581. Los barcos flamencos también se beneficiaron de su pabellón cuando con ocasión de una marejada obligó a cuatro navíos de Flandes a buscar refugio en Inglaterra, donde se les trató bien, sin *domaje* alguno, por «haberse concertado con los estados».

Una de las premisas de actuación de los factores era la de que el riesgo había de repartirse; de modo que si se tenían que enviar, por ejemplo, 4 fardos de lienzos, lo preferible es que estos fuesen repartidos en dos barcos. Si se daba la circunstancia de que uno de ellos fuese capturado o se perdía en la tempestad, los beneficios que se podían obtener de los llegados a salvo enjugasen las pérdidas ocasionadas por el primero. Los ejemplos son múltiples⁷². Otros problemas surgían cuando no se podían encontrar los navíos adecuados para hacer el porte. Los barcos medianos eran normalmente los más solicitados para este tipo de mercancías de valor, ya que los costes del flete y del seguro eran menores que en los barcos de mayor tamaño, además a ellos también les era más fácil encontrar retornos a su puerto de origen⁷³.

Entre Francia y España parece que lo más ordinario era que, como medida preventiva, se navegase en grupos de tres barcos de promedio, aunque no son infrecuentes arribadas de seis o siete, que una vez descargaban y con el primer tiempo se hacían a la vela también en grupo. Pese a lo cual, es también igualmente frecuente que el mal tiempo, tan habitual en el Cantábrico, deshiciese el convoy y acabasen por llegar separados, incluso aportasen en lugares muy distantes unos de otros, lo que generaba no pocos problemas. Las villas del Cantábrico, endémicamente menesterosas, no dejaban escapar fácilmente «el regalo» que la providencia había puesto en sus costas; obligaban al desembarco y venta –a precios siempre muy bajos– de todas las mercancías y esperaban la acción de la justicia, que por el grado de desesperación con que se expresan los correspondientes de Simón Ruiz no debía de ser especialmente eficaz ni diligente. Cuando la arribada forzosa se producía cerca de Laredo, en Castro Urdiales, Santander o el Puerto (Santoña), sin pérdida de tiempo eran enviados los delegados de la Universidad para ordenar el cumplimiento de la ley⁷⁴. En otras ocasiones, no quedaba clara la situación jurídica pues los salvoconductos se formalizaban de tal forma que su aplicación se reducía a determinados puertos⁷⁵.

⁷² AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 20.10.1575. Dice Julián: «Diego de Echávarri ha enviado 9 fardales de holandas que sale cada fardel a 200 ds. vía Orleáns, que se cargarán en tres navíos como ordena Vm.».

⁷³ Ibídem. Carta de Nantes de Diego Pardo de 30.7.1586. El factor no puede cargar en Hamburgo el cobre que allí tiene por no encontrar barcos de tamaño adecuado. Los que había en el muelle tenían más de 200 tns. y él buscaba navíos de entre 130 y 140 tns.

⁷⁴ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 9.1.1576.

⁷⁵ Ibídem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 16.6.1578 y 11.7.1578. Una ulqueta a la que el tiempo contrario había obligado a arribar al puerto guipuzcoano de Guevaria fue secuestrado por los vecinos, y su maestre y piloto fueron hechos presos. Laredo

El sistema de flotas que se generaliza en aquellos tiempos inseguros también entorpece los envíos al tener que esperar hasta que se conformase un número de barcos lo suficientemente numerosos como para poder emprender el viaje. Sabemos que periódicamente estas flotas recorrían la ruta hacia el norte y que esta circunstancia era aprovechada por mercaderes y viajeros para desplazarse con seguridad por el mar. Desde Laredo, en espera de poder pasar a Nantes, Pedro de la Cámara dice: «...También me dice Andrés Ruiz que no parta hasta que la armada no llegue...»⁷⁶ En la última década del reinado de Felipe II creemos que eran pocos los que se aventuraban a viajar al margen de la protección que la armada ofrecía.

Entre los puertos cantábricos es evidente que el de Bilbao prevalece sobre todos los demás, y ello a pesar de que circunstancialmente algún otro, como el de Santander, pudiera superarlo dando salida a volúmenes muy importantes de algunas mercancías, como las lanas burgalesas, o de que Laredo pudiera ejercer cierta competencia –que en ningún caso llegó a sobrepasar la mitad de lo negociado por la villa vizcaína-. Un predominio pues incontestable y fundadamente reconocido por la historiografía. Las razones empleadas para justificar tal situación de dominio son de sobra conocidas: la singularidad fiscal⁷⁷ de este territorio que le eximía del pago de tasas a los productos importados; la de contar con mercancías capaces de generar un activo comercio y servir de complemento a la economía castellana, incluso cuando la pujanza meseteña se debilitó; la importancia de la colonia vasca en los puertos atlánticos –sobre todo los franceses– y los fuertes lazos de solidaridad entre aquellos pertenecientes a la *nación* vasca, que sirven al objeto de crear una tupida red de relaciones clientelares. A esto se añaden

se apresura a enviar una carta para que les despachen libremente. Sin embargo, los de Guetaría se resisten a liberarles, despachando con la Corte por ver que había de hacerse.

⁷⁶ Ibídem. Carta de Laredo de Pedro de la Cámara de 18.3.1590.

⁷⁷ No ha dejado de ser ésta una cuestión debatida por la historiografía. Susana Truchuelo pone en evidencia que tales particularidades fiscales inicialmente se sustentaba en la naturaleza privilegiada de los naturales; sin embargo, los argumentos hubieron de ser renovados atendiendo a los nuevos y sucesivos requerimiento de la Corona. Vid. S. Truchuelo García, *Guipúzcoa y el poder real en la Alta Edad Media*, San Sebastián, 2004, pp. 165 y ss. Por otra parte, Isabel Mugartegui señala que no conviene equiparar «provincias vascas» con «provincias exentas», y que existen peculiaridades emanadas de los distintos regímenes jurídicos. No hubo un comportamiento fiscal homogéneo, ni todos los territorios gozaron del mismo grado de exención fiscal. Vid. I. Mugartegui, «La exención fiscal de los territorios forales vascos: el caso de guipuzcoano en los siglos XVII y XVIII», en E. Fernández de Pinedo (ed.), *Haciendas Forales y Hacienda Real*, Bilbao, 1990, pp. 175-194.

las sinergias asociadas a las economías de escala y localización. También se ha señalado la ventaja geográfica, respecto a otros puertos cantábricos, de un más fácil acceso desde la costa hacia el interior, a través de los puertos de Orduña, Valmaseda y Vitoria; sin embargo, no creemos que tal ventaja tuviese un alcance de entidad toda vez que los costes del transporte por unidad desde Bilbao a Burgos no presentasen diferencias respecto a los cobrados desde Laredo, y que tampoco sus puertos de montaña escapaban a las comunes contingencias meteorológicas y sus consecuencias: puentes destruidos por las riadas y reconstruidos con grandes dificultades o nevadas que obstruyen los pasos durante semanas.

También es cierto que para aquellas mercancías destinadas al mercado castellano, las aduanas de las Cuatro Villas estaban en los puertos, mientras que las que afectaban a las importaciones desembarcadas en los puertos vascos tenían que satisfacer los diezmos en las aduanas ubicadas en los límites del territorio foral.

Sobre las dificultades que impone al transporte la accidentada orografía de las montañas cantábricas los testimonios recogidos no hacen sino corroborar la impresión generalmente reconocida por la historiografía: puentes destruidos por las riadas que son reconstruidos con grandes dificultades, nevadas que obstruyen los pasos retrasando los envíos en semanas; sin embargo, no parece que los tránsitos por los montes vascos pudiesen escapar a estas contingencias. Además hay que tener presente que los portes al hacerse a través de recuas de *machos* ofrecen la ventaja relativa de que no precisan de unas vías especialmente bien acondicionadas, a diferencia de los caminos carreteros. Comparados en un mismo periodo los costes de transporte por arroba desde Bilbao y desde Laredo, no muestran diferencias sustanciales (una carga, equivalente a 13 arrobas, oscilaba entre los 42 y 47 reales en ambos casos), lo que abona la teoría de lo parejo de ambos casos.

Todos estos factores, además de las sinergias asociadas a las economías de escala y localización, no hacían sino confirmar la impresión palmaria de la preeminencia de Bilbao sobre los restantes puertos de *La Costa*, que es como se solía denominar en la documentación a los puertos cantábricos para diferenciarlos de los andaluces. Por ello, resulta sorprendente encontrarse con una acción impulsada por los regidores de Laredo dirigida a sustraer a los *recibidores* (consignatarios) bilbaínos los barcos procedentes del puerto de Nantes. Cabe preguntarse si tal iniciativa estaba realmente fundada o era producto de la desesperación que en los comerciantes laredanos cundía ante las crecientes dificultades para mantener el tráfico con los puertos

que tradicionalmente correspondían a sus intercambios, los de Normandía y Flandes. Veamos cómo se desarrollaron los acontecimientos: a partir de 1583 comienzan a expresarse en la documentación comentarios sobre lo inconveniente del puerto de Bilbao, cuando dos de los navíos procedentes de Flandes (Amberes) vienen afectados para Bilbao por orden de Diego Pardo y ello es motivo de disgusto para Juan de Bayona, para advertir a continuación, tal vez como producto del despecho, que la barra de Portugalete no es apta para las urcas⁷⁸, tal vez porque su fondo plano, supone un problema para la maniobrabilidad que requiere el remontar la ría. Advierte que incluso con tiempo favorable un navío portugués se había perdido hacia poco más de una semana. Pronostica que estos obstáculos serán insalvables para las embarcaciones y acabarán por venir a Laredo.

El día 5 de Septiembre vuelve a insistir en los peligros que han corrido las urcas y reprocha a quienes ordenaron el destino que «por pasiones particulares arriesguen las haciendas de otros», para, a continuación, señalar que los gastos generados por las averías que se cuentan para el puerto de Laredo son inferiores a las tasas que habían de satisfacer en el puerto de Bilbao las importaciones, el llamado prebostazgo de la cera, que en realidad se aplicaba a todas las mercancías. Es de suponer que se refiere a la diferencia que podía existir entre las averías percibidas por el Consulado de Burgos y las que cobraban el Consulado de Bilbao. De cualquier modo, advierte de las negociaciones que el regimiento de Laredo había iniciado con el prior y cónsules de Burgos para que los escribas del Consulado encontrasen remedio y se viese la forma de reducir tales averías.

El 26 del mismo mes vuelve sobre la cuestión de las urcas desembarcadas en Bilbao. Deja entrever que Simón Ruiz comparte el sentimiento de pesar por tal circunstancia. Se informa al mercader medinense que finalmente incluso las averías han salido más caras de lo que hubiesen sido en Laredo, y a continuación detalla el coste de la avería por fardel (272 mrs. para las piezas venidas en Cristian Jansen, y 287 mrs. para las venidas en la urca de Adrián

⁷⁸ En efecto, así como el puerto de Bilbao era reputado como muy favorable para las operaciones de carga y descarga, la barra siempre tuvo problemas de poco calado hasta el punto que los navíos mayores no podían atravesar la misma sino en las pleamaras. Además, las arenas se desplazan con los temporales, lo que hacía necesario el control permanente de los calados y su oportuno balizamiento. El Consulado tenía destinada una partida al barquero encargado de esta tarea. Véase T. Guiard Larrauri, *El Consulado de Bilbao*, Bilbao, 1972, pp. 101 y 102.

Conop). A todo ello habría que añadir el *prebostazgo de la cera*⁷⁹ para las cargas venidas en estos navíos. Según Juan de Bayona ya se habría llegado a un acuerdo con el Consulado de modo que con un flete no superior a las 400 piezas –entre las los urcas– el coste de la averías hubiese sido inferior. Además de volvemos a recordar los peligros de la barra de Portugalete.

Este suceso de las urcas parece convencer a los regidores laredanos de que existían posibilidades para suplantar al puerto vizcaíno en sus actividades comerciales con el puerto francés de Nantes. No se trata ahora de las urcas flamencas por lo que en lo sucesivo no se volverá a argüir la peligrosidad de los bajíos de la barra, todo el peso de la argumentación pasa a los costes fiscales, y habiéndose alcanzado un acuerdo tan rápido sobre las averías, tan sólo quedaba la cuestión de las alcabalas. Este hecho queda patente cuando en el mes de enero de 1584, Juan de Bayona se desplaza hasta Medina del Campo con el propósito de convencer a los mercaderes de la ciudad para que viniesen con sus negocios de Nantes a Laredo; claro está, no había posibilidades para semejante operación en tanto el peso de las alcabalas redujese los potenciales beneficios de los importadores. Hay que tener presente que las Cuatro Villas y la comarca de Trasmiera gozaban históricamente del privilegio de la libre importación de bienes para el consumo local; esto es, toda la costa hasta dos leguas tierra adentro estaba exento del pago de diezmos de la mar. Tal privilegio fue reiteradamente confirmado por Reales Cédulas en 1532, 1581 y 1619. Los argumentos que se emplean para justificar tales privilegios se fundan tanto en el carácter fronterizo de las villas como en la pobreza de las tierras, a estos se unen contingencias como pestes, naufragios o incendios como el acaecido en Laredo en la noche del 29 de diciembre de 1981⁸⁰, que arrasó la mayor parte de las «torres» o almacenes de los mercaderes o consignatarios locales. Este último suceso fue de tal gravedad que el rey Felipe II con el fin de paliar sus consecuencias concede a la villa la «merced» de las alcabalas por 10 años. Los regidores determinan entonces «librar de la alcabala a todos los forasteros tanto de España como de fuera de estos reinos»⁸¹.

⁷⁹ T. Guiard Larrauri, *op. cit.*, Según este autor se trataba de una renta fija que se asignaba al Señor. Se contaba en algunos combustibles, consumibles o potables y cuya cobranza estaba asignada al Preboste de donde nació que se llamase a esta exacción prebostad. El origen parece ser tan antiguo como las villas del Señorío de Vizcaya y al parecer era un treintazgo del valor de todas las mercaderías que entraren o salieren por la mar.

⁸⁰ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 29.12.1581.

⁸¹ Esta reacción confirma la tesis de Pilar Zabala en el sentido de que las fórmulas utilizadas para hacer frente al aumento de los valores de las alcabalas fueron tan variadas como los

MARCAS DE OTROS MERCADERES		
ANTONIO DE QUINTANADUEÑAS		FERNANDO DE MORALES
(04-Jul-1570)	(04-Feb-1571)	(24-Sep-1574)
LOPE DE ARZINIEGA		
(18-Jul-1572)	(20-Feb-1579)	(20-Ago-1579)
FRANCISCO DE SAN JUAN	DIEGO ÁLVAREZ	ALONSO DE LA BÁRCENA
(28-Ago-1571)	(25-Ago-1579)	(24-Abr-1587)

Figura 11. Marcas utilizadas habitualmente por distintos mercaderes para sus envíos.

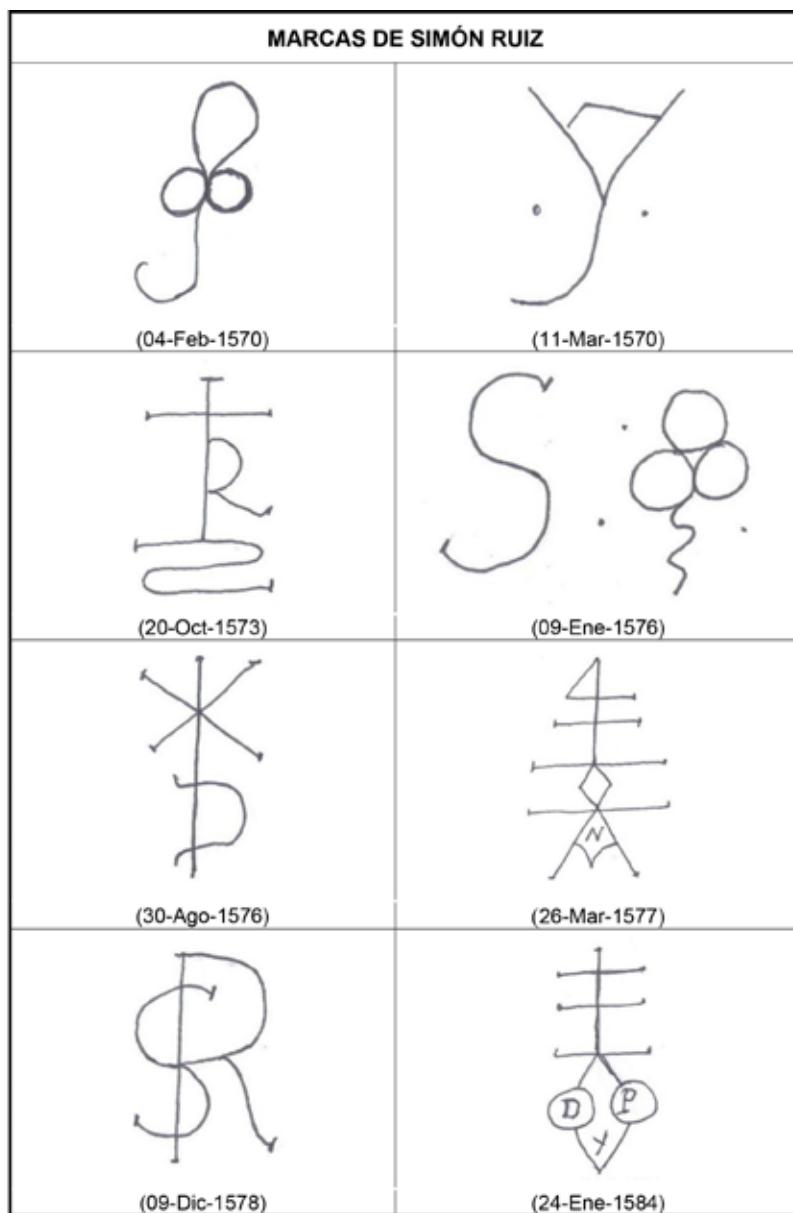


Figura 12. Marcas utilizadas habitualmente por Simón Ruiz para sus envíos.

La situación sin duda se mostraba favorable, tanto era así que la villa laredana decide el envío de unos *propios* a Nantes con la misión de entregar unas cartas a la nación y consulado de mercaderes y para el mismo Andrés Ruiz en las que se oferta claramente la posibilidad de que los mercaderes franceses consignasen sus mercancías para la villa laredana. Simón Ruiz parece ver favorablemente la iniciativa y escribe a su hermano Andrés en este sentido en abril de 1584. Prueba de este interés es que también se ponen en contacto con importantes mercaderes nanteses como los Nebreses (Nebrèze) a través de cuyas manos se hacían llegar a la Península grandes cantidades de papel. El 24 de julio se ofrece plasmar la oferta y, en suma, las favorables condiciones en una capitulación que podría ser suscrita en Nantes y el propio regidor laredano sería el encargado de llevarla; el 14 de septiembre, la inquietud por la demora en la respuesta se deja entrever en la correspondencia, a pesar de contar con el apoyo al parecer expreso de los propios Nebreses.

En octubre las nuevas no pueden ser más favorables, después de que Andrés Ruiz hubiese recibido el memorial con las condiciones, responde que por parte de los de Nantes «se negociará con facilidad». Otro tanto parece que ocurre con los mercaderes de Medina; sin embargo, es precisamente en este momento cuando aparece la referencia a un inconveniente hasta ahora no reconocido como es la exigencia de los franceses a poder cargar el hierro de Vizcaya libre de diezmos.

La determinación por parte de los mercaderes laredanos es muy firme y convienen en asumir el negocio de manera que no sólo los franceses sino cualquier forastero que quisiera cargar el hierro quedarían exentos. Conscientes de las resistencias que el anhelado acuerdo pudiese encontrar entre los mercaderes bilbaínos de Nantes se sugiere la posibilidad de repartir los navíos con Bilbao.

El día de Nochebuena de 1585 se envía una nueva misiva que bien pudiera parecer un ultimátum de no ser la situación laredana tan desesperada⁸². Esta carta ya no se dirige a Andrés Ruiz sino a los señores Nebreses, a los Tiarte y a todos los *recibidores* que organizan los portes desde la ciudad del Loira y se insiste en todas las comodidades del puerto, las facilidades

lugares. En este caso los regidores locales deciden exonerar el tráfico, lo que redundaría en otros sectores de la población. Un caso de redistribución regresiva. P. Zabala Aguirre, *Las alcabalas y la Hacienda Real en Castilla*, Santander, 2000, p. 164.

⁸² AHUPV, Carta de Laredo de Juan de Bayona de 24.12.1585.

para el despacho de las haciendas que allí desembarquen, las franquicias en lo tocante a la exportación del hierro así como para todas las mercaderías que vendiesen en la villa. Al día siguiente llegan noticias de que en Nantes se discute sobre la posibilidad de enviar tres navíos a Laredo que en principio iban destinados a Bilbao. En esta carta se expone el último y definitivo obstáculo que se interponía a los intereses de Juan de Bayona y sus representados y es la presencia de muchos mercaderes de Bilbao y el calor con el que defienden sus intereses como *nación*. Dos años más tarde aún se mantenían vivas las esperanzas de cambio y se vuelve a escribir a Andrés Ruiz «para que fuese servido de repartir las mercaderías de Castilla». Todo fue en vano.

La carta de fletamento

Se trata de un contrato entre el mercader que quiere trasladar las mercancías y el maestre de la embarcación. Sin duda es uno de los documentos básicos de la transacción pues en ella se establecen las condiciones en que se hace el transporte por mar. Su origen reside en el hecho de que inicialmente los comerciantes solían acompañar a sus mercancías en los viajes marítimos, estableciendo esencialmente un contrato de arrendamiento con el propietario del barco⁸³.

Las cartas de fletamento se concedían ante el escribano y en ellas figuran los datos del mercader o fletador, el maestre o dueño del barco que es el fletante, el barco con su nombre, la mercancía que es objeto del flete expresada de forma precisa, el precio por unidad de la mercancía (cajas, quintales, fanebas, millares...)⁸⁴ y las condiciones y plazo en que se ha de satisfacer el importe del flete –normalmente, de una sola vez y a la llegada

⁸³ P. Bonnasié, «Contrats d'affrètement et comerse maritime à Barcelona au XVII siècle», en *Revue d'Histoire économique et sociale*, XXXV, París, 1957, pp. 255-265; P. JEULIN, «Actes d'affrètements de navires de la «contratación» entre Bilbao et Nantes (XVII-XVIII), en *Annales de Bretagne*, 33, 1953, pp. 91-128.

⁸⁴ Algunos ejemplos de los fletes cobrados en Laredo:

- Un quintal de acero desde Laredo a Nantes o a la Rochelle pagaba 18 rs y medio en 1560.
- Las naranjas y limones pagaban para Ruán o Nantes, en 1591, 130 mrs. al millar.
- El quintal de hierro pagaba 11 rs. hasta Canarias en 1592.
- Hasta Bayona, Pontevedra o Tuy pagaba de flete un quintal de hierro 4 rs., en 1599.
- Desde San Sebastián a Laredo una fanega de trigo o centeno pagaban 2 rs. por fane- ga en 1599.

al puerto de destino-, el origen y destino del transporte, y la demora y escala en el puerto o puertos de destino. Además se establece la exigencia de que el barco ha de estar en buenas condiciones para la navegación: estanque de quilla, costados y cubierta, con todo su aparejo y velas. También se pueden establecer otras condiciones adicionales como la asunción de las averías por parte del mercader y las condiciones en que éstas de han de pagar en el puerto de destino por el consignatario. En algunos casos hemos registrado la especificación del número de tripulantes y las condiciones de seguridad⁸⁵. Ello con independencia de que los paquetes cargados fuesen además señalados con unas marcas que permitían su rápida identificación en las operaciones de carga y descarga (figuras 11 y 12).

Hemos comprobado distintas variantes en este documento, pues pueden ser negociados de modo que el flete vaya repartido entre dos o más asociados para esta operación de transporte y la forma en que estos socios asumen el importe del flete; otra posibilidad es que el barco no sea propiedad del maestre sino de un armador, con lo que el documento precisa cómo se ha de repartir el importe percibido en concepto de flete⁸⁶. Cuando el maestre y el armador no coinciden surge la necesidad de que este último otorgue un poder para que el maestre pueda procurarse un flete de regreso⁸⁷

Un aspecto muy interesante es que entre las condiciones aceptadas en esta carta de fletamiento figura la salvedad de la *baratería del patrón*. Esta figura jurídica es al parecer de origen aragonés, cuando sus galeras se enseñorearon del Mediterráneo, y que se identifica con cualquier acto de dolo, sabotaje o mal uso de las atribuciones del maestre o patrón. Lo reiterado en los contratos de esta cuestión está proporción directa con las sospechas de que tal práctica pudiera llevarse a cabo. Y es que los riesgos de dolo o negligencia quedaban excluidos tanto de los riesgos ordinarios, como de los extraordinarios, amparados respectivamente por el seguro marítimo y las

⁸⁵ AHPC. Laredo. Leg. 1123, p. 589. En esta carta de fletamiento, el maestre Pedro de Carranza se compromete a su pinaza Nuestra S^a de la Misericordia de 20 toneladas vaya con 10 marinos y un moço, mosqueteros y cuatro piezas de artillería, pedreros y la pólvora necesaria.

⁸⁶ AHPC. Ibídем. Laredo. Leg. 1123, p. 570. En este documento se señala que una tercera parte del flete se destina al armador, otro tercio para las vituallas y el tercio restante para las soldadas. El maestre participa de en un tercio de la carga, y por tanto de los beneficios ulteriores obtenidos con su venta.

⁸⁷ Ibídém. Laredo. Leg. 1706 Poder de 11.8.1560 en el que Francisco de San Juan, dueño y porcionero de la zabra Santa María otorga poder a Martín de Castro, maestre, para poder comprar y vender con libertad.

averías gruesas⁸⁸. La recurrencia con que se advierte de esta práctica dolosa en la documentación nos pone sobre la pista de que en efecto no parece ser excepcional. De hecho Inés de Limpias describe entre la irá y la aflicción un flagrante caso de baratería que por su interés transcribo:

A me pesado en el alma de la pérdida de lo de Matín Bartelet y nunca pensamos sucediera a nosotros por la mucha confianza que en ellos se ha tenido hasta agora había de pasar. En esto y no tenemos entendido sino que hicieron bellaquería el maestre y marineros y que era concierto hecho antes que fuesen a Cales, que como Vm dice pues avisa el Sr. Andrés Ruiz de Nantes que no ha podido descubrir quién lo robó fue concierto y baratería por que son todos en Breste y Conquete ladrones y a ellos mismos se les había de pedir quenta que hallaren quién los robó y apretar a los fiadores que dieron en Calés de que no harían baratería⁸⁹.

Los conocimientos de embarque

Se trata de un documento muy relacionado con el anterior en el que se señalan las condiciones del flete y las mercancías que en él iban. En este sentido se asemeja a la cargazón, documento de naturaleza más estrictamente mercantil y destinado a informar exclusivamente de las mercancías embarcadas. La gran diferencia entre ambos, la cargazón y el conocimiento, estriba en el hecho de que el conocimiento de embarque necesariamente habría de ser reconocido y validado ante un escribano público lo que le confería un valor del que el anterior carecía.

Los conocimientos eran extendidos inicialmente por el *maestre* o capitán de la embarcación, quien conocía que efectivamente tales mercancías habían sido cargadas en el barco; con posterioridad, se refrendaban ante el escribano. Del documento se hacían normalmente tres copias: una era para el propio mercader o cargador de las mercancías, otra copia era para el maestre del barco y una tercera era para el consignatario, que se enviaba normalmente por correo, y que le acreditaba ante el maestre como legítimo destinatario del porte que le había sido encomendado. Decimos normalmente porque, de hecho, el maestre o capitán autorizaban al escribano a hacer cuantas copias fuesen necesarias. Esta prevención creemos que se deriva de las operaciones del seguro.

⁸⁸ M. del Vas Mingo M. y M. Luque Talaverán, *El laberinto del comercio naval*, Valladolid, 2004, p. 48.

⁸⁹ AHUPV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 23.8.1577

El protagonismo del maestre es esencial⁹⁰ y cuando se organiza un porte, por ejemplo, desde Amberes –que finalmente se embarca en Calais y no en Zelanda donde era habitual–, el conocimiento es enviado desde este puerto francés, y no desde la ciudad del Escalda que dio origen a la operación. En otras ocasiones, el documento se prepara en Amberes y se remite a Zelanda, si es que allí podía ser embarcado, y desde allí se despacha para Amberes, desde donde finalmente se envía a Laredo, por ejemplo, junto con la cargazón.

La utilidad del conocimiento de embarque es doble; de un lado permite al consignatario hacerse con la carga, convirtiéndose de este modo el documento en un auténtico recibo negociable⁹¹. A esta finalidad nosotros encontramos otra, no menos importante, y es la de servir de documento base para la contratación de un seguro. En este sentido, los ejemplos en Portugal son numerosos: Lisboa es un puerto de importancia contrastada sobre todo en la exportación de especias y sal hacia otros países europeos, sin embargo es también conocida la insuficiencia financiera de la plaza⁹², así como la necesidad del concurso de los mercaderes castellanos, sobre todo burgaleses, para poder garantizar las operaciones de seguros. Desde Lisboa, los Gómez d' Elvas remiten a Simón Ruiz conocimientos de embarque de aquellas embarcaciones surtas y cargadas en el puerto hacia Amberes, Abra de Gracia (Le Havre) o Calais⁹³. Del mismo modo si la nave sufría un percance el conocimiento era uno de los documentos solicitados por los aseguradores a fin de conocer las circunstancias de lo asegurado⁹⁴. También

⁹⁰ AHUPV. Carta desde Bilbao de Cosme del Barco de 9.9.1576.

⁹¹ Vid. M. Lobo Carrera, «El conocimiento de embarque en el comercio canario europeo del siglo XVI», en C. Martínez Shaw, (Coor.): *El Derecho y el mar en la España Moderna*. Granada, 1995, p. 12. Manuel Lobo deduce que ello se considera que en la práctica se le hace propietario de cargamento, e incluso que puede ser endosado a un tercero.

⁹² Vid. Ó. Lucas Villanueva, «Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580», en *STUDIA HISTORICA*, Salamanca, vol. 23, 2001.

⁹³ Los ejemplos son muy numerosos, por su interés se puede consultar uno muy completo. AHUPV. Carta de Lisboa de 17.11.1574. Los Gómez de Elvás envían a S. Ruiz los conocimientos de dos urcas y hacer un seguro en Burgos por 400 ds. al 10 %.

⁹⁴ AHUPV. Carta de Lisboa de 20.2.77. Antonio Gómez de Elvas se queja a Simón Ruiz de: los retrasos y dificultades para cobrar el seguro de los de Burgos de la nao de la sal que fue capturada en Inglaterra. Ya se enviaron los recaudos demandados: *cargaón* jurada y conocimiento del maestre. También se podría enviar testimonio de cómo fue tomada. Avíseme de lo que ha de hacerse.

en el caso de hurto se requería el documento para certificar el contenido del paquete o caja⁹⁵.

La falta del conocimiento podía complicar mucho la tarea del consignatario ya que en el caso de llegar algún barco no se podía saber si viajaba en él alguna mercancía para él consignada. El maestre entonces había de esperar a hacer la entrega hasta que el documento fuese recibido.

Por lo expuesto se puede valorar en su justa medida la importancia de los conocimientos de embarque, que entendemos no suficientemente valorados por la historiografía⁹⁶.

Las averías

En la documentación se menciona repetidas veces a la principal fuente de ingresos del Consulado de Burgos, esto es la avería. A ella se alude en sus dos modalidades: la avería ordinaria o común, y la avería gruesa⁹⁷. En el primer caso, al tratarse de aranceles fijos sobre las mercancías, había establecidas unas tablas en las que figuraba el arancel por unidad de transporte. Según hemos podido comprobar en el caso de Laredo las averías se satisfacían cuando las mercancías llegaban a puerto y el consignatario las recibía, anotando en la cuenta abierta al efecto el importe de todos gastos derivados del transporte marítimo y terrestre que él asumía (flete, diezmo, alquel, etc.).

La avería gruesa es mucho menos frecuente debido a su naturaleza contingente, ya que es un gasto extraordinario generado por accidentes que suponían la pérdida de las mercancías, deterioros de las embarcaciones o pérdidas de las mismas, rescate, cortar el ancla y gastos de reflotamiento.

⁹⁵ Ibídem. Carta de Lisboa de 24.5.1575. Se solicita el conocimiento para hacer la reclamación ante el robo de un paquete.

⁹⁶ A excepción de M. Lobo Carrera, en su artículo ya citado «El conocimiento...», los autores consultados dedican unas pocas líneas a este documento: M. Basas Fernández, *El Consulado...*, p. 167; V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandes...* p. 49; J. Martínez Gijón, «La práctica del fletamento de mercancías con las Indias», en *Historia, Instituciones, Documentos*, nº 10, Sevilla, 1987, p. 119.

⁹⁷ Otros autores especialistas en Derecho mercantil marítimo hablan de tres tipos de avería, estableciendo diferencia entre la avería ordinaria y la llamada avería simple, que sería la que correspondería a los daños accidentales causados al navío o a las mercancías pero sin que hubiera de ser asumida de forma participada por los otros mercaderes o el dueño del barco. M. M. del Vas Mingo y M. Luque Talaván, *El laberinto del comercio naval*, Valladolid, 2004, pp. 157-171.

Su importe no era habitualmente oneroso, inferior al de la avería ordinaria, y el corresponsal no considera necesario ofrecer más explicaciones. Normalmente había de tratarse de la pérdida de algún cable o aparejo de la embarcación. En cambio, cuando la pérdida era considerable sí que se señala el motivo de la misma y era preciso añadir el peritaje del deterioro, que se pagaba aparte, era el testimonio de averías⁹⁸. Un episodio curioso, que por su interés transcribo, además de poner en evidencia el peligro que representaba para la navegación la práctica de la piratería, constituye un buen ejemplo de averías gruesas. En él Juan de Bayona, corresponsal habitual en Laredo de Simón Ruiz le relata la azarosa aventura de un barco al que se le había dado por perdido⁹⁹.

Es satisfecha esta avería de forma solidaria, tanto por el dueño de la embarcación como por el resto de los mercaderes –si los hubiere–, el primero, detrayéndolo del flete percibido, y los restantes del beneficio obtenido con la venta de las mercancías salvadas. En el caso de que no hubiese cargaón los consignatarios se veían obligados a abrir los fardos para comprobar su contenido, lo que en algunos casos suponía el coste de volver a enfardarlos y aderezarlos. En otras ocasiones frustraba el envío al no poder comprobar con seguridad la naturaleza del mismo¹⁰⁰. Este documento normalmente llegaba

⁹⁸ AHUPV. Carta de 7.2.1578 de Juan de Bayona. En este interesante documento se refiere una avería gruesa de 7.151 mrs. que se carga sobre un porte que realiza Pedro de Corça, maestre de un navío de Laredo, de 3 fardos de lienzos. El flete era de 1.836 mrs. y la avería común de 1.818 mrs. El testimonio de averías supone 68 mrs. En otra ocasión, Julián Ruiz comenta cómo un barco tuvo de aportar en Olona (Oleron) y se hubo de hacer un presente de 50 E. al señor. Este gasto también se incluiría en las averías gruesas. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 18.2.1575.

⁹⁹ Ibídem. Carta de Laredo de 22.12.1577 de Juan de Bayona: «Nuño de Berri llegó anoche y trae dos fardos de menos ya que después de que fuese partido de Flandes y con tiempo contrario hubo de tomar las Dunas (...) y allí vinieron cuatro armados para tomarlo y le defendió un galeón inglés. Aunque le prometieron que le darían la mitad de las mercaderías, no consintió y le tomó 90 fardos de ropa y las cargó dentro del galeón para ampararlo mejor. Se divirtieron de ellos (de los corsarios normandos) y volvió el tiempo a lo malo y surgieron en Artamia (sic) (Artois?) donde estuvo atestado dicho Berri más de dos meses sin quererlo librar ni de una manera ni de otra y allí le entregó el galeón inglés los 90 fardos de ropa y en rehenes de la guardia y en el gasto de pólvora y munición le tomaron dos fardeles de anascotes, el uno de Francisco de Orozco y el otro es de uno de Burgos, que habremos de repartir su valor en las demás mercaderías. Hubo de comprar unas lonas para hacer dos velas y una noche corto los cables y dejó las áncoras y se hizo a la vela y se vino a Conquete (Conquet) a aparejarse mejor desde donde vino aquí»

¹⁰⁰ AHPUV. Carta de Laredo de 9.5.1587. «Juan de Bayona le dice a Arziniega que al no recibir la cargazón, no hemos podido enviar los fustanes».

al mercader por dos vías, inicialmente quien embarcaba las mercancías enviaba una copia por correo, y una segunda copia iba con el barco. Al llegar a puerto, junto con el porte, y también era remitida por el consignatario, con lo que el mercader podía comprobar el buen orden del envío y evitaba, en parte, los posibles desacuerdos. Con la primera de las copias el mercader podía contratar el seguro con los burgaleses.

Ocasionalmente, se podían cargar fardos que por falta de tiempo o descuido no habían sido incluidos en el documento de cargazón. Esta circunstancia había de ser puesta en conocimiento del consignatario y, por supuesto, del propio mercader por correo.

La financiación del tráfico marítimo

Las contratas de riesgo y ventura

Para hacer posible la navegación era necesario un capital del que normalmente carecía el propio transportista, y esta circunstancia es tan antigua como la propia navegación comercial. La exitosa fórmula ideada por los griegos clásicos y posteriormente reformulada por sus epígonos los romanos, inserta ya en el Derecho Romano, fue el *fenus nauticum*¹⁰¹. La base de este acuerdo consiste en que el acreedor pone en riesgo su capital durante una travesía por mar con la garantía de la propia nave del prestatario, y que, por otra parte, le ofrece al prestamista la posibilidad de prevenirse ante la eventualidad de un daño en la aventura marítima. Como compensación de un riesgo tal alto, los intereses son igualmente elevados. En Francia son denominados *prêts à la grosse aventure* y en Italia *cambium ad riscum maris o cambii a risico di nave*¹⁰².

En el caso de Laredo se trata de la fórmula de financiación más utilizada y puede ser considerada como el auténtico fluido vital de los tráficos marítimos,

¹⁰¹ J. L. Gazzaniga, *Introduction historique au droit des obligations*, París, 1992, p. 123.

¹⁰² Aunque fuese el Mediterráneo el escenario en el que desarrollan las primeras formas de crédito, Bernal atribuye a Francia el mérito de sintetizar las modalidades de crédito marítimo procedentes de la tradición meridional, la atlántica heredada de los famosos *Rôles d'Oleron* (siglo XII) y las derivadas del mundo hanseático, conocidas como bolmeren, bolmerj, bolmerie... que son al parecer simples préstamos a los maestres para resolver contingencias propias de la navegación. Vid. J. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*. Madrid, 1993, pp. 31-40.

ya que gracias a él cualquier propietario de una embarcación podía iniciar una operación de tráfico sin otro soporte de capital que su propio barco.

En la documentación aparece protocolizado bajo el concepto general de contrata y en sus ejemplos más simples se inicia con la denominación del prestamista/acreedor junto con algún elemento de identificación como su vecindad o su estado civil en caso de que fuese una mujer; a continuación figura el del maestre, en quien también se concreta su identificación, el nombre del barco, donde está éste surto y el tipo de embarcación, aunque de forma muy imprecisa pues en el mismo protocolo se le puede denominar de dos formas distintas (navío-zabra, o bajel-pinaza); a continuación se indica la cantidad prestada y el destino de la misma: avituallar, adquirir determinadas mercancías, etc.; también se indica el trayecto: origen y destino, si es de ida y vuelta o solamente de ida, y cuáles son el puerto o los puertos de destino aceptados por la contrata. También se indica el *premio* o interés que de aplica y que puede aparecer expresado en distintos tipos en función del mayor o menor tiempo empleado en la operación¹⁰³.

En el cuerpo de condiciones que se pactan figura una fórmula que identifica la naturaleza del préstamo: (el prestamista) *corre el riesgo de ellos sobre la quilla del dicho navío, aparejos, fletes y mercaderías hasta la vuelta*. Queda bien entendido que la devolución del principal más los intereses devengados también se ha de satisfacer a la llegada al puerto de vuelta, y que se le concede un plazo variable que puede ir desde la 24 horas hasta los 30 días. Finalmente, se señala una garantía de carácter general, inespecífica sobre la persona y bienes presentes y futuros del prestatario. Dentro de las condiciones es habitual que se apuntase la salvedad de la baratería de patrón y es que en efecto las posibilidades de fraude debían de ser numerosas para los maestres sin escrúpulos.

Un análisis más pormenorizado de este tipo de contratas permite comparar las variaciones que sobre el mismo modelo podemos encontrar en Laredo. En cuanto a lo que los juristas denominan elementos personales, es decir las personas intervenientes en la contratación hay que señalar que los acreedores se reiteran y aluden a las familias que componen la modesta oligarquía local laredana; son los Domingo de la Hoz, los Bayona, los Escalante... en definitiva aquellos que disponían de la liquidez necesaria para

¹⁰³ AHPC. Leg. 1122, p. 158. En esta contrata se especifica que si el viaje de ida se hace hasta Galicia el premio será del 18 %, en cambio si va hasta Portugal de un 20 %.

asumir este tipo de empresas. Los deudores no son sólo vecinos de Laredo, sino que esta villa satisfacía las necesidades de crédito de las localidades vecinas, sobre todo de Castro Urdiales pero también del Puerto (Santoña), Oriñón o Islares. Es de suponer que el resto de créditos serían atraídos, salvo casos excepcionales, por Bilbao en el oriente y Santander en occidente. En ocasiones, las figuras del acreedor y deudor no son personas individuales sino que aparecen dos o más, con lo que se supone una relación societaria bien con carácter permanente o limitada a esta única operación.

Ya se sabe que en este tipo de créditos, por su propia naturaleza, los intereses que les son aplicables son siempre elevados. En nuestro caso, dos son las variables que de forma expresa intervienen en la cuantía del interés: el puerto de destino, es decir la distancia y, por otra parte, la circunstancia que siempre le está unida, el tiempo, ya que a mayor distancia, mayor es el tiempo por el que se presta el capital. Atendiendo pues a estas variables, los *premios* más bajos son los que se relacionan con el tráfico de cabotaje a los puertos más cercanos, como Avilés, para el que hemos encontrado el tipo más bajo, el 10 %, para un viaje de ida y vuelta. El más elevado es un crédito concedido a un maestre vasco, Juan de Larrea, para fletar un navío desde Bilbao a las islas Canarias por el que se pide un *premio* del 34 %¹⁰⁴. El grueso de los fletes de las naves que salían del puerto de Laredo eran de un lado los puertos de Flandes, hasta que fue posible el tránsito por el Canal, y los puertos de Francia (Nantes, La Rochela, Bourdeos...) y de otro los puertos de Galicia¹⁰⁵ (Bayona, Tuy, Betanzos...) y Portugal (Oporto y Lisboa). Entendemos que la distancia y el tiempo empleados entre Laredo y Nantes y entre Laredo y Tuy eran similares pues el tipo de interés es el mismo, el

¹⁰⁴ AHPC. Leg. 1122, p. 539. Al tratarse éste de un viaje excepcionalmente largo se incluye en las condiciones pactadas el que Juan de Larrea, maestre del navío San Bernabé, se comprometiese a no tomar puerto de escala, salvo fuerza mayor. De este modo se evitaban demoras y se recortaría el tiempo de la operación.

¹⁰⁵ Resulta evidente que en este último tercio de siglo La Coruña, que tradicionalmente había mantenido la primacía en el litoral gallego, había perdido su posición en beneficio de otros puertos más meridionales o interiores. Elisa Ferreira justifica ese pasado esplendor en los importantes vínculos que mantuvo con los ingleses y con el mercado franco-flamenco, así como en su importante industria salazonera. Además de ser el único puerto que recibe las naves de peregrinos procedentes sobre todo de Inglaterra. La crisis de La Coruña se debió, en su opinión, a la pérdida de las condiciones de seguridad y al desvío del tráfico a puertos más fácilmente defendibles como el de Pontevedra o Tuy. E. Ferreira Priegue, «Pontevedra, la trayectoria de un puerto medieval entre los siglos XII y XVI», en *Simposio de historia marítima do século XII ao XVI*. Pontevedra, 2003, pp. 63-71.

18 %¹⁰⁶. Los tipos de interés más elevados, si exceptuamos los viajes a Canarias, son los que se aplican a los viajes de ida y vuelta a Portugal, el 20 %. Por último, no hemos de olvidar que el tiempo empleado en una operación mercantil de este tipo podía ser de dos meses, e incluso menos tiempo, con lo que el interés anual realmente era alto. Con todo, se trataba de una fórmula bastante flexible, capaz de adaptarse a muy distintas circunstancias como ocurre cuando el premio no se aplica sobre el principal del préstamo sino sobre los beneficios esperados en la operación, lo que introduce un elemento especulativo que incrementa aún más la *ventura*¹⁰⁷.

En cuanto al destino de estos créditos lo habitual es que fuesen utilizados para fletar viajes de ida y vuelta. Para la ida, el dinero se utilizaba para la compra de mercancías locales que se destinaban a la exportación. Éstas, aunque no siempre son detalladas, cuando lo son se refieren a hierro y acero, brea, cítricos y bacalao. Una vez vendidas en el puerto de destino y con lo obtenido de la venta se adquieren mercancías diversas: se menciona el vino en Galicia, y el cereal en Francia. Dado el plazo que se concede para la devolución del préstamo, de ocho a quince días de media, pensamos que habitualmente ya se tendría concertada la venta de estas mercancías.

El préstamo de la gruesa aventura o riesgo marítimo no necesariamente se concedía para viajes de ida y vuelta, a veces era sólo para los viajes de ida. Nosotros hemos encontrado esta fórmula específicamente para los puertos de Flandes. Se trata de créditos muy pequeños, menos de 60 ds., que se destinan sólo a avituallar la embarcación y de los que no se especifica el tipo de interés, pero sí el cambio a que ha de ser satisfecho el préstamo

¹⁰⁶ Hay una excepción para un crédito que concede María de Cereceda, vecina de Laredo y viuda de un acreedor ya conocido, Pedro de Carranza, a un tal Pedro de Haro, vecino de Santoña, dueño de una zabra y que le exige un interés del 20 %. AHPC. Leg. 1123, p. 379.

¹⁰⁷ En un primer caso, el crédito se concede para avituallar una pinaza que se apareja para la costera del besugo «a riesgo y ventura sobre la quilla de la pinaza y su dueño». Se fija un plazo de devolución para el primer día de carnestolendas, ese día se hará efectivo el principal, 20 ds. más «una soldada y quiñón según cómo lo ganare la dicha pinaza». En un segundo caso, el capital prestado, 250 ds. se destina a la adquisición de mercaderías en Bilbao o San Sebastián. Estas mercancías se venderán en el puerto de Tuy y con el producto de las ventas se adquirirá todo el vino de Monzón que se pudiera u otras mercaderías. El prestamista asume todos los costes del fletamiento y se considerará satisfecho con 30 botas de vino puesto en el puerto de Laredo o Castro Urdiales. AHPC. Legs. 1706 y 1122 respectivamente.

allí en Flandes. El riesgo del préstamo se compensa pues con la diferencia del cambio¹⁰⁸.

Otras formas de financiación

En la documentación también aparecen otras formas de concertación y asociación que dan idea de la capacidad de adaptación a las distintas circunstancias del sistema y en cierto modo de su modernidad.

Dos de estas sociedades mercantiles se ajusta al modelo de *Comenda*¹⁰⁹. En el primer caso¹¹⁰ tenemos a dos socios, Juan de Monte, vecino de Santander y Aparicio de Anozanola, del que desconocemos su origen. Ambos aportan capital, pero en cantidades muy diferentes, Juan de Monte, *socius stans*, aporta 1.800 rs., mientras que Anozanola, *socius tractator*, aporta 500 rs. La sociedad, con un capital de 2.300 rs., se organiza para adquirir mercancías lícitas y venderlas en el «ducado de Bretaña». El capital servirá también para hacer frente a las costas, fletes y derechos. Las mercancías se cargarán en cualquier navío e irán con Anozalola. Se acuerda que los beneficios obtenidos se repartirán a partes iguales, en cambio si hubiese robo o pérdida de las mercancías, Anozalola se compromete a pagar a Juan de Monte 650 rs. En el segundo, dos socios, Molinillo y Lambarri, compran en Sevilla trigo por valor de 4.000 rs. al 50 %. Molinillo dice: «Trataron que yo fuese a comprarlo, y que yo fuese en el navío y que por este riesgo y trabajo heredase la décima parte del beneficio, y si fuese otro hombre necesario, que heredase la mitad de lo que yo ganaba. Yo dije el poco beneficio y el mucho riesgo, que yo no iría por mar, sino que yo iría a Sevilla por tierra sin ningún interés como estaba obligado, y que manden a otro»¹¹¹. El viaje por mar comprensiblemente atemorizaba al socio.

En otro ejemplo del mismo tipo de sociedad encontramos a nuestro Juan de Bayona asociado a Nuño de Santander Escalante. En este caso, comparten la propiedad de la zabra La Esperanza, cuyo capitán es Nuño de Santander. A lo largo de los años 1593 y 1594 la zabra llevó una vida bastante agitada como nave armada al servicio de su majestad primero y posteriormente dedicada al corso. Más tarde la nave se dedica al transporte de mercancías y se decide

¹⁰⁸ AHPC. Leg. 1161, p. 56.

¹⁰⁹ F. Braudel, *La Mediterranee et le monde mediterranean a l'epoque de Philippe II*, París, 1966, p. 374.

¹¹⁰ AHPC. Leg. 1123, p. 71.

¹¹¹ AHPUV. Carta de Medina del Campo de Milinillo de 9.10.1575.

que cargue sal en Lisboa, para lo cual precisa de un crédito que obtiene firmando letras de cambio. De todos los beneficios obtenidos en operaciones pacíficas o bélicas se detraen los gastos derivados del mantenimiento, paga de marineros y soldados, etc. Finalmente, en Laredo, el 7 de mayo de 1595 y ante el escribano de número se fenecen las cuentas repartiendo por mitad los beneficios, menos 755 rs. que Nuño de Santander manifiesta haber adelantado a Juan de Bayona¹¹². La zabra es vendida unos meses después, el 8 de diciembre, a Julián de Haedo por 300 ds. que también son repartidos entre los dos *particioneros* liquidándose la sociedad¹¹³.

Los seguro marítimos

Desde la perspectiva que ofrece la correspondencia el análisis de los seguros se convierte en una tarea bien distinta al que le correspondería si este objeto fuese estudiado por un jurista, tales son el número de variables que intervienen, complicando hasta desnaturalizar la naturaleza de este concierto. Y es que los protagonistas se mueven permanentemente entre dos premisas, la del beneficio, pues son comerciantes, y la de la incertidumbre, que en este caso denominamos riesgo; sopesan una y otra, se deciden y con su decisión se movilizan agentes y factores en busca de las mejores condiciones, las mejores y más acrisoladas ditas... o se desdicen y se precisan iguales dosis de esfuerzo para enmendar lo hecho y pactado, o sencillamente no se hace el seguro y los barcos viajan a la aventura fiados los protagonistas de sus informes, experiencia o intuición. Otras veces es la falta de tiempo, los malentendidos, las demoras en la correspondencia a la espera de datos sin los cuales no se pueden negociar.

En definitiva, la correspondencia, como ya se ha dicho, resulta insuficiente para hacer un estudio estadístico riguroso¹¹⁴, un balance cuantitativo de la incidencia del coste de los premios o primas en los beneficios; sin embargo, nos ofrece otro tipo de información, en nuestra opinión no menos valiosa, a cerca de las motivaciones de los empresarios del siglo XVI y su forma de afrontar la enjundiosa cuestión de los seguros.

¹¹² AHPC. Protocolos. Leg. 1123, p. 230.

¹¹³ Ibídem. Protocolos. Leg. 1123, p. 268.

¹¹⁴ H. Casado Alonso, «El comercio de hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)», en *Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, 24, Bilbao, 2003, pp. 165-192. Y para el caso de Laredo a finales de la Edad Media, puede consultarse,

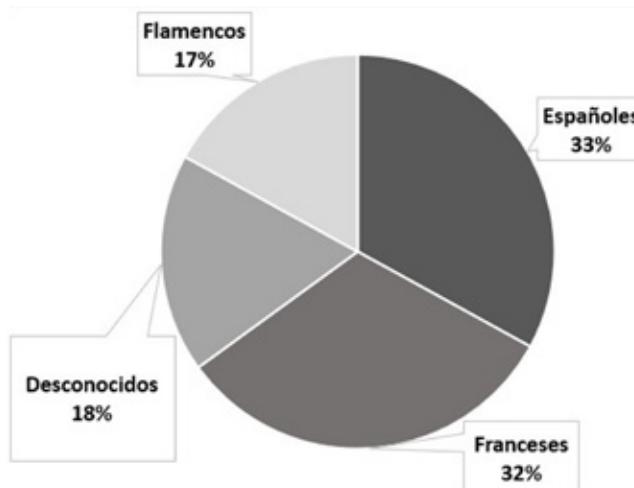


Figura 13. Proporción de barcos en el puerto de Laredo por nacionalidades.

Fuente: elaboración propia.

Lo que sí sabemos es que en los años sesenta del siglo XVI Castilla, Burgos más exactamente, contaba con una dilatada experiencia en este tipo de negocios y su dominio se extendía, también en esta cuestión, sobre todos los puertos cantábricos. A lo largo de la Edad Media la ciudad castellana había sabido aprovechar su estratégica posición geográfica, conectando la precocidad del desarrollo económico del interior castellano con el arco atlántico europeo a través de los puertos cantábricos. Los mercaderes burgaleses extienden sus redes comerciales tanto en el interior como en el exterior de la Península¹¹⁵, donde tomarán contacto con una serie de novedades mercantiles entre las que se encontraba el seguro marítimo que ya había sido

Ibid.: «Crecimiento y apertura de nuevos horizontes económicos en la España de los Reyes Católicos: el ejemplo de Laredo», en *Anales de Historia Medieval de la Europa Atlántica*, 1, Santander, 2006, pp. 29-59. M. Barkham, «Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid», en *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*, Burgos, 1995, pp. 147-164. A. García y Sanz, «El seguro marítimo en los siglos XV y XVI», en *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*, Burgos, 1995; L. A. Boiteaux, *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, París, 1968.

¹¹⁵ H. Casado Alonso, «Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)», en H. Casado Alonso, (Ed.): *Castilla y Europa. Comercio y Mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*. Burgos, 1995, pp. 15-56.

experimentado tanto en Italia como en la Península con éxito¹¹⁶. Se ha discutido sobre el hecho de que también en los centros comerciales flamencos, como Brujas, existiese ya en el siglo XIV una particular interpretación del Derecho mercantil de origen mediterráneo y si en los burgaleses influyó más la tradición flamenca, que la italo-aragonesa¹¹⁷, pero de lo que no cabe duda es que Burgos se convirtió en la gran plaza aseguradora desde mediados del XV hasta los inicios del último tercio del quinientos.

A estas razones por las que la ciudad del Arlanzón alcanzase tal protagonismo en la negociación de los seguros marítimos Hilario Casado¹¹⁸ añade las de la abundancia de liquidez, la amplitud de su red comercial con la que poder dar cuenta de las condiciones de navegación y de la reputación de mercaderes y marinos, y probablemente el factor con más peso como fuese el de la existencia de una organización corporativa tan sólida como la Universidad de Mercaderes que finalmente se proyectaría en el Consulado de Burgos, un organismo que velaba por el respeto a las normas y dirimía los conflictos que se suscitaban entre aseguradores y asegurados.

Esta operación del seguro es a la que mayor número de disposiciones y ordenanzas se dedica en el reglamento de los consulados, señal inequívoca de su importancia y de lo problemático de su naturaleza. El seguro marítimo como se sabe sirve al objeto de protegerse ante la eventualidad de un daño que la embarcación o las mercancías pudiesen sufrir en el viaje por mar; es decir, el riesgo llamado ordinario, ya que para otro tipo de riesgos dolosos o extraordinarios existían otras fórmulas como las contratas de fletamiento o la avería. Hay pues una relación directa entre el aumento de la sensación de riesgo y el interés por concertar un seguro, pues no siempre se aseguraban las mercancías. En la documentación se observa un rasgo común y es que cuanto mayor fuese el valor de la mercancía, independientemente de las circunstancias políticas o de piratería, mayor era el interés por asegurar. Y

¹¹⁶ La técnica del seguro, al menos la suscrita, data de 1343, en Génova. Al parecer antes eran contratos de palabra. Vid. A. García y Sanz, «El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», en AA. VV.: *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*. Burgos, 1995, p. 446. En la península ibérica parece ser que fue Barcelona la ciudad pionera en su desarrollo. Vid. M. J. Peláez Albendea, *Tres estudios de Historia del Derecho marítimo catalán en su proyección italiana*. Barcelona, 1980, pp. 39-51.

¹¹⁷ Hay autores que defienden la autonomía de Burgos respecto de la tradición levantina. Vid. M. Basas Fernández, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1963, pp. 30 y ss.

¹¹⁸ H. Casado Alonso, Burgos. «Bolsa internacional de seguros en los siglos XV y XVI», en *Cuadernos de Historia del Seguro*. Año 1, nº 3, pp. I-VI.

es que en el viaje marítimo siempre existe el peligro latente del mar. Por el contrario, cuando el valor de la mercancía era escaso, el interés por asegurar era directamente proporcional. Es recurrente en la documentación la expresión empleada por los corresponsales: «no asegure que es poco».

En el ánimo de Simón Ruiz o de cualquier otro mercader está el máximo cuidado para reducir costes, de ellos no era el menos importante el seguro. Por ello, cuando las condiciones eran muy favorables, como cuando el barco navegaba en verano, y el tiempo era más seguro, en compañía de una flota de armados y además el porte no era muy valioso, si se podía evitar este gasto, se evitaba¹¹⁹. También son bastantes las referencias en la correspondencia a los descuidos o falta de diligencia de los factores a la hora de concertar los seguros, por lo que estos finalmente no se suscribían¹²⁰. Otra posibilidad por la que se podía frustrar la concertación es que las condiciones de navegación fuesen tan arriesgadas debido a los conflictos internacionales o a la presencia de piratas o ambas a la vez que ningún asegurador se aventurase a aceptar el riesgo, por alto que fuese el premio o prima¹²¹. No eran éstas las condiciones ordinarias y las referencias a seguros contratados son habituales en la documentación.

Los corresponsales inician los trámites del seguro desde la ciudad o el puerto desde donde se organiza el embarque. En la mayor parte de las ocasiones el seguro se contrata en Burgos, pero también se puede contratar en otras ciudades castellanas como Medina del Campo, Madrid o bien en la propia ciudad desde donde se hace el envío como Nantes, Ruán, Amberes, Lisboa o Bilbao. La elección de una u otra posibilidad dependía básicamente de las condiciones negociadas en función de la importancia de los bienes asegurados, ya que cuanto mayor fuese el valor de lo asegurado mayores eran las dificultades para encontrar a quienes pudiesen hacer frente a un posible daño¹²². También podía influir en la decisión la desconfianza que

¹¹⁹ AHUPV. Carta de Amberes de 26.4.1576 de Diego de Echávarri: «Se aseguraron las holandas aquí, siguiendo su orden. Su aviso de no asegurar llegó tarde». En otra carta, esta vez escrita desde Burgos, Francisco de la Presa, resentido por la queja del de Medina en el sentido de que se haya hecho seguro, le escribe «y que siempre vea Vm. escusado el seguro que hice». Carta de Burgos de 13.1.1575.

¹²⁰ Ibídem. Carta de Nantes de 10.8.1575 de Julián Ruiz.

¹²¹ Ibídem. Carta de Amberes de Diego Pardo de 3.12.1586. Este corresponsal expresa su queja por el «gran daño de los corsarios» y que hubo de salvar de Zelanda las mercancías por no poder pasárlas, y esperar dos años hasta acomodarlas por Hamburgo.

¹²² Ibídem. Carta de Lyon de 30.8.1576 de los Bonvisis en la que se dice: «Lyon es ahora una plaza corta en dineros y los seguros se han de hacer en Ruán o Nantes».

de hecho generó Burgos a partir de la década de los setenta, cuando los aseguradores, acuciados por los gravísimos problemas financieros que padecían, retrasaban los desembolsos a los que estaban obligados pese a las reiteradas solicitudes que el propio Consulado en ese sentido les hacía. La situación de los burgaleses llegaría a ser auténticamente desesperada tras el botín conseguido por los rebeldes en *Medialburque* (Middelburg) en la desembocadura del Escalda. En este puerto esperaban almacenadas unas 6.000 sacas, con un valor de 135.000 ducados, ochenta y dos mercaderes laneros afectados y 147 aseguradores. La sentencia de la Real Chancillería de Valladolid condenándoles al pago de lo asegurado tuvo un efecto devastador¹²³.

Para poder negociar el seguro se requería el envío previo de la documentación en que figurasen las condiciones de las mercancías que iban a ser aseguradas, el medio de transporte, es decir, el barco, el destino, el maestre, etc. Estos datos eran comunicados mediante el conocimiento de embarque, que consiste en un documento, validado ante un notario, en el que el patrón de la embarcación especifica la mercancía que de manera efectiva ha sido cargada y a quién se le ha consignado el transporte. De dicho documento se hacían normalmente tres copias, una de las cuales era enviada al mercader quien la presentaba ante los aseguradores.

Otro documento al que también se alude es la cargaón jurada o certificada en el que se especifican de manera detallada todas las mercancías, peso, cantidad, etc. y a quién iban destinadas. Tanto de la cargaón como del conocimiento se preparaban copias para poder ser utilizadas en caso de reclamación. También se enviaba información a cerca de las condiciones del barco y las garantías del mismo. Con todos los datos se confeccionaba una memoria con la que poder establecer el riesgo efectivo que pretendían fuese cubierto y se podía elaborar la póliza. Pero antes era preciso encontrar a quienes quisieran asumir el riesgo.

Para llevar a cabo las gestiones necesarias para hallar aseguradores se recurriía a la figura del corredor de seguros. En nuestra documentación les encontramos buscando aseguradores de *buena dita* con voluntad de suscribir las pólizas, pues lo habitual es que fuesen varios los que asumiesen el riesgo de manera conjunta. No siempre se trataba de una labor sencilla pues había que convencerles precisamente del escaso riesgo que se corría, de las

¹²³ M. M. Barkham, «Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)», en *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, p. 588.

bondades del barco, de la seguridad de trayecto, etc. Como recompensa a su labor ellos perciben un corretaje, que es un sobre coste añadido a la prima o premio y que se calcula, igual que para esta, en forma de porcentaje, entre un cuarto y medio punto del valor de la prima.

La póliza de seguro es el documento en el que se establecen las características del contrato. En ella y bajo la supervisión del consulado se indicaban el nombre del asegurado, el del capitán o maestre del barco, el nombre y el tonelaje de la nave, el lugar de carga, la ruta, las escalas si es que las hubiere, el puerto de destino de las mercancías aseguradas y el nombre del consignatario a quien iban destinadas. El límite del efecto de la póliza era convencional e incluía todas las labores de carga y descarga, como los transbordos y gabarreos, tan habituales como fueron por ejemplo en el puerto de Bilbao¹²⁴. Se excluyen de los riesgos la *baratería de patrón* o la *baratería simple*, que es una forma de baratería en la que no existe intención de dolo y se debe a la impericia o descuido del maestre. También aquellos daños ocasionados por los vicios de las cosas aseguradas. De hecho, en todas las contratas analizadas se establece como condición de parte que el barco ha de encontrarse en condiciones idóneas para la navegación (*...con todas sus jarcias y aparejos, estanque de quilla y cubierta, etc.*). En Burgos, el documento como tal estaba protocolizado, según unas fórmulas establecidas en 1546. En los años que analizamos la póliza tenía una forma ya impresa, reservándose los espacios que habrían de ser cubiertos con los datos de cada concierto. Sabemos que una forma compendiada de los mismos se indicaba en el encabezamiento de póliza, que era una especie de resguardo que el corredor remitía al asegurado¹²⁵.

Las primas o *premios* constituyen el fundamento del negocio asegurador. Su cuantía siempre se establece en forma de porcentaje sobre el valor de la mercancía asegurada: de hecho lo realmente importante es el valor de ésta hasta el punto que en muchas cartas no se llega a especificar el tipo de mercancía que se asegura. Los encargados de fijar este premio eran los priores y cónsules de Burgos. El valor de la prima es relativamente estable como hemos podido comprobar, salvo si concurren circunstancias de gran riesgo como fueron los asaltos de los corsarios a los barcos que intentaban

¹²⁴ AHUPV. Carta de Lisboa de 3.2.1576 de Antonio Gómez d'Elvas en que nos habla de un cargamento de especias destinado al puerto vizcaíno y dice: «(...) la nao es muy grande y no podrá entrar en Bilbao y lo descargará en puertos próximos y lo llevará en barcos...».

¹²⁵ Ibídem. Carta de 4.9.1577 de Antonio Gómez d'Elvás se queja de que «*De la nao de Juan Galíndez entre Lisboa y Nantes no me ha enviado las cabezas de las pólizas...*».

atravesar el Canal de la Mancha o la piratería de la costa francesa; un porte entre Nantes y Bilbao que en 1575 estaba entre un 5 % y un 5,5 %, diez años más tarde, cuando la inseguridad ha aumentado por el incremento de las hostilidades protagonizadas sobre todo por la piratería de los ingleses, pasa a costar un 9 %, lo que era considerado poco menos que inasumible. En estos términos se expresa Lope de Arziniega: «Llegó a Bilbao con bien una nao con 92 fardeles de gernesuis. Da alegría, pero dudo de la rentabilidad de la operación, por ser muy caros y tener muchas costas, sobre todo el seguro, al 9 %»¹²⁶. El Consulado también consideraba las condiciones específicas de navegación de un determinado porte, como cuando este aprovechaba la compañía de la flota armada. Tales datos sí que son puestos en conocimiento de Simón Ruiz por sus corresponsales para que la información sirviese al objetivo de aminorar la prima y garantizar la concurrencia de los aseguradores¹²⁷. Se podía dar el caso de que para un mismo trayecto aseguradores de dos plazas ofreciesen primas distintas, como así ocurrió en la ruta entre Lisboa y Venecia¹²⁸.

Según se observa en las tablas la tendencia de las primas es a aumentar a lo largo del siglo como corresponde a un incremento de las dificultades de navegación. No obstante, en principio parece claro que el criterio que se sigue para establecer la cuantía de la prima es el de la distancia medida en tiempo de navegación, al igual que en otro tipo de créditos y forma de financiación del comercio marítimo que en este trabajo hemos analizado.

Desconocemos el alcance real de otras informaciones adicionales que también proporcionan los corresponsales tales como la buena condición del barco, la calidad del maestre y de la marinería, el que estuviese bien artillado con (piezas de) hierro y bronce. De lo que sí tenemos certeza es que influía la nacionalidad del barco. Los testimonios en este sentido son varios y todos ellos de la mano de Simón Ruiz quien insiste una y otra vez a su hermano Andrés y, sobre todo, al hijo de éste, Julián Ruiz, en el sentido de que las

¹²⁶ AHPUV. Carta de Valladolid de Lope de Arziniega a Andrés Ruiz de 7.4.1586.

¹²⁷ Ibídem. Carta de Amberes de Alonso Bárcena de 6.5.1586: «Espero que en septiembre parta otra flota para Lisboa de Hamburgo con algunos navíos para Vizcaya. No navegan navíos aislados. Yo podría hacer enviar lencerías a Hamburgo y quisiera saber el precio de las holandas blancas y crudas, sus medidas y el precio de venta en España».

¹²⁸ Ibídem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez de 13.1.1577: «El seguro de los 3.500 ducados de la pimienta cargada para Venecia se puede hacer en Burgos o en Madrid. Le envío los datos del barco. En Burgos es mucho más caro que en Venecia, sobre todo siendo un barco veneciano, pero tardan mucho en llegar las cartas».

mercancías fuesen embarcadas en navíos franceses y no españoles¹²⁹ ya que el riesgo de ser capturados por los piratas de la Rochela era mucho menor¹³⁰.

Los asegurados debían asumir una parte mínima del riesgo, en Burgos el límite del valor de lo asegurable estaba en un 10 %, para evitar los abusos y las prácticas arteras¹³¹. Cuando por voluntad de los asegurados se cancelaba el contrato intervenía el consulado, estableciendo las penalizaciones oportunas y ante su decisión inapelable sólo quedaba la negociación directa con los aseguradores para aminorar las pérdidas. Este fue el caso de un seguro de 2.500 ds. que Simón Ruiz había mandado concertar a López de Arziniega, su colaborador habitual en Madrid¹³².

En ocasiones los correspondientes tramitaban seguros de terceros para que estos se concertasen en Burgos. Es probable que por participar con ellos en una sociedad temporal, como fue el caso de un seguro que se suscribió para seis embarcaciones aparejadas para la pesca del bacalao en Terranova¹³³. Por desgracia, varias de ellas se perdieron y ello da lugar a un largo litigio del que no salieron bien parados los portugueses. Y es que los problemas realmente empezaban cuando acontecía la pérdida del valor asegurado. Veamos algunos ejemplos.

Cuando se perdía una nave o había ausencia de noticias después de un periodo superior a un año, lo que equivalía a la pérdida del barco, los

¹²⁹ A modo de ejemplo esta carta. AHUPV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 20.5.1575: «Vm (Simón Ruiz) me reñirá por haber salido de comisión el haber cargado en navíos españoles y no lo hubiese hecho sino por mi señor Andrés Ruiz que lo mandó y que además son buenas y van en buena compañía».

¹³⁰ Gómez Centurión anticipa este fenómeno de la preferencia a asegurar en buques extranjeros a los primeros años de la rebelión en los Países Bajos. C. Gómez Centurión, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional*. Madrid, 1988, p. 137.

¹³¹ Este porcentaje parece ser variable según los consulados que rigiesen; así en Bilbao parece estar en un 25 % y para el caso de Sevilla Arcadio García y Sanz nos habla de un sorprendente límite de 2/3, con lo que la cuota de riesgo obligatorio del asegurado es de un tercio del valor. A. García y Sanz, «El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», en AA. VV.: *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*. Burgos, 1995, p. 470.

¹³² Este episodio ha sido reconstruido a partir de misivas enviadas por López de Arziniega a Medina del Campo en los meses de octubre y noviembre de 1575. AHUPV. Cartas de Madrid de 25 y 29 de octubre y 9.12.15 y 19 de noviembre de 1575.

¹³³ En este caso se pide que se asegure conjuntamente la embarcación y la mercancía para la ida, vuelta y estancia, sin distinguir una de la otra. Esta práctica era habitual cuando los barcos no eran grandes. Vid. A. Tenentti, *La formación del mundo moderno*, Barcelona, 1985, p. 281.

asegurados se ponían en contacto con los aseguradores para que estos hicieran efectivo el seguro. La demanda, además de la lista de aseguradores, estaba acompañada en todos los casos de una copia del *conocimiento de embarque* y otra de la *cargaón jurada*, también se pueden acompañar de otros testimonios como aquellos en que se explicaban las circunstancias del hundimiento o apresamiento. Lamberto Lamberti, criado de los Bonvisis de Amberes, escribe a Simón Ruiz para que éste envíe uno de sus hombres en Laredo y haga *certificación*: «Se ha quemado en la Costa de Vizcaya (sic) una nao genovesa que tenía cargo para Italia y mis señores tenían asegurada»¹³⁴. El Consulado de Burgos, por su parte, disponía de una extensa red de informadores de los que se podía recabar información adicional que podía eximir de sus responsabilidades en su caso de sospecha de baratería de patrón.

Uno de los fraudes más frecuentes era el de asegurar una mercancía o embarcación por un valor superior al que realmente tenía. Este es el caso del seguro solicitado en junio de 1576 de seis barcos de pesca de bacalao para la ida a Terranova, estancia y venida. El seguro se había de hacer en Burgos por 600 ds. En septiembre se informa que tres de las seis embarcaciones habían sido «tomadas» por los piratas. Los aseguradores burgaleses no parecen aceptar de buen grado la demanda y se aprestan a defender sus intereses. El proceso fue largo, se inicia con el envío de los *estromientos* –informes– sobre la pérdida de las tres naos el 9 de octubre de 1576, y además se añade que, en este sin duda desafortunado viaje, otra de las embarcaciones fue asaltada a cincuenta leguas de Lisboa cuando arribó para reparar y le fueron robadas todas las armazones. Los de Burgos demandan nuevos documentos en marzo de 1577, entre ellos se pide que se justifique el valor de las «naos» perdidas. Los armadores portugueses recelosos afirman que «esos señores verán que no aseguramos de más». No fue suficiente y los de Burgos proponen a los lisboetas un acuerdo al que se niegan pues sería tanto como aceptar la culpa. Pese a lo cual, finalmente acaban por aceptar una reducción de la cantidad pactada en el contrato del seguro. Manuel Gómez d'Elvas enfurecido le pide a Simón Ruiz no volver a asegurar en Burgos «que allí exigen el pago de la prima antes que satisfacer sus cuentas»¹³⁵.

En efecto, comprobamos que la desesperación de los corresponsales portugueses no sólo no era infundada, sino que tenía antecedentes en pleitos que igualmente les habían resultado desfavorables. Tal fue el caso de la

¹³⁴ AHPUV. Carta de Amberes de Lamberto Lamberti de 13.8.1578.

¹³⁵ AHUPV. Carta de Lisboa de 21.10.1577 de Manuel Gómez d'Elvas.

nao *Juan Galíndez* que en ruta entre Lisboa y Nantes fue apresada por los piratas de la Rochela el 29 de julio de 1577, caso sobre el que a pesar de no albergar dudas y de contar con la sentencia favorable de prior y cónsules, no se lograría la compensación pactada hasta octubre de 1578. Lo mismo podríamos decir de una embarcación cargada de sal que fue capturada por los piratas ingleses y llevada a puerto en los primeros días de 1577. Andrés Ruiz es el que gestiona su liberación. La tramitación y cobranza del seguro se demora de tal forma que se acusa a los aseguradores burgaleses de falta de honradez, ya que en noviembre de 1580 aún no se había cobrado¹³⁶. Tal vez el infortunio portugués se alió con las horas bajas de la capital del Arlanzón y de ahí surgiese tanto desencuentro.

En la documentación tenemos otras muchas demandas contra los aseguradores de Burgos desde Santander¹³⁷, Bilbao¹³⁸, Laredo¹³⁹ y Nantes¹⁴⁰ que fueron resueltas sin mayores problemas.

Cuando las pérdidas no eran completas, es decir, que el daño no alcanzaba a toda la carga sabemos que se aplicaban las averías. El asegurado notificaba las averías a los aseguradores y presentaba testimonio y tasación de los daños que emanaban de las autoridades consulares que radicaban en el puerto, como era el caso de Laredo. Tras la demanda y aceptación del daño y su compensación era preciso aclarar qué hacer con lo rescatado. Parece ser que la costumbre era que los asegurados recibían el importe de lo pactado y lo salvable era subastado *a la candelilla*. Este sistema consistía en hacer una subasta pública ante una candela o vela encendida, en ella los interesados pujaban hasta que la vela se consumía y el subastador otorgaba la propiedad al mejor postor. Una variante era la de clavar un alfiler en el cuerpo de la vela, dándose por concluida la subasta cuando el alfiler caía. Naturalmente también cabía la posibilidad, cuando el daño no era mucho, de reenviar a los aseguradores las telas y que ellos decidiesen su destino).

¹³⁶ Ibídem. Cartas de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvás de 13.1.1577, 24 y 25.4.1577, 30.6.1578 y de Luís Gómez d'Elvas de 22.11.1580.

¹³⁷ AHPC. Poder otorgado el 8.11.1560 para cobrar el seguro de una nave tomada por los franceses.

¹³⁸ AHUPV. Carta de Cosme del Barco en el que se habla de un envío de 25.000 mrs. de un seguro suscrito.

¹³⁹ Ibídem. Carta de Laredo de 6.10.1589 de Juan de Bayona. En este caso, el daño se limitó a que se mojaron los fardos en el desembarco, que como sabemos también cubría el seguro.

¹⁴⁰ Ibídem. Carta de Julián Ruiz de 20.5.1575 en la que se explica el destino que se le ha de dar de lo recibido por unas naos tomadas por los piratas.

Se nos informa de una nao patroneada por Balten Andres perdida en Onfler (Honfleur) «De la nao perdida se han recuperado 50 piezas de holandas y 13 de anascotes, pero hay muchas sin marca. Muchos fardos fueron sacados a tierra por los ladrones, pero en Ruán hay señores interesados que mirarán por los comisarios y no creo que haya fraude»¹⁴¹.

Hemos constatado que existían diferencias en los usos y reglas de cada plaza, así como de los organismos encargados de velar por el cumplimiento de la normativa. Así, con motivo de una demanda por una mercancía dañada y asegurada en Amberes, los aseguradores no aceptan el testimonio de averías como justificante de la tasación de daños que es lo ordinario en el Consulado de Burgos, sino que exigen la venta de las telas (en este caso) a *la candela* y se envía para compensar la diferencia¹⁴².

La decadencia de Burgos es algo que sin duda se puede relacionar con la crisis de los seguros. Y es que definitivamente los mejores tiempos de Burgos habían pasado¹⁴³. Aunque se hablase de otras ciudades castellanas como alternativa a la plaza burgalesa, lo cierto es que Madrid se impone de manera clara. Ruiz Martín nos dejó escrito que la estatalización y centralización de la economía contribuyeron poderosamente a convertirla en su sucesora¹⁴⁴. Este espacio que Madrid venía a ocupar, hacía ya tiempo que había sido abandonado, y que hasta el propio Simón Ruiz, tan vinculado a Burgos, no había dudado en aconsejar la tramitación de las operaciones en Madrid, bien es verdad que cuando Burgos no era ya ni la sombra de lo que había sido¹⁴⁵. Sabemos también que entre los inversores de seguros en la plaza madrileña, además de los burgaleses en los que parece difícil confiar,

¹⁴¹ AHUPV. Carta de Amberes de Lamberto Lamberti de 12.2.1579.

¹⁴² Ibídem. Carta de Amberes de Diego de Echávarri de 26.4.1576. Este tipo de ventas en realidad son una forma de subasta en la que se pujaba hasta que se apagaba la candela encendida al efecto o bien caía el alfiler clavado en la vela.

¹⁴³ Hilario Casado explica esta decadencia señalando acertadamente la complejidad de factores desencadenantes tales como la crisis de los centros pañeros flamencos, alimentados tradicionalmente con lana castellana, la guerra con Francia y la inseguridad de los mares, reducción de la oferta de materia prima que ellos podía exportar y por último la sublevación de los Países Bajos. Vid. H. Casado Alonso, «El comercio internacional burgalés en los siglos xv y xvi», en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994, pp. 229 y ss.

¹⁴⁴ F. Ruiz Martín, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*. Barcelona, 1990, p. 163.

¹⁴⁵ AHUPV. Carta de Amberes de Diego Pardo de 3.12.1586: «Veo la comodidad que Vm dice que hay en Madrid para asegurar. La primavera próxima habrá ocasión de aprovechar la merced que me ofrece. Suplico me envíe copias de las pólizas de los seguros que allí se hacen por ver si son bastantes».

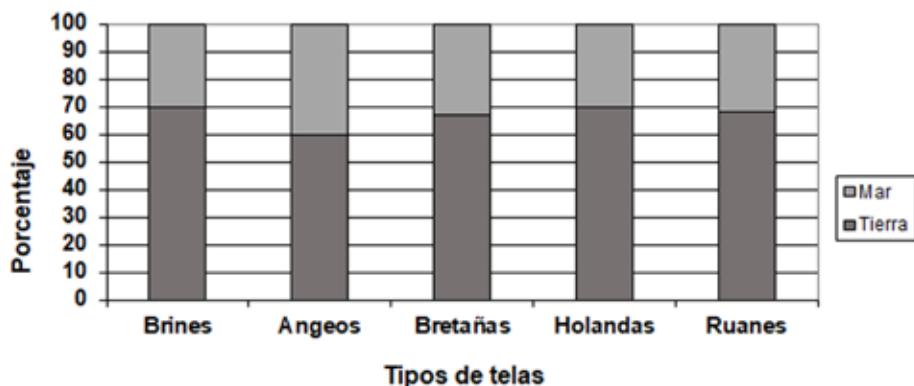


Figura 14. Repercusión en los costes del transporte marítimo de las averías, fletes y seguros.

Fuente: Elaboración propia (AHPUV)

aparecen los genoveses¹⁴⁶, los representantes, en palabras de Felipe Ruiz, del «gran capitalismo», triunfantes tras el pulso que Felipe II mantuviése con ellos con la suspensión de pagos de la Corona de 1575.

Para este mismo periodo podemos encontrar cierto paralelismo entre la decadencia burgalesa y la de Lyon. Esta ciudad lucía un pasado ciertamente esplendoroso¹⁴⁷ y por ello nos sorprende el testimonio de los Bonvisis lyoneses cuando confiesan a Simón Ruiz la insuficiencia de capital («al presente es una plaza corta en dineros») y su incapacidad para asumir la contratación de seguros, que se remiten a Ruán o a Nantes¹⁴⁸.

Bilbao sería otra de las plazas beneficiadas por la decadencia burgalesa toda vez que en esta plaza aumenta la contratación de seguros y no sólo para barcos que salen del puerto vizcaíno sino también de los fletados en Laredo, Castro Urdiales, Santander, Pontevedra, los Países Bajos o Nantes¹⁴⁹.

¹⁴⁶ Ibídem. Carta de Madrid de López de Arziniega de 12.11.1575.

¹⁴⁷ Lyon había sido una plaza muy importante en la contratación de seguros en Europa, al lado de Amberes, Burgos, Ruán, Génova y Florencia. Su influencia alcanzaba desde Londres a Moscú, desde Santo Domingo a Constantinopla. Vid. R. Gascon, *Grand commerce et vie urbaine au xvie siècle. Lyon et ses marchands*. París, 1971, p. 295

¹⁴⁸ AHUPV. Carta de Lyon de 30.8.1576.

¹⁴⁹ J. P. Priotti, «Estructura y funcionamiento del sistema asegurador bilbaíno en Europa durante el siglo XVI», en *Letras de Deusto*, vol. 31, nº 93, 2001, pp. 173-186.

Finalmente, la repercusión de los costes generados por el transporte marítimo serían inversamente proporcionales al precio de las mercancías: así la distribución de los gastos del transporte marítimo por tipos de telas quedaría del siguiente modo:

EL TRANSPORTE TERRESTRE

LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE POR VÍAS TERRESTRES

 Al hora de abordar la cuestión del transporte terrestre hemos de llamar la atención sobre la distinta percepción que en el mundo rural se tenía –y aún se tiene– de las distancias, un mundo en el que la gente caminaba mucho y cuyo espacio más próximo estaba surcado por un complejo entramado de veredas, trochas, senderos, camberas y caminos carreteros de la más diversa índole, cuyo uso dependía de las necesidades y circunstancias concretas. Esta realidad ha de ser tenida en cuenta para valorar la importancia de las distintas vías de acceso a la Meseta desde el mar Cantábrico, ya que ni las características ni el mantenimiento –ni la atención prestada por la historiografía– tenían mucho que ver, según se tratase de vías de una u otra categoría. Y es que aunque las condiciones de los caminos no fuesen buenas, no parece que estas deficiencias representasen un obstáculo ciertamente insalvable para el comercio¹.

En principio, es evidente que las comunicaciones son la base sobre la que se asienta una parte sustancial del desarrollo económico y social. La contribución de las infraestructuras al progreso económico, no obstante, sólo tiene lugar cuando proporciona servicios que responden a una demanda real.

¹ Sobre este aspecto, otros autores han advertido del error de confundir caminos con mercancías, sin que exista una relación directa entre el volumen del tráfico y la calidad del viario. Se podría considerar que cuando la intensidad de la demanda es lo suficientemente importante, los flujos acaban por encontrar los medios para superar los obstáculos. Otros autores que se han ocupado recientemente de este tema, ponen en tela de juicio la tesis sobre la insuficiencia histórica de infraestructuras de comunicación en la España Moderna. Véase A. Marcos Martín, «Comunicaciones, mercados y actividad comercial en el interior peninsular durante la época moderna», en M. Lobo Carrera, y V. Suárez Grimón, *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994, pp. 187-204.



Mapa 5. Los accesos a la Meseta desde el Cantábrico oriental.

En la historiografía sobre la región suele aparecer como una verdad incontrovertible la idea de que el carácter agreste de la geografía de Cantabria ha impedido la articulación de un espacio que hubiera fundado un desarrollo económico más adecuado a sus potencialidades². Sin negar que el medio físico puede condicionar negativamente los estímulos comerciales, hemos de relativizar este efecto pues es tal la intensidad cegadora de esta «idea fuerza» historiográfica que ha ocultado otros argumentos explicativos que pudieran contribuir a mejorar nuestro conocimiento del pasado³.

² R. Lanza García, «Ciudades y villas de la cornisa cantábrica en la época moderna», en J. I. Fortea Pérez (Ed.), *Imágenes de la Diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*, Santander, 1997, p. 168.

³ S. Madrazo, *Las redes de transporte en la España del Antiguo Régimen en Las comunicaciones entre Europa y América: 1500-1893*, Madrid, 1993, p. 55 y ss. Señala este autor mientras la historiografía mantiene la tesis del pésimo estado de los caminos y su carácter de obstáculo estructural a los transportes de mercancías, hay que reconocer que el volumen de bienes (intercambiados) fue mayor que el sugerido por las pésimas condiciones de los caminos, y que el camino tiene menos importancia que los movimientos de mercancías. En el mismo sentido y frente a Braudel, David Ringrose afirma

Es necesario señalar además que el grado de conectividad del transporte depende no sólo de las infraestructuras sino también de la accesibilidad, y ésta a su vez de los medios empleados en los desplazamientos. Así, los esforzados correos de a pie encargados de trasladar las misivas desde Laredo a Valladolid eran poco exigentes en cuanto a infraestructuras, pudiendo transitar por los más intrincados senderos⁴. Y no mucho más lo eran los mulos o machos, que además de adaptarse a cualquier tipo de terreno, eran resistentes, rápidos, su capacidad de carga notable y, sobre todo, como medio de transporte eran de una gran flexibilidad.

Ciertamente, no ocurría lo mismo con los carros y carretas que requerían los caminos carreteros practicables. A juzgar por lo reiterado de las referencias al envío de *propios* por parte del Regimiento de Laredo para comprobar o medir los caminos⁵ o partidas destinadas a la reparación de los *caminos de carro* resulta evidente que su estado era habitualmente deficiente y que probablemente su acondicionamiento se aseguraría únicamente con ocasión de ciertos tráficos que los precisaban, tales como las lanas o el pastel, permaneciendo en un estado precario el resto del tiempo⁶. Ahora bien, la insistencia en las reparaciones también es muestra de que cuando existía una necesidad y ésta era satisfecha, aunque sólo fuese con carácter temporal, y que los carros, mejor o peor, finalmente acababan por alcanzar sus destinos⁷.

la importancia del transporte terrestre. D. Ringrose, *Imperio y península: ensayos sobre la historia económica de España (s. XVI-XIX)*, Madrid, 1987, p. 34.

⁴ M. Valdor Arriarán, *Libro de Cuentas de Laredo. 1538-1553*, Santander, 2002, p. 194. En 1545 se recoge el pago por el Regimiento de esta villa al correo de a pie Alonso de Bocos 17 rs. por ciertas cartas que trajo de Valladolid, más 6 rs. que allí le dieron para el viático.

⁵ Ibídem. Esta preocupación también lo era, aunque por razones estratégicas, para la monarquía: en 1550 el Duque de Alba envió a su criado hasta Agüera para ver si estos caminos eran practicables para el paso de unos armones de artillería con destino al puerto de Laredo.

⁶ Una de las atenciones recogidas en las ordenanzas del Consulado de Burgos era el arreglo y el mantenimiento de los caminos a los puertos, a Laredo y a Bilbao. La ordenanza de 1538 dice: «Y para adereçar los caminos y edificios de puentes de los puertos de la costa de la mar que an sido y son de mucha costa y gasto para poder llevar y carretear las lanas y otras mercancías que salen destos reinos por los dichos puertos y para traer los que vienen de fuera de ellos». M. Basas Fernández, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963, p. 150.

⁷ D. Ringrose, *Imperio y Península. Ensayos sobre la Historia económica de España*. Madrid, 1987. Los mercaderes burgaleses se cuidaron de exigir que los caminos carreteros estuviesen expeditos para el paso de sus sacas de lana que embarcaban en el puerto de Santander. David Ringrose nos habla de una Cabaña Real de Carreteros que operaba en

Nosotros hallamos, en efecto, testimonios en este sentido a propósito de la protesta que presenta el Regimiento de Laredo ante la exigencia de participar en un repartimiento para la reparación del puente de Santa María de Cayón, a lo que Laredo se niega⁸. Igualmente contamos con abundantes partidas de gastos destinadas no sólo al mantenimiento de los muelles, contramuelles y calzadas de la Puebla, sino también de obras de mantenimiento de los caminos a Castilla, que previamente el escribano de la villa había visitado para dar cuenta de las necesidades de mantenimiento y reparación de las «calzadas y caminos que esta villa hace en el camino de la mulatería». Bien es verdad que son mucho más abundantes las referencias a la reparación de los caminos que comunicaban Laredo con las localidades más próximas, como los que conducían a Colindres, Limpias, Ampuero, etc⁹. Cuando la reparación se ampliaba a todo un trayecto y por lo tanto su reparación afectaba a más de un municipio, el Corregidor podía establecer un acuerdo para que la obra fuese asumida por todos. Este parece ser el caso de un ambicioso plan de reacondicionamiento de la ruta entre Burgos y Laredo llevado a cabo en la primera década del siglo XVI que fue financiado por no menos de veinte municipios¹⁰.

Otro aspecto que queda por dilucidar es el de los costes, ya que es lógico pensar que si las dificultades eran muchas por lo arriscado de los pasos montañosos ello redundaría en un incremento de lo percibido por los transportistas o *alquil*, hasta reducir significativamente los beneficios esperados en la operación; sin embargo, los datos no parecen confirmar esta primera impresión y cuando analicemos este factor en relación con el resto de los costes, comprobaremos que en el conjunto de la operación, la partida destinada a los transportes terrestres, representa un porcentaje

Castilla la Vieja y que sin duda era la encargada de este transporte voluminoso y pesado, que habría de coincidir con la contratación de un considerable número de embarcaciones, las cuales en forma de flotas se dirigen al norte.

⁸ AHPC. Laredo. Leg. 1122. Poder a Domingo de Urzibay de 21 de septiembre de 1591. Laredo argumenta que este puente queda fuera de su distrito y que la villa «hace y reconstruye los nueve puentes en los caminos que van a Castilla, y hace nueve leguas de camino de calzadas y otros muelles y pagos para gente de a pie y a caballo y de esto no se reparte cosa alguna».

⁹ AHUPV. De hecho, la queja más explícita que hemos encontrado en la documentación sobre el estado de las comunicaciones la hace Andrés de la Maza a propósito de Santander y la mala comunicación que había entre ésta y la villa de Laredo, Carta de Laredo de 9.1.1584 de Andrés de Limpias.

¹⁰ D. E. Vassberg, *The village and the outside world in golden age castile*, Cambridge, 1996, p. 43.

más bien modesto. A mayor abundamiento, sabido es que la energía de la Cordillera Cantábrica se suaviza en su sector más oriental y que los Montes Vascos presentan unos puertos más accesibles bien hacia el Valle del Ebro, bien hacia la meseta castellana; no obstante, ni los gastos ni el tiempo empleado en el transporte hacia Burgos, camino de Medina del Campo donde se centralizaba el comercio de telas, presentan diferencias de consideración como lo testimonian los contemporáneos en la pugna que sostuvieran los mercaderes laredanos por sustraer en su provecho el tráfico textil marítimo procedente de Nantes a la villa del Nervión. Reitero que esto es sobre todo aplicable a comercio con las recuas de mulas¹¹.

De este modo, los caminos llamados de herradura son sin duda los protagonistas del tránsito de mercancías por los puertos de montaña. Así, la ventaja comparativa que sin duda presenta el sector oriental de la Cordillera Cantábrica para los trajineros queda por entero diluida por este sistema de transporte y por los otros condicionantes que acompañan la actividad, sobre todo criterios de rentabilidad, aunque no de manera exclusiva, como veremos en próximos capítulos. Es decir, que ni la accidentada naturaleza del ámbito geográfico estudiado ni el estado de los caminos se nos presenta como una circunstancia que pudiera dificultar o entorpecer significativamente más de lo que lo hacía en otros espacios geográficos montañosos¹². Son otras cuestiones no estructurales las que son repetidamente mencionadas como obstáculos verdaderamente difíciles de salvar tales eran las situaciones de peste¹³ o la falta de retornos para los mulateros, circunstancia ésta reiteradamente citada como el más grave impedimento para hallar porteadores. Dice Juan de Bayona: «También enviaré mercancías a Valladolid a Alejo de Arreguía que

¹¹ Al hablar de los caminos en el siglo XVI europeo Geoffrey Parker señala que ya desde el siglo XV «se contaba con los conocimientos técnicos y con la pericia necesaria para superar la mayor parte de los obstáculos físicos» y pone el ejemplo del primer túnel excavado en los Alpes en 1480. G. Parker, *El ejército de Flandes y el Camino español 1567-1659*, Madrid, 1985, p. 119.

¹² No parece efectivamente que la situación de los caminos europeos fuese mucho mejor que la de los caminos españoles en su conjunto. Véase J. M. Perry «The transports and the trade routes», *Cambridge*, IV, Cambridge, 1987, pp. 310-323.

¹³ AHPUV. Carta de Bilbao de Maturin Bizeul de 1.12.1565. En esta carta se alude a la necesidad de cambiar las rutas de los mulateros para no pasar por los lugares afectados por la peste. Desde Medina se remiten informaciones al respecto, cotejadas con los datos de que se disponía en Bilbao, no siempre coincidentes. En una carta de Bartolomé del Bardo de 22.9.1565 se dice textualmente: «Vm dice que se ha divulgado cómo mueren en Fromista y Palencia de peste y me dice que las mercancías no pasen por estos lugares, y así se hará y todos están advertidos».

será más interesante que a Burgos, porque hay pocos mulateros que vayan a Burgos porque no tienen que retornos que traer»¹⁴. En su consecuencia, con ser cierto que los accesos a la Meseta desde las Montañas al mar era complicado, no lo es menos que tal circunstancia queda relativizada por el tipo de medio de transporte utilizado.

Las noticias que nos ofrece la documentación, como decimos, hacen referencia a un tráfico dominado casi por completo por las mulas, el animal de carga por excelencia, resistente, sobrio y capaz de soportar cargas considerables –hasta los 140 kg por animal–, relativamente rápido y apto para todo tipo de terrenos. Por el contrario, las referencias al empleo de carros son relativamente escasas y, en la práctica, reservadas bien para la costa, bien para las mercancías de mucho peso y volumen, tales como el pastel o la lana, o bien para ciertas labores¹⁵. Estos carros, al parecer eran vehículos robustos, de cuatro ruedas –aunque parece que en estos valles de la costa se utilizasen los de dos ruedas, más ligeros y adaptados a lo accidentado de la topografía¹⁶–; bajos, de gran capacidad de transporte –lo que reducía el coste por unidad–, pero más lentos que los mulos y, sobre todo, de difícil utilización en los altos puertos que salvan la Cordillera Cantábrica hacia el mar. Teniendo en cuenta que eran más dependientes del buen estado de los caminos. Las menciones más habituales a este tipo de vehículos se relacionan con portes ya en la planicie meseteña, como cuando desde la capital burgalesa se hacen traslados hacia Valladolid, Medina del Campo, Toledo u otros destinos más excepcionales como Valencia, pasando por Cuenca y Requena¹⁷. Los carros cargados de sacas de lana viajaban en largas caravanas de 20 o 30 vehículos, tirados cada uno por una pareja de bueyes, seguidos

¹⁴ Ibídem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 15.12.1577.

¹⁵ H. Lapeyre, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981, p. 86 y ss. Aclara que los fardos de lana se acarreaban desde Burgos a Santander en carros y que sería necesario hacer transbordos debido a las dificultades del camino; aunque nosotros no hayamos podido encontrar referencia alguna a esta práctica, ni nos parece probable dadas las dificultades de logística que implicaría la coordinación de carreteros y mulateros. Por otra parte, un acta de la Junta de las Cuatro Villas se queja de que la tala de árboles (para abastecer a la industria de los astilleros), entre otros perjuicios, detrae carros y bueyes que tan necesarios eran para el abastecimiento de las villas costeras. AHPC. Acta de la Junta de Cuatro Villas de 18.5.1582.

¹⁶ El uso de este tipo de carros en los puertos de mar, y en general en las tierras costeras, para el trasiego de los bultos está bien documentado, así como para el transporte de madera, metáles, etc.

¹⁷ AHPUV. Carta de Bilbao de 14.8.1576.

por bueyes de refresco y algunos burros y mulas utilizados por los arrieros¹⁸. Parece confirmarse pues que el uso de los carros no era el medio habitual de transporte de mercancías a través de los puertos, muy al contrario, se puede considerar excepcional¹⁹.

Veamos a partir de la documentación cuáles eran los caminos más frecuentemente empleados: las rutas de acceso de los puertos cantábricos a la Meseta son bastante bien conocidas²⁰, sobre todo el camino seguido desde Bilbao hacia Burgos²¹. La importancia de los caminos de Burgos, el gran nudo de comunicaciones del septentrión peninsular, nace de su papel en el eje que comunica Castilla con el Atlántico europeo. La vía más importante para el transporte de las mercancías procedentes de la costa oriental de Cantabria atravesaría el valle de Mena hacia Medina de Pomar, Trespuentes, Oña, Briviesca y Valdivielso. Otras rutas secundarias y menos frecuentadas se dirigían a Burgos a través del difícil puerto de Orduña o por Vitoria hacia Miranda de Ebro por el paso de Pancorbo.

Desde Laredo se seguía un recorrido similar al de la actual carretera nacional 629 en la aún permanecen restos de las antiguas ventas que jalaban el antiguo trazado. Este es el camino ya mencionado por los Repertorio de Juan de Villuga (1546) y el Repertorio de Alonso de Meneses (1576) y que era entonces reconocido como uno de los más importantes del norte

¹⁸ D. E. Vassberg, *The village and the outside world in golden age Castile*, Cambridge, 1996, p. 38.

¹⁹ En países de nuestro entorno y análogo desarrollo técnico, como Francia, la situación es comparable y se puede afirmar el dominio de las mulas sobre los carros. Y ello a pesar de tener un relieve mucho menos enérgico que el peninsular. Vid. R. Gascon, *Grand commerce et vie urbaine au XVI siècle. Lyon et ses marchands*, París, 1971, p. 170.

²⁰ La historiografía ha tratado desde antiguo esta cuestión. Citemos el tradicional repertorio de P. J. Viluga, *Repertorio de todos los caminos de España*. Medina del Campo, 1546; y los trabajos contemporáneos de F. Colón, *Descripción y cosmografía de España*, 3 vols. Madrid, 1908-1917; J. García Mercadal, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, 3 vols. Madrid, 1952; G. Menéndez Pidal, *Los caminos de la historia de España*. Madrid, 1951. J. P. Molénat *Chemins et ponts du nord de la Castille au temps des Rois Catholiques* en *Mélanges de la Casa de Velázquez* (1971); S. Madrazo, *Las redes de transporte en la España del Antiguo Régimen en las comunicaciones entre España y América: 1500-1893*, Madrid, 1993; R. Pérez Bustamante, «El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla, siglos XIV y XV», en *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*. París, 1981. J. I. Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, Madrid, 1990.

²¹ Francis Brumont, «Le cont du transport entre Medina et Bilbao vers 1570», en *Annales du Midi*, nº 156, 1982

peninsular²². Este salía de Laredo pasaba por Colindres, Ampuero, Rasiñes, Ramales y Gibaja para luego ascender las revueltas del puerto de los Tornos hasta alcanzar Medina de Pomar donde se unían con los trajineros procedentes de Vizcaya, y dirigirse hacia Pesadas, después de ascender el puerto de la Mazorra, y por el Páramo de Masa de camino a Burgos. Ello es perfectamente compatible con el empleo de rutas alternativas cuando surgen contingencias meteorológicas o graves deterioros en los caminos habituales. La flexibilidad de los medios empleados se lo permitía.

Distintos autores han sostenido la mayor comodidad de las rutas procedentes de Bilbao²³ como uno de los factores que hicieron prevalecer los intereses de la Villa del Nervión frente a las Cuatro Villas montañesas²⁴. Sin duda, el aserto podría ajustarse a aquellos transportes que podían hacerse en carretas, mucho más capaces que la mulatería y con un consiguiente ahorro por unidad de carga, como era el caso de tráfico de los vellones de lana; sin embargo, eran las recuas de mulos los auténticos protagonistas de los transportes por lo que hemos de relativizar las ventajas comparativas de que, en este sentido, gozaban los vizcaínos. De hecho, en la documentación son otras ventajas mencionadas pero ni tan siquiera se insinúa en el argumentario el especial carácter penoso del puerto de Los Tornos o comentario de similar naturaleza. Por el contrario, el precio que los mulateros cobraban por unidad de carga en Laredo y en Bilbao hacia Burgos era similar, lo que equivale a decir que el tiempo empleado en el viaje y las dificultades del mismo eran valorados por los propios interesados de manera mucho más equitativa que la que ha señalado la historiografía.

De menor relevancia en la documentación tenemos el camino entre Santander y Aguilar de Campoo que se abría por el valle de Iguña, sin duda utilizando tramos de la antigua calzada romana y con el necesario concurso de abundantes puentes como los de Arce, Riocorvo o el de Las Fraguas hacia Reinosa²⁵. Este también era el camino –con ligeras variantes– del que de manera incierta nos informa Lapeyre²⁶ y que tras dejar la actual capital de Campoo,

²² Vid. S. Madrazo Madrazo, *op. cit.*, p. 68 y ss.

²³ J. P. Priotti, *Bilbao et ses marchands au xvie siècle*. Villeneuve d'Ascq Cédex, 2004, p. 26 y ss.

²⁴ M. Basas Fernández, *El crecimiento de Bilbao y su comarca*, 1969, p. 29. y J. P. Molénat «Chemins et pons du nord de la Castille au temps des Rois Catholiques», en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 1971, t. VII, p. 142.

²⁵ J. P. Molénat, *op. cit.*, pp. 162.

²⁶ H. Lapeyre, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981, p. 88.

pasa por la Venta de Pozazal, Berzosilla, La Piedra, la campiña de Pisca y Quintanadueñas, hasta llegar a Burgos, y que tanta importancia tendrían en el comercio internacional lanero²⁷. Aún había una tercera ruta a través de los puertos de Palombera para luego descender por el valle del Saja hacia Cabuerniga y Cabezón de la Sal, Treceño, Lamadrid y Caviedes hasta alcanzar San Vicente de la Barquera, camino peligroso como relatan algunos testimonios²⁸, pero que era la vía más directa desde el occidente de la región para comerciar con el pescado o con el cereal en Palencia o Aguilar de Campoo y que también era utilizado por los trajineros del oriente asturiano²⁹. Quedaría el «camino de la costa», también citado por Villuga, que uniría la villa asturiana de Avilés con Fuenterrabía, en el oriente cantábrico, preferido por los mercaderes en beneficio de las rutas marítimas de cabotaje.

Los precios cobrados por los mulateros para los portes de telas desde Laredo (figura 15) y Bilbao hacia las distintas plazas castellanas eran similares, aunque fluctuantes en un tramo que va desde los 34 reales por carga a los 56 reales. En función de la distancia, según nuestros cálculos y si tomamos a Burgos como índice 100, dado que era la plaza más próxima, Valladolid y Medina del Rioseco llevaban un incremento del 34 %, aproximadamente, mientras que para Medina del Campo era del 40 %. Al comparar las cifras que presenta la documentación para fechas próximas, mismo peso (unidad o carga) se observa que hay variaciones estacionales considerables, los meses del invierno concentran los precios más altos (hasta casi un 60 %), mientras que la primavera parece ser la estación más económica para el traslado de las mercancías³⁰. Para explicar estas variaciones, las cartas ofrecen ciertos datos.

²⁷ Sobre el camino entre Burgos y Reinosa se han planteado dudas acerca de su trazado, dada la importancia de Coronte como estación del trayecto y que podría hacer pensar en un recorrido alternativo por el puerto del Escudo u otro paso. Por nuestra parte solamente insistir en la flexibilidad de las vías terrestres, en relación con los medios de transporte utilizados. Vid. M. J. Echevarría Alonso, *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, 1995, p. 27.

²⁸ J. L. Casado Soto, *Cantabria en los siglos XVI y XVII*, 1986, p. 52.

²⁹ Las dificultades en las comunicaciones directas entre Asturias y León parecen ser confirmadas en los relatos de los contemporáneos, como cuando con motivo de la llegada de Carlos I, en su primer viaje, por error de los pilotos desembarcan en Tazones y han de dirigirse hacia San Vicente de la Barquera. José I. Uriol supone que llegaron hasta Santander, sin embargo sabemos que llegaron a Reinosa por el puerto de Palombera por el testimonio de un flamenco que formaba parte de su séquito. Vid. J. I. Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, Madrid, 1990, p. 156.

³⁰ Brumont, F.: «Le cont du transport entre Bilbao et Medina del Campo vers 1570», en *Annales du Midi*, nº 156, 1982, pp. 237-272. Brumont desarrolla extensamente la variabilidad

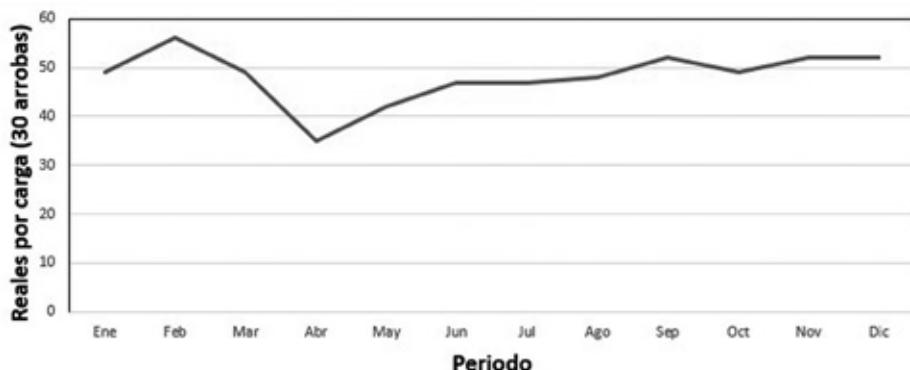


Figura 15. La evolución anual de los alquiles de mulateros desde Laredo a Medina del Campo.

Fuente: Elaboración propia a partir del Archivo Simón Ruiz, AHPUV.

En las cartas comerciales se hacen presentes de forma habitual las quejas por las demoras habidas en el transporte a causa de los acemileros. Hay circunstancias coyunturales en las que surgen conflictos de intereses, como cuando coinciden con la llegada del bacalao o las capturas del besugo –en los meses de diciembre a febrero–; entonces los mulateros acuden numerosos a los puertos para ofrecerse a trasladarlos al interior –de hecho son escasos los datos con los que contamos relativos a estos meses–. Otra circunstancia que explicaba las dificultades para encontrar transporte, y la consiguiente la elevación de precios del *alquil* que caracteriza los meses del verano es la cosecha. Esta actividad parece que requeriría si no de todos, si de la mayoría de los animales y arrieros. De este repunte de la demanda surge la rivalidad entre los consignatarios por asegurarse el adecuado y casi siempre perentorio transporte. Lo mismo cabría decir para el tiempo de Cuaresma³¹. Naturalmente, salen beneficiados los acemileros que elevan los alquiles hasta límites que *no pueden sufrirse* por los consignatarios cargadores³². Cuando el coste del *alquil* parece excesivo, en torno a un 20 % más de lo previsto, se impone una prudente demora hasta ver si los precios descienden hasta un umbral considerado aceptable. Se establece un tope máximo. En cualquier

anual en el coste del transporte. Estos ritmos anuales son aplicables también al caso de Laredo.

³¹ AHPUV. Cartas de Bilbao de Bartolomé del Barco de 20.2.1572 y 17.3.1572.

³² AHPUV. Carta de Bilbao 1.1. 1575. Cosme del Barco dice: «Los arrieros han subido a 33 reales el pescado para Burgos (...) Hoy he de enviar los angeos y brines que si cobrasen a 48 o 50 reales los enviaría...».

caso, el correspolal se cuida de informar puntualmente de los precios por si el beneficio esperado compensase el incremento del coste del transporte, lo que normalmente se relaciona con la proximidad de un evento ferial³³.

Aún así, bajo las mismas circunstancias y por unidad de carga, el porte de las mercancías no costaba lo mismo, ya que también entraba en juego el tipo de mercancía. En el mes de febrero de 1575 los mulateros pedían por una carga de pescado 33 reales, mientras que por un porte de fardos de telas se pedían 56 reales³⁴. Ya en 1584, desde Laredo, cuando un envío de telas de calidad normal, que era lo habitual, suponía en torno a los 48 reales por carga, por un porte de holandas se hubo de pagar 104 reales (fueron 4 baúles a 8 reales por arroba)³⁵. Ello sin duda tiene que ver con la responsabilidad, o refacción, a la que el mulatero había de hacer frente en caso de deterioro o pérdida de la mercancía, proporcional al precio de los productos trasladados. Son muchas las quejas que se deslizan en las cartas, sobre todo de mano de los correspolales tal vez justificadas o bien reñuentes a aceptar su responsabilidad y trasladándola a los arrieros. De todas formas, aquellos consignatarios, como los que nos ocupan, que contaban con lonjas o *torres* podían almacenar las mercancías a la espera de mejores circunstancias, mientras que los pequeños comerciantes se veían obligados a aceptar las condiciones de los mulateros.

Resulta evidente que en este juego de oferta-demanda todos trataban de alcanzar el máximo beneficio. Cuando los arrieros prefieren cargar con pescado, bien en salazón, bien en escabeche, aún tratándose de mercancías de mucho menor precio, es claro que lo hacen por ser mayor el rendimiento que de su traslado obtienen, probablemente por asumir ellos el conjunto de la operación y por lo tanto del anhelado lucro. De hecho, son numerosos los créditos concertados ante los escribanos de Laredo por los propios arrieros para la adquisición de salazones en sus distintas variedades para ser vendidas en Medina, Valladolid o Burgos y satisfacer la deuda, a su regreso, habitualmente en un plazo de veinte días, so pena del pago del doble de lo prestado³⁶. Como vemos, los problemas de los transportes terrestres obedecen a una amplia casuística, entre la que destacamos por

³³ Ibídем. Carta de Bilbao de 13.7.1575. Cosme del Barco dice a Simón Ruiz: «Veo que Vm. Desea se le envíen las mercancías cueste lo que cueste».

³⁴ Ibídém. Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 5.2.1575.

³⁵ Ibídém. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 10.12.1584

³⁶ AHPC. Son muchos los ejemplos. Se puede consultar una obligación suscrita entre varios arrieros de Medina de Pomar y Domingo de la Hoz. Leg. 123, pp. 74-75

su singularidad la ocasión en que la llegada masiva de navíos procedentes de Calais al puerto de Laredo en julio de 1575 ejerció tal atracción sobre el conjunto de trajineros que llega a dejar desasistido al resto de los puertos, incluido el de Bilbao.

Ocasionalmente, en la documentación se refleja el coste del transporte en las rutas terrestres interiores. En nuestro caso, nos hemos centrado en el precio de los alquiles entre Medina del Campo y los centros consumidores de Toledo y Córdoba. Sabemos que en 1575 el coste del *alquil* por arroba entre Medina del Campo y Toledo era de 30 mrs., por arroba y también sabemos que el envío de un *propio* suponía un coste de 4 rs. y medio por día, es decir 153 mrs³⁷. El tiempo que empleaban entre Córdoba y Medina del Campo era de 8 días más o menos, 17 días entre la ida y la vuelta, por lo que estimamos que un promedio de 60 mrs., por arroba, suponiendo el empleo de 4 animales por mulatero. Si el porte se hacía por carro se podían reducir notablemente los costes, aunque el tiempo empleado era mayor. Por otra parte, en el caso de que lo transportado fuese dinero, los costes ascendían hasta los 40 al millar, es decir unos 255 mrs., por día³⁸. Esta cifra es considerablemente menor que las tasas comúnmente aplicadas para este tipo de transporte de 442 mrs., por arroba³⁹, tal vez por tratarse de un porteador de confianza, no habitual.

Otras contingencias son las que se relacionan con la meteorología, aunque los testimonios son mucho menos numerosos que aquellos relacionados con el tráfico marítimo, que lógicamente generaban mucha más preocupación. Para justificar el retraso en el envío de las mercancías y responder a los requerimientos que desde Medina o Valladolid se hacían, se habla por ejemplo de la nieve por los caminos⁴⁰. Así mismo, son abundantes las noticias que tenemos sobre la destrucción de puentes y caminos por las avenidas de agua, a través de los documentos de repartimiento y obligaciones que

³⁷ AHPUV. Carta de Córdoba de Juan Núñez de 23.5.1575.

³⁸ Ibídem. Carta de Madrid de Lope de Arziniega de 16.10.1575. «En un cajón que envía Maldonado a Pedro Ruiz (en Medina del Campo). Van 4.000 rs. En un talegón, sellada la bola y encima dice que va a su nombre. Va otra cantidad para Somarra y son 24.000, y va a dos reales la arroba».

³⁹ Para más información sobre el transporte de numerario véase a C. Álvarez Nogal, «La formación de un mercado europeo de la plata: mecanismos y costes del transporte en España», en *Comunicación en el Congreso de la AEHE*, Santiago de Compostela, 2006.

⁴⁰ AHUPV, Cartas de Laredo de 4.2.1570 y 13.1.1579.

los regimientos de las Cuatro Villas suscribían para hacer frente a las reparaciones subsiguientes⁴¹.

La eventualidad de un asalto o robo no aparece ni tan siquiera de forma insinuada. La seguridad de los caminos parece ser un hecho en estos tiempos, aún cuando lo transportado fuese *dinero contante*, lo que no era excepcional, pues son muchas las referencias bien a compensaciones de cuentas en metálico, exportaciones de numerario⁴² o bien a los modestos préstamos que se les hacían a los mulateros para sus pequeños negocios en Castilla. No sabemos si atribuir esta ausencia de referencias a la escasa conflictividad social que propiciada por la bonanza económica de la que aún se disfrutaba, o a la eficacia de la Santa Hermandad que hubiese limpiado de ladrones y maleantes los caminos. García de Vera, por entonces Correo Mayor de Medina del Campo, con razones no expresadas desconfiaba no obstante del empleo de los correos para el transporte de contante⁴³. Contrastaba este estado de cosas con el episodio imaginado por Cervantes, cuando Don Quijote y Sancho, ya cerca de Barcelona, se las han de tener con los bandoleros de la partida de Roque Guinart⁴⁴. La única referencia a un suceso de esta naturaleza es en territorio francés y se relaciona con las llamadas «Guerras de religión» que aquejaron al país vecino durante buena parte del siglo xvi. Pensamos que la seguridad de los caminos en la Castilla

⁴¹ AHPC. En un documento del regimiento de Laredo se expone la queja de que se les obligase a participar en la reparación de un puente en Santa María de Cayón, en tanto que ellos costeaban la reparación de «caminos de calzada, los muelles y los nueve puentes para las gentes de a pie y a caballo hasta nueve leguas de los caminos que iban a Castilla». Poder de 21.1.1591. Leg. 122. Sin embargo, unos meses más tarde no se ponen objeciones a asumir la reparación del puente de la villa de Arceniega, utilizado por los trajineros que iban a Bilbao y con seguridad también a Laredo. Obligación de 26.3.1591. Leg. 122. En otro documento se expone una Obligación del Regimiento de Laredo para reparar los puentes de Laredo a Agüera en 2.9.1594. Algunos de estos puentes que se habían reconstruido tras sendas avenidas en 1981 y 1991. AHPC. Laredo. Leg. 122.

⁴² AHUPV. Carta de Irún de J. de Leguía de 29.1.1567. En este documento se refiere el transporte organizado por Simón Ruiz de 40.000 ducados desde Castilla a Lyon, con un coste de 20 a 30 escudos por carga (eran 11 cargas), más las posadas; para el que pensaban emplear 14 jornadas.

⁴³ Ibídem. Carta de Irún de Juan de Arbelay de 29.12.1588. En esta carta Arbelay desmiente la opinión del Correo Mayor de Medina del Campo al afirmar que: «...y no tiene razón (García de Vera) de decir que no se puede fiar del correo que trae el ordinario los 200 escudos pues muchas veces trae 2.000 o 3.000 escudos que de los correos que traen los ordinarios más confianza se hace que eso...».

⁴⁴ M. Cervantes, *Don Quijote de la Mancha*. II^a parte. Cap. XL.

septentrional durante el reinado de Felipe II se había incrementado de manera muy notable.

En la documentación se evidencia que la mayor parte de los mulateros proceden de las localidades situadas a lo largo de las rutas, aunque con predominio de los arrieros avecindados en las Merindades de la Bureba: Medina de Pomar, Moneo, Trespuentes, Céspedes, Villarcayo...; el origen de otro grupo se relaciona con la vía que comunicaba Castilla con el País Vasco como Carranza, Villaverde, Lanestosa, Espinosa, Miranda...; un tercero, con localidades sitas en la actual provincia de Palencia y relacionadas con la vía de Reinosa, hablamos de Fromista y Aguilar de Campoo; sin embargo, no aparece arriero alguno avecindado en las villas de la costa, todo lo más alguno de Ramales, Ampuero, Cereceda, Rasines y Gibaja. Esta evidente y notable especialización geográfica de las áreas montañosas en estas actividades tiene sin duda que ver con la tradicional tendencia de los habitantes de las regiones montañosas a la práctica del trasiego y la buhonería como medio de procurarse una forma de vida que la hostilidad del medio en el que nacieron les negaba. Por otra parte, es bien conocida la estrecha dependencia para su abastecimiento de las villas costeras –a ella nos referiremos posteriormente– de los principales mercados de cereal castellano. Es razonable considerar que la proximidad al mercado estimulase en estas zonas la aparición de trajineros que se ofreciesen a transportar a las zonas deficitarias. De hecho, cuando la crisis sobrevenía y la escasez de trigo se convierte en algo más que episódica, la actividad económica se desplazará hacia los puertos de mar que podían seguir manteniendo los tráficos, como Bilbao, y a este movimiento les acompañan los mulateros, cuyo origen y asiento lo encontraremos ahora en las villas costeras⁴⁵.

Este tráfico, aunque requiriese –como todos– de los consabidos *rescuentros* o mercaderías de retorno, fluía de la Meseta hacia el mar. Ello explica que la inasistencia de los mulateros a los puertos cuando las telas aguardaban su transporte fuese tenida por una circunstancia poco menos que incontrovertible, confiando su solución en la providencia. Menudean en las cartas los episodios en los que los correspondientes expresan su disgusto a Simón Ruiz por la dificultad de hallar mulateros por carecer éstos de rescuentros que les hiciesen rentable el viaje. En la mayoría de las ocasiones en que esto sucede,

⁴⁵ J. P. Priotti, «En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (xvie-xviiie siècles). Les muletiers yangois du Quichotte», en el 126 Congrès National des Sociétés historiques et scientifiques.Toulouse, 2002, pp. 109-152.

se trata de periodos del año en los que el grano empezaba a escasear en Castilla, a partir de los meses de febrero y marzo⁴⁶. Alguno de los arrieros busca una alternativa como la de cargar pescado fresco, negándose a llevar otro tipo de mercancía, *cosa que jamás sucedió en Laredo*⁴⁷, sin duda por tratarse este de un negocio cuyas ganancias eran en ese momento más limitadas que la venta del pescado.

Cierto es que su presencia en los puertos de mar sólo estaba guiada por un interés inmediato. Abandonaban unas mercancías cuando tenían mejores perspectivas de beneficio por otras, con los consiguientes perjuicios para la regularidad de las transacciones; se trataba de un tráfico más bien causal, lo que no desdice que cuando la coyuntura fue favorable se alcanzase una notable regularidad y los plazos de entrega se cumpliesen. Es el caso de la costera del besugo; una de las pesquerías más importantes pues se adecuaba bien a los escabechados que se elaboraban en las *pailas* de Laredo y que constituía junto con el bacalao en salazón tal vez la mercadería más regularmente exportada hacia el interior de Castilla. Como nos relata un corresponsal de Simón Ruiz: «al presente no hay mulateros, que andan todos al besugo para hacer su agostillo»⁴⁸. Podría parecer que entre los mulateros y los consignatarios o *recibidores* de las partidas desembarcadas no existiesen vínculos de ningún tipo, que los trajineros se moviesen con independencia de sus clientes. Sin embargo, no es extraña la reiterada mención a tal o cual mulatero, incluso se expresa que tal o cual es el *arriero de la casa*⁴⁹. Hay que tener en cuenta que son muchas las ocasiones en que estos trajinantes

⁴⁶ AHPUV, Cartas de Laredo de 7.2.1576 y 3.3.1577. Burgos, aquejada ya de graves pesadumbres, parece ser en estos años un mercado incapaz de abastecer de trigo a los mulateros, por lo prefieren otros destinos. El trigo era la sustancia del tráfico de estos trajineros, su escasez trastocaba todos los tráficos, incluyendo el de las telas. Además hay que tener presente la obligación que existía para los mulateros de portar trigo cada vez que entraban a Laredo so pena de tener que afrontar una multa. En otras ocasiones son Medina del Campo o Medina del Rioseco las plazas hacia las que se muestran renuentes los arrieros, y no quieren pasar de Burgos, por motivos análogos, así dice Cosme del Barco: «Veo que Vm. pide que las mercancías no se envíen por vía de Burgos, sino por vía derecha, con toda brevedad posible, pero hay pocos que quieran ir a esa Medina del Campo ni a Rioseco y todos piden ir a Burgos». Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 17.5.1575.

⁴⁷ Ibídem. Carta de Laredo de 15.12.1577.

⁴⁸ Ibídem. Carta de Laredo de 2.2.1587.

⁴⁹ Ibídem. Carta de Laredo de 19.10.1574. A propósito de Diego Ruiz que trabaja habitualmente para Inés de Limpias.

eran portadores de dinero o de documentos de importancia y que ello exigía la plena confianza en su honradez.

A propósito del carácter especializado de esta actividad, se ha sostenido que en este tipo de tareas prevalece una tipología de profesionales que estacionalmente dedican sus recuas al transporte de mercancías, cesando en su actividad cuando surgían otras tareas con las que complementaban sus rentas⁵⁰. No parece sin embargo que se pueda generalizar, y que son bastantes los indicios que nos llevan a considerar un perfil más estable y profesionalizado. De un lado, hay que tener presente la considerable inversión necesaria para adquirir los animales, ya que habitualmente cada arriero contaba con tres o cuatro bestias de carga, no siendo excepcionales los que conducían cinco o seis; por otra parte, a los arrieros se les suele conocer por tales. En esta actividad como en otras el reconocimiento, la fama de buen profesional era tenida como un valor que representaba una ventaja sobre aquellos que accidentalmente pudieran actuar como tales. También hemos de considerar que la actividad no cesaba a lo largo del año, por lo que necesariamente un cierto número de mulateros estaría dedicado plenamente al transporte de mercancías, con independencia de los ciclos estacionales. Por último, pero no menos importante, hemos encontrado alguna referencia que nos indica la existencia de formas de asociación entre mulateros, aunque desconocemos la naturaleza concreta de la fórmula ya que simplemente se habla de un arriero, *Juan Ruiz de Casares y compañía*⁵¹. Este término, que es el mismo que el empleado en la documentación para las asociaciones mercantiles más o menos permanentes, nos remite a empresas que exigían la suma de medios para llevar a cabo ciertas empresas que por sus dimensiones no podían ser llevadas a cabo por un solo mulatero.

A partir de los datos que nos ofrecen los saldos contables que los correspondientes envían a Simón Ruiz para que éste diera su conformidad hemos calculado los costes derivados del transporte. En estas anotaciones se especifica el número de cargas que se han acarreado y el número de fardales por carga (cuando los fardales exceden o no alcanzan el peso habitual se señala el peso total⁵²). Ya se sabe que cada carga siempre pesaba aproximadamente

⁵⁰ Se afirma que estas tareas eran inicialmente realizadas por campesinos que aprovechaban sus recursos agrícolas ociosos en ciertas épocas del año D. Ringrose, *Imperio y Península: ensayos sobre la historia económica de España (s. XVI-XIX)*, Madrid, 1987, pp. 35-37.

⁵¹ AHPUV. Carta de Laredo de 11.7.1578

⁵² Ibídem. Carta de Bilbao de 9.10.1576. «Vm mandará pagar 44 reales por carga y por los 11 fardales que pasan de 58 arrobas también a 44 reales que son 4 cargas y 5 arrobas».

lo mismo, unas trece arrobas⁵³. Una unidad de peso que también parece ser también el habitual en otro tipo de transportes, y es lógico que así fuese pues se trataba de optimizar el vehículo y convencionalmente se admitía que equivalía al máximo soportado por los costillares de cada macho⁵⁴.

En los contratos verbales se especifica el tiempo que se ha de emplear en el traslado de las mercancías. En una jornada estas reatas podían recorrer una distancia máxima de 8 leguas (unos 44 km), pero la experiencia enseñaba que muchas podían ser las contingencias que pudieran hacer alterar las previsiones por lo que se concedía una demora más allá de la cual se pactaba una penalización. En un porte desde Laredo a Burgos el tiempo estimado por los contratadores del viaje era de 10 jornadas, (inicialmente, tiempo más que suficiente), con un margen de 2 días, más allá de este plazo se propone una penalización de 10 reales por carga transportada⁵⁵ que se habría de detraer de los costes facturados por el mulatero. No parece que tal penalización dependiese de la calidad de la telas transportadas; sin embargo, el porte de tejidos más ricos sí que suponía un incremento en las tarifas de los portes de hasta un 25 %, debido a las refacciones a las que se había de hacer frente en caso del deterioro de una carga considerablemente más costosa. Esta situación no era del todo infrecuente, pues a pesar de todas las precauciones con las que se aderezaba el embarque, la lluvia o un inoportuno resbalón que podía hacer que el animal y su carga rodasen por los suelos⁵⁶.

El peso y las condiciones en que se transportaban las mercancías también podían consignarse en una cédula de carácter privado, salvo si concurría alguna circunstancia especial que exigiese que el compromiso fuese protocolarizado ante el escribano, como por ejemplo, cuando el arriero solicitaba un préstamo para asumir algún negocio, etc.

⁵³ En la documentación la arroba se abrevia igual que las anas. Cada arroba tenía 25 libras.

⁵⁴ C. Alvarez Nogal, «La formación de un mercado europeo de la plata: mecanismos y costes de transporte en España», en *Comunicación para el Congreso de la A.E.H.E.* Santiago de Compostela, septiembre de 2005.

⁵⁵ Carta de Bilbao de Bartolomé de Barco de 29.8.1576. Se envían dos cargas de Bilbao a Burgos, a 48 reales por carga, en un plazo de 10 días, con penalización de 10 reales por carga, que «por eso se paga tanto».

⁵⁶ La dureza de las condiciones impuestas queda en evidencia en carta de Córdoba de 11.3.1578. El corresponsal se queja de que un fardel se deterioró y que se habría de quedar un mulo como reparación del daño infligido. No sabemos si las amenazas se llevarían a efecto, sabiendo que una mula regular podía costar, aquí, en Laredo, por entonces, los 400 reales. Una cantidad muy importante para el común de las gentes. (AHPC. Leg. 1122, secc. Laredo, Cédula de 18.3.1591)

Habitualmente los principales tráficos procedentes de la costa pasaban por Burgos. No obstante, Simón Ruiz les reclama que alguna partida fuese *por vía derecha* hacia Medina del Campo, Toledo, Valladolid o Segovia sin pasar por la capital del Arlanzón. Los correspondentes le hacen saber las dificultades para encontrar alguien dispuesto a asumir tal empresa. El cambio de porteador acarreaba las complicaciones de tener que concertar de nuevo las condiciones de transporte, con el consiguiente incremento de los costes por las comisiones que había de pagar. Como una razón de fondo, no siempre expresada, para explicar esta negativa estaba el que los mulateros siempre buscaban portes cuyo destino les diese garantías de obtener una mercancía de retorno, como era el trigo. Cuando las distancias eran muy importantes, ya en tierras de Castilla, los transportes podían optar por el carretero por su mayor capacidad de carga y reducción de costes. De hecho es en estas circunstancias cuando se mencionan los carros y las carretas⁵⁷.

A la hora de seleccionar las rutas más adecuadas había que tener en cuenta no sólo los medios sino también los incrementos de los gastos derivados de los portazgos y diezmos. Si bien la última palabra la tenía Simón Ruiz, en ocasiones, y para transportes excepcionales, los consignatarios mostraban su mayor conocimiento práctico de las condiciones del viaje; así podemos conocer dos rutas alternativas para hacer llegar un porte a Valencia desde Bilbao: Simón Ruiz propone llevar las mercancías hasta Pamplona, para luego dirigirse hasta Zaragoza, donde habían de diezmar nuevamente, y desde allí, siguiendo el camino real hasta Calatayud, para luego continuar por la falla del río Jiloca y la ribera del Turia hasta la costa de Levante. El experimentado Cosme del Barco propone, sin embargo, llevarlo a Burgos y de allí en carroza (carreta) hasta Cuenca, desde donde partirían hasta Requena donde se concentraban los diezmos, pero esta vez más acomodados que los de Zaragoza⁵⁸.

Tiene especial interés la ruta terrestre que desde los puertos cantábricos, pasaba por Burgos y Medina del Campo y se dirigía a Toledo y a

⁵⁷ AHPUV. Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 1.6.1575. En este documento se hace referencia a la dificultad para hallar carretas. Es una referencia excepcional a este medio de transporte en Bilbao. Dice: «Estamos espantados de tan poca recua como llega, y los que vienen no quieren ir sino a Burgos, que no hallan que traer, ni hallan carretas a quien alquilar ...».

⁵⁸ AHPUV. Carta de Bilbao de 30.8.1576. Al final se hizo lo sugerido por el vizcaíno, no sin que tiempo después aún insistiese el mercader en pedir explicaciones sobre el cambio de ruta. No transigía fácilmente Simón Ruiz con las alteraciones de las órdenes dadas.

Córdoba. Esta vía era la principal comunicación con el sur de la Península hasta la apertura del paso de Despeñaperros, ya en el siglo XVIII. Sin duda este camino debió de estar muy transitado, jalónado con numerosas ventas de cuyo fomento y ordenación se ocuparon las autoridades a partir de los Reyes Católicos⁵⁹.

Con carácter periódico los consignatarios remiten a Simón Ruiz las cuentas de los gastos que se derivan del traslado de las mercancías desde el puerto de embarque hasta el destino, fuese este Burgos, Valladolid, Medina del Campo o Madrid. Se trata de una contabilidad muy dispersa, no regularizada, que, en ocasiones, incluye aspectos que unos días después no aparecen, lo que bien pudiera ser explicado por la gran variabilidad a la que están sometidas las condiciones del transporte. Hemos tratado de sistematizar las partidas para buscar cierta coherencia a los datos registrados y ya en una primera aproximación comprobamos cómo aparecen diferenciadas dos partidas: la primera corresponde a todos aquellos gastos que eran asumidos por el consignatario y que se generan desde el momento del embarque de los fardos en el barco allá en el puerto de origen hasta su llegada a los muelles del puerto de destino; mientras que la segunda incluiría la descarga, la preparación de las cargas para transportarlas en las reatas, los diezmos y los gastos menores derivados de las tasas, portazgos, encomienda, correo, etc. Esta partida era liquidada en el lugar de destino a favor del consignatario o bien se asentaba a su favor en las cuentas abiertas al efecto para ser compensadas cada cierto tiempo, normalmente al «fenece las cuentas»; esto es, cuando se vendían la mayor parte de las mercancías. En la segunda partida de gastos se incluiría lo que percibía el arriero y era negociada por el consignatario según las condiciones del mercado con los propietarios de los medios de transporte y que era satisfecha al completar la tarea encomendada.

Desde el desembarco de las mercancías en los muelles comienzan a añadirse distintas costas que empiezan por la *descarga y carreto* desde los muelles a sus torres o lonjas donde se almacenaban provisionalmente los fardos. El desembarco de los fardos se podía hacer directamente sobre el muelle o *cay*, cuando los barcos tenían el calado adecuado con relación al puerto –caso de Laredo o Santander– y, en caso contrario, era precisa la utilización de embarcaciones menores, como los llamados *pataches*, que trasladaban las mercancías hasta el muelle. En esta tarea se empleaban a

⁵⁹ J. Corchado, «EL camino de Toledo a Córdoba», en el *Anuario de Historia Económica y Social*. Madrid, 1968, nº 1, pp. 621-634.

veces varias jornadas dependiendo del estado del tiempo, pues había que evitar que las mercancías se deteriorasen. Los fardos que accidentalmente se mojaban habían de ser deshechos, lavados y puestos a secar y vueltos a aderezar para el transporte, y ello sin que se diese un deterioro importante. Estas operaciones iniciales operaciones suponían 10 mrs. por fardo hacia 1573, precio que se mantuvo hasta 1582 fecha en que sube a 11 y en 1587 a 12 mrs. Quedaba ahora una importante tarea que consistía en preparar el transporte hacia en interior.

En principio, se hacía preciso comprobar que las marcas y números se correspondían con los documentos de embarque o *cargações*. Cuando no se encontraba la marca o no aparecía en el documento de *cargação* había que comprobar su contenido –*hacer probanzas* se le denominaba a esta operación– para ello se descabezaban o deshacían los pardillos de los fardos; es decir, se retiraban las cubiertas de arpillerías de esparto, los encerados en caso de que los llevasen para volver a rehacerlos en nuevos fardos. Habitualmente el tamaño de los fardos o fardeles habían de ser acomodados a las «cargas». En ocasiones, 5 fardos se rehacen en 2 cargas⁶⁰, y en otras tan solo son necesarios 4 fardos para conseguir 2 cargas⁶¹. Para rehacer las cargas, a veces, no bastaba con la protección de la que los fardos venían provistos para su viaje marítimo⁶², o bien su calidad y alto precio exigía de una protección añadida. En estas ocasiones se recurría a unas cubiertas de *cañamaço*, que en Bilbao recibían el nombre de *durangos* por proceder de la villa vizcaína de Durango, cuyo precio oscila entre los 44 y 50 mrs. por vara. Simón Ruiz, siempre alerta sobre todo lo que pudiera representar un gasto de más por pequeño que éste fuera, se queja a sus correspondientes vizcaínos de lo que a su juicio parecían excesiva cantidad de *cañamaços*. Su celo nos permite averiguar que no todas las telas precisaban de igual cantidad de durangos para su acomodo, así se nos dice que a los fardos que traían encerados no se le «echaba» durango alguno, a los demás se le quitaba su arpillería, se les envolvía en un número variable de varas de *cañamaço*: los lavales llevaban 4 varas, las breñas 4 y media, y las telas blancas llevaban 6 varas «como

⁶⁰ AHUPV. Carta de Laredo de 24. 9.1574. Cinco fardeles de fustanes se deshacen para componer dos cargas de 32 piezas y 4 carpetas la una, y 40 piezas y 4 carpetas la otra.

⁶¹ Ibídem. Carta de Laredo de 18. 9.1576.

⁶² Los tejidos de más valor, como eran los ruanes, llevaban una protección añadida de cuero que recibía en nombre de vaqueta. H. Lapeyre, *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*. París, 1955, p. 178.

se hace en otras partes» se defiende Cosme del Barco⁶³. Lo que no parece que fuese siempre así, al menos en Laredo donde se utilizaban de 3 varas a 3 y media por fardo, tal vez por la menor disponibilidad de este tipo de telas. El mercader de Medina les propone que se utilice en todos los fardos 4 varas y media, pero, convencido o resignado, que sepamos, no vuelve a insistir sobre el particular.

Además los fardos eran protegidos con paja, probablemente para amortiguar los golpes y sobre ellos se extendían unas mantas, pese a todas estas prevenciones y cautelas son numerosas las noticias que tenemos de fardos mojados o sucios, lo que se traducía en una refacción que se cargaba sobre el coste del traslado a costa del arriero o mulatero.

Todas estas labores eran consignadas en las cuentas como *«hilo y hechura»*, cuyo coste oscila entre los 15 y 20 mrs. por carga, además de los materiales empleados, sin que nada quedase en la lonja.

No hemos hallado referencia alguna al llamado *estolaje*, que era el coste que percibía el almacenista por albergar durante el tiempo que fuese preciso la mercancía antes de ser enviada a su destino. Ello sin duda se debe a que todos los consignatarios laredanos contaban con almacenes o torres que servían de depósito para las mercancías.

Se añaden a las cuentas el correspondiente *albalá de salida* cuyo valor se mantiene constante a lo largo de todo el periodo estudiado, 46 mrs., por carga transportada. Esta tasa la pagaba el receptor de las mercancías y no el consignatario como era en el caso de otras tasas en la salida, de tal modo que en las cartas se suele emplear una fórmula reiterada que reza: «se le han de hacer buenos (al arriero) tanto reales por arroba (o carga) y su albalá de Medina y no otra cosa».

Otra de las cantidades consignadas es la denominada «encomienda», que se puede identificar como la comisión que el consignatario percibía por su labor y en la que aún habían de incluirse ciertos gastos. A diferencia de lo que ocurría con los factores y encomenderos, comisionistas propiamente dichos, tales encomiendas no estaban sujetas a porcentaje sino que en este caso parecen estar tasadas desde Medina del Campo: en Laredo 51 mrs., por fardel enviado, cantidad que se mantuvo fija por lo menos hasta 1587. De vez en cuando surgen las quejas de los correspondentes: se habla del incremento

⁶³ AHPUV. Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 12.7.1576.

de los gastos y de la consiguiente disminución de los beneficios. Así Diego de Quintanadueñas desde Ruán en este sentido se expresa: «Procuraré hacer la emplea de los cuarenta fardos, aunque la comisión viene harto limitada se procurará hacer»⁶⁴.

Las cartas nos informan de otros gastos de menor cuantía y que además no figuran de forma sistemática sino ocasional como el «porte de cartas», que suponían 34 mrs. en 1574; «derechos de lonja y arrumar», unos 12 mrs. por fardo; la «licencia de descarga» que por cada barco suponía 1 real, pero de tales tasas sólo tenemos constancia en el puerto de Santander y en pocos documentos.

En un caso encontramos la «visita del comisario de la Inquisición y su secretario», que se nos antoja onerosa porque suponía 4 reales⁶⁵, y que en ciertos periodos debió de hacerse de forma sistemática, vigilante frente a la posible entrada de libros sospechosos⁶⁶, pero de lo que no encontramos testimonios directos, tan sólo sabemos de un curioso episodio en el que un patrón, iletrado o en exceso precavido, se deshizo de todos los documentos que tenía a bordo antes de llegar al puerto de Laredo ante la posibilidad de que entre ellos pudiera haber algún documento comprometedor, tal era el temor que inspiraba la institución eclesiástica, aunque en este caso lo que acabó en el agua fuesen las cargazones y otros documentos de naturaleza pareja⁶⁷.

De este modo, la proporción de los distintos gastos generados por el transporte terrestre quedaría del siguiente modo:

EL CORREO

Desde que tomamos contacto con la documentación, es decir, en 1563, que es cuando aparecen fechadas las primeras cartas, se nos hace evidente que las comunicaciones entre Laredo y el interior de Castilla son fluidas y constantes. Aún no se puede hablar de un servicio postal periódico, pero sí

⁶⁴ AHPUV. Carta de Ruán de A. de Quintanadueñas de 28.11.1564.

⁶⁵ Ibídem. Carta de Santander. 20.7.82

⁶⁶ I. Reguera, *La Inquisición española en el País Vasco*. San Sebastián, 1984, pp. 125 y ss.

⁶⁷ AHUPV. Carta de Nantes. 10.5.1575. Encontramos también referencia a los gastos originados por la visita de la Inquisición, ya en el siglo XVII, y cuyo coste había ascendido a 12 reales en A. Rodríguez Fernández, «El comercio de cereales en la villa de Santander durante el siglo XVI», en *Revista Altamira*, nº LIV, 1998, pp. 7-28.

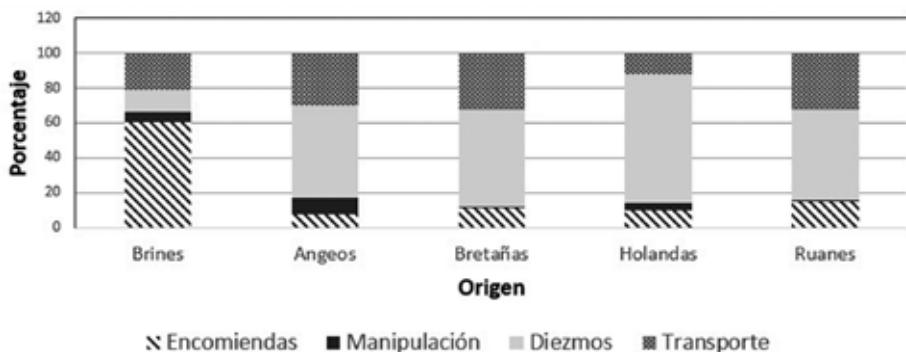


Figura 16. Participación de las distintas partidas en el conjunto de los costes del transporte terrestre.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del AHPUV

sabemos que cuando la novedad se consideraba de interés se aprestaba de manera inmediata un correo con el que despachar el comunicado. Y no era ésta una circunstancia excepcional. Se trataba de un medio de comunicación relativamente seguro, cuya importancia y alcance trataremos de poner en evidencia.

Aunque ya en tiempos de los Reyes Católicos aparece por primera vez el cargo de Correo Mayor, como jefe o superior jerárquico de todos los correos al servicio del la Corona⁶⁸, no será hasta 1518 cuando se establezca de modo definitivo una auténtica organización postal en Castilla⁶⁹. Felipe «el Hermoso» otorga a Francisco de Tassis el arrendamiento del servicio de correos ente España y Flandes, imponiendo unas condiciones de transporte en tiempo, postas y número de caballos de refresco. Carlos I también contrata con esta familia de origen Lombardo un servicio similar al que ellos habían puesto en marcha en Alemania, para lo cual se sobreponen y amplían los oficios ya existentes de maestros de postas, correos mayores, correos de a caballo, etc. Este proceso no dejaría de crear tensiones con aquellos que venían ejerciendo el oficio desde antiguo. Esto es lo que ocurrió con el Consulado de Burgos que pleiteó con los Tassis en 1551, y consigue hacerse con el control del

⁶⁸ E. Yerdegay, *Historia del Correo*. Madrid, 1891, p. 96.

⁶⁹ Los Reyes Católicos llevan a cabo una política ciertamente ambiciosa de mejora de las comunicaciones, conscientes de su importancia. Además de la creación del cargo de Correo Mayor, regulan los portazgos, barcajes y peajes para favorecer el tránsito de mercancías y personas. Y en la misma dirección gobernará su nieto Carlos I. Vid. J. I. Uriol Salcedo *Historia de los...* p. 95.

servicio, aunque hubiese de satisfacer 2.100 ducados a los Tassis, pues eran ellos quienes contaban con el monopolio real⁷⁰. El interés por el control del servicio denota sobre todo el deseo por controlar el rendimiento económico que de él se obtenía, en un contexto en el que las comunicaciones rápidas entre los mercaderes y sus agentes adquieren un carácter generalizado, aunque, por desgracia, no hayan sido muchas las que se han preservado.

Por otra parte, este incremento de la correspondencia privada coincide con un uso intensivo del correo por parte de Felipe II y su administración. Sabido es el celo con el que el monarca se ocupaba de los asuntos administrativos y el interés que mostraba por conocer hasta los más pequeños detalles de su acción de gobierno en todos los lugares donde alcanzaba su autoridad⁷¹. El sistema del correo ordinario nace bajo estas premisas, como el medio para establecer un sistema de comunicación permanente y regular, lo que implicaba una periodicidad que sólo era posible garantizar por medio de una organización ciertamente compleja⁷².

Tan sólo un año antes de que Madrid fuese reconocida como sede de la Corte, comienza a funcionar un correo ordinario que la unía con Flandes y que tenía una frecuencia mensual, siguiendo una ruta terrestre que pasaba por las principales ciudades como Burgos, Burdeos, París, Orleáns hasta Bruselas. Y es que esta ruta hacia el norte era la más importante y frequentada por los correos, en la que Burgos actuaba como un centro redistribuidor de la correspondencia, bien hacia Europa, bien hacia los puertos cantábricos donde seguirían la ruta marítima⁷³.

⁷⁰ M. Basas Fernández, *El Consulado...* p. 70.

⁷¹ Se ha señalado el celo con el que el monarca seguía los asuntos de Estado desde la corte y los problemas administrativos que tal grado de control y centralización conllevaban. Vid. G. Parker, *Felipe II*, Madrid, 1984 (1979), pp. 44 y ss.

⁷² En la década de los sesenta se crea un sistema de postas para el correo cada cuatro leguas. Cada posta había de contar con un establo y depósito para el forraje, además de encontrarse bajo la protección especial del Rey. Vid. F. Alonso García, *El correo en el Renacimiento europeo. Estudio postal del Archivo Simón Ruiz (1553-1630)*, Madrid, 2004; C. Borreguero Beltrán, «Los problemas de comunicación en el gobierno de Felipe II: la relación espacio-tiempo», en VV. AA.: *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Lisboa, 1998, pp. 403-435.

⁷³ C. Borreguero Beltrán *op. cit.*, p. 415. En Burgos tenía su asiento el Capitán General de Guipúzcoa que supervisaba todo el servicio y aseguraba la ruta a Flandes e Inglaterra. También allí se encontraba el maestro de Postas o Correo Mayor que se encargaba de remitir los envíos hacia Irán por tierra o a Laredo o Bilbao por mar. En Bilbao, un delegado del Correo mayor se encargaba de garantizar los correos aun cuando la flota no pudiese ser utilizada, en cualquier barco que zarpase.

En las cartas se alude ya al correo ordinario simplemente con *el ordinario*. La frecuencia del servicio debió de ser muy alta. Las cartas se respondían en ocasiones a vuelta de correo, el mismo día, y, frecuentemente, uno o dos días después del recibo de la primera. Las demoras se atribuyen en la mayor parte de las ocasiones a que la carta permanecía más tiempo del habitual en la casa del Correo Mayor de Burgos y nunca porque el correo dejase de cumplir los tiempos de entrega habituales. Como ya hemos señalado tal servicio dependía, al menos hasta 1580, del Consulado de Burgos. Los mercaderes eran los primeros interesados en garantizar las comunicaciones, de ahí tal vez la diligencia de los correos y la eficacia del servicio, como demuestra el hecho de que las quejas son más bien escasas⁷⁴. Sabemos que los correos portaban pasaportes y salvoconductos, además de elementos de identificación externos con los que se indicaba que estaban bajo la protección real. No hemos hallado en la documentación referencias a asaltos y robos a los correos.

Los correos, en ocasiones, también eran utilizados para llevar pequeñas cantidades de dinero, por lo que percibían unas modestas recompensas. Se trataba de un servicio probablemente extraordinario y que hemos registrado en pocas ocasiones; no obstante, Valentín Vázquez de Prada nos informa de que hubo momentos, como el invierno de 1572-1573, en los que para aprovisionar la bolsa de Amberes ante las restricciones provocadas por el cierre de la ruta marítima, dos correos semanales partían de Madrid cargados con escudos⁷⁵.

Sobre el coste de la correspondencia entre Laredo y Medina del Campo hay que decir que durante todo el periodo estudiado la tarifa permanece invariable, medio real, es decir, 17 maravedís. No parece pues que el alza de precios que acompaña a parte de la centuria tuviese un efecto en el coste de la correspondencia⁷⁶. Las excepciones son contadas. En un caso se trata del envío de un correo extraordinario que se envía al día siguiente de haber despachado otra, para *dar cubierta* a una letra de cambio, documento que

⁷⁴ AHPUV. Carta de Lisboa de 27.1.1576 de Antonio Gómez d'Elvas. Se queja el corresponsal portugués por la demora de los oficiales del Correo Mayor.

⁷⁵ V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandés...* p. 37.

⁷⁶ Al parecer se aplicaban dos tarifas diferentes, una aplicable a los recorridos inferiores a los 400 km que es el caso de Laredo y de las otras villas del Cantábrico, y la otra para recorridos superiores a esta longitud y también para los cambios de demarcación postal. Vid. F. Alonso García, *El correo en el Renacimiento Europeo. Estudio postal del Archivo Simón Ruiz (1553-1630)*, Madrid, 2004.

por sus características exigía esa urgencia⁷⁷, y que supone el doble del coste habitual. La otra excepción es la de un personaje principal, el mercader Andrés de la Maza, el cual gozaba del privilegio de franquear las cartas a menos de la mitad del precio habitual, 8 maravedís, debido a que este montañés había llegado a ser nombrado cónsul de España en Brujas y, por ello, como otros funcionarios reales contaba con esta reducción en el franqueo. También hemos de señalar que el coste de la carta no varía con relación a la distancia dentro del umbral de los 400 Km, como se podría presumir, sino que análogamente al correo en la actualidad, el precio era el mismo tanto si se trataba de Medina del Campo, que era el destino más habitual, como si era Valladolid o incluso a la propia Corte, en Madrid, que dista mayor número de Km que los 400 km antes señalados, por lo que deducimos que existía cierta flexibilidad en la aplicación de la norma. Es habitual que las cartas también fuesen llevadas por los propios arrieros de confianza y así figura en el reverso de las cubiertas: *con Juan Alcalde* o *con Agustín de Barruelo*. En cambio, resulta excepcional el envío de *un propio*, debido a lo costoso de este medio⁷⁸. En el seno de esta excepcionalidad incluyamos el curioso episodio protagonizado por Diego Álvarez en Toledo, renuente a aceptar el decreto real sobre el incremento de alcabalas. Así lo describe a Simón Ruiz, el criado de Diego: «A Diego Álvarez le persiguen los alguaciles para meterlo en la cárcel, que estando Vm. por medio no lo harán. Mucho es el rigor del Rey. Hoy salió de aquí a las 12 leguas para alcanzarlo por la posta, para avisar a Diego Álvarez para que llegase antes que el alguacil, que es muy severo⁷⁹. No sabemos lo que percibió este correo, pero sabemos que en otros casos estos correos extraordinarios cobraban en función de la velocidad a la que garantizaban el porte; así había correos de 10 leguas (unos 55 km al día), de 12, de 15 y hasta de 20 y más. En otra carta enviada por Juan Cuevas de Burgos a Medina del Campo se expresan bien las necesidades que llevaron a su empleo: «Gregorio Eguía me ordena que no habiendo comodidad con quien enviarle el dinero recaudado despache un propio, y como la estafeta se fue esta mañana y no hay con quien, envío

⁷⁷ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 13.12.1582.

⁷⁸ Ibídem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 9.5.1583. Ante la resistencia de Simón Ruiz a enviar una importante cantidad de dinero que adeudaba a Juan de Bayona por no *hallar mulatero conocido*, el correspondiente de Laredo decide asumir el coste de un propio, Gonzalo Ruiz de Peredo, para recibir el dinero en metálico que le libra el malhadado Juan Ortega de la Torre en Valladolid. Cfr. E. Lorenzo Sanz, *Comercio de España...* p. 30.

⁷⁹ Ibídem. Carta de Toledo del criado de Diego Álvarez de 2.5.1575.

este propio a las 10 leguas, hoy martes a la una y ha de llegar a Medina del Campo el viernes a la misma hora...». El coste era directamente proporcional a la velocidad: desde los 2 ½ reales los de a 10, hasta los 4 ducados de los de a 20 leguas.

En el reverso de las cartas figura una nota escrita con letras casi siempre desgarbadas en la que figura la localidad de donde procede la carta, el remitente, la data de la carta, la fecha de la recepción y, ocasionalmente la de respuesta y alguna información relevante que pudiese tener la carta. Esta información servía al objeto de clasificar y ordenar las cartas en las oficinas del mercader. Con estos datos podemos calcular cuál era el tiempo empleado por los correos en el trayecto entre Laredo y Medina del Campo, teniendo en cuenta que ocasionalmente las cartas no se cerraban en la fecha de la data sino que su contenido se ampliaba con posdatas pasados algunos días.

Se puede afirmar que el tiempo empleado por los correos era ciertamente variable. Hemos encontrado cartas que han tardado hasta 15 días en llegar a su destino, e incluso más, y otras cartas, para el mismo trayecto, que en tan sólo 4 días ya estaban en manos de su destinatario. De todas formas, de ordinario el correo solía emplear una media de 7 días entre Laredo y Medina del Campo. No cabe atribuir la celeridad o demora exclusivamente a las circunstancias meteorológicas pues no parece existir una relación entre ellas; cartas que en primavera o verano que tardan en llegar 14 días y, en cambio, otras enviadas en pleno invierno que llegan en 7 días.

En un documento de 1583, suscrito por Juan de Tassis, como Correo Mayor de su Majestad, se exponen las razones por las que conviene al servicio del Rey y al beneficio general de los negocios «que en las dichas villas (las Cuatro Villas de la Costa) ...hubiese oficio de Correo Mayor y Maestro de Postas, como lo hay en otras ciudades, villas y lugares semejantes de estos reinos, para que en los negocios que se pueden ofrecer haya y pueda haber mejor experiencia, policía y servicio y buen recaudo...»⁸⁰. Tampoco parece que la extensión plena al público del servicio de los correos ordinarios a partir de 1580 tuviese efectos concretos en la correspondencia que salía o era recibida en la villa de Laredo.

⁸⁰ Citado por M^a C. González Echegaray, «Los correos reales del Valle de Carriero», en *Revista Altamira*. Tomo XLII (1979-1980), pp. 216-232.

Tabla 2. Algunos diezmos señalados en la documentación.

FECHA	DIEZMO	CONCEPTO
24.09.1574	4.455 mrs.	2 fardos de telas
3.03.1577	19.221 mrs.	5 fardos de ruanes
18.04.1577	13.829 mrs.	2 fardos de anacostes
25.08.1577	40.674 mrs.	13 fardos de telas
16.09.1577	14.048 mrs.	5 fardos de tapicerías
6.06.1579	23.108 mrs.	5 fardos de telas
6.06.1579	4.590 mrs.	1 fardo de telas
1.03.1580	24.269 mrs.	5 fardos de holandas
24.03.1580	5.755 mrs.	1 fardo de holandas
17.11.1581	4.613 mrs.	1 fardo de tapicerías
20.07.1582	16.052 mrs.	6 fardos de lienzos blancos
27.07.1582	10.458 mrs.	4 fardos de lienzos
28.07.1582	10.495 mrs.	9 fardos de telas
10.12.1584	21.309 mrs.	4 baúles de holandas
11.7.1589	5.452 mrs.	1 fardel de menaje

En cuanto al correo marítimo, el puerto de Laredo fue utilizado regularmente por los mercaderes castellanos tanto para recibir como para hacer llegar sus cartas a Europa. Sabido es que el transporte a largas distancias era mucho más rápido a través del medio marino, pero sufría el inconveniente de que éste no siempre se comportaba de modo regular, pues eran muchas las circunstancias de la navegación que podían alterar e incluso impedir la llegada a buen puerto. De estas demoras se podían derivar graves perjuicios como cuando en Bilbao el retraso del correo que estaba esperando barco para Nantes puso en peligro en vencimiento de unas letras⁸¹. Para evitar este gran inconveniente un vecino de Laredo llega a aparejar una pinaza con el propósito de servir como correo habitual entre Nantes y Laredo que llegaba a realizar el trayecto en tan solo dos días: «De Nantes llegó en 17 deste una pinaza que va y viene a menudo como correo, y vuelve otra vez a Nantes

⁸¹ AHPUV. Carta de Lisboa de 13.4.1577 de Antonio Gómez d'Elvas.

por la mañana. Es de un vecino de aquí que la hizo a posta para el efecto, con una bancada para 18 remadores, y va sin riesgo de los enemigos (...) y el Consulado (de Burgos) despacha a un hombre a Nantes en esta pinaça, con el aviso de cómo su Majestad manda salir al juez de sacas de toda esta costa y les será la mejor nueva. Y la pinaça atravesará el mar en dos días. Dios la lleve con bien»⁸². La iniciativa, por otra parte, nos da idea de la intensidad de las relaciones comerciales entre ambas ciudades en estos años, así como de la celeridad con la que las noticias atravesaban los mares.

⁸² AHPUV. Carta de Laredo de 21.7.1587 de Juan de Bayona.

EL COMERCIO

EL COMERCIO TEXTIL

astilla padecía una balanza comercial ciertamente negativa para con Europa y, por ello, no es extraño que entre los mercaderes castellanos predominen los importadores como fuera Simón Ruiz. Del conjunto de las mercancías consignadas a esta firma que arribaban a los puertos de *la Costa* –tal es la denominación que empleaban los correspondentes para referirse a los puertos del Cantábrico para diferenciarlos de los andaluces de Sanlúcar y Sevilla– la mayor parte del tráfico era absorbido por el puerto de Bilbao y, en menor medida, por Laredo y, menos aún, por el de Santander; mientras que el resto del Cantábrico apenas sí recibía ocasionalmente alguna partida.

Del conjunto de las importaciones atlánticas para la firma Simón Ruiz, sabemos que las telas ocupaban el lugar más destacado, pudiendo llegar al 80 % del valor total de las mercancías importadas¹, mientras que el porcentaje restante se repartía entre los cereales, el papel, la cera y otros productos de menor entidad –en Laredo, por ejemplo y coyunturalmente, encontramos el cobre campanil². No obstante, la importancia de estos tráficos en la forja de este hombre de negocios va más allá de lo que nos podrían indicar los

¹ Esto fue así hasta los últimos años de la década de los sesenta que es cuando comienza a interesarse por los negocios cambiarios. Actitud que se vería reforzada cuando entre en la órbita de los asientos con la Corona, desde 1575. Vid. Passim. H. Lapeyre, «Simón Ruiz Embito y su carrera de hombre de negocios», en E. Lorenzo Sanz (Coor.), *Historia de Medina del Campo*, II, Valladolid, 1986, p. 380. Del mismo, *Simón Ruiz y los asientos de Felipe II*, París, 1953, pp. 17 y ss. Y a F. Ruiz Martín, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, 1990, (1965), pp. 91 y 92.

² Este episodio acaecido entre 1587 y 1588 tiene como protagonistas al portugués Luís Álvarez Caldera, sobrino y factor del importante mercader Rodrigo Álvarez establecido por entonces en Colonia. El cobre descargado en Laredo se vendió en Cantabria, Bilbao y Burgos. AHPUV. Cartas de los años 1587 y 1588.

asientos contables de sus libros. Es el trato que mejor conocía Simón Ruiz, el que le reportó sus primeras ganancias y en el aprendió los rudimentos del oficio. Recela de las otras mercaderías bien por desconocimiento bien por considerarlas azarosas; de hecho, cuando participa de importaciones distintas a la de los tejidos, lo hace asociado y, además, siempre se trata de operaciones de iniciativa ajena. Pasados los años, cuando alcanzara la suficiente preeminencia como para iniciarse en el tráfico financiero y relegase el intercambio de mercancías a manos de su criado y sobrino Diego López de Arziniega y su otro sobrino Cosme Ruiz, mantuvo el de Medina su interés en las cartas por el tráfico de telas durante bastantes años.

Al analizar el conjunto de las telas importadas se hace evidente el dominio de las lencerías y telas de suertes semejantes (mezclas de lino y cáñamo, algodón, etc.) sobre la pañería. En el puerto de Bilbao apenas sí se desembarcaban otros fardos que no fuesen lienzos, ya que los obrajes de lana no llegan al 4 %. En Laredo es también evidente el dominio de las lencerías, bien es verdad que los paños llegan al 22,6 %, probablemente debido a que la villa montañesa mantuvo estrechos lazos con el mercado flamenco –mientras las circunstancias así se lo permitieron– más especializado en la elaboración y venta de tejidos de lana; en tanto que Bilbao siempre estuvo más ligada a los mercados franceses, más orientados a la industria lencera.

Conviene destacar la escasa importancia que, en términos relativos y comparados con tiempos pretéritos, tuvo la importación de paños en los años de la monarquía filipina. Los datos que nos ofrecen las estadísticas nos invitan a matizar la teoría tradicional de una Castilla cuya economía había quedado relegada a un papel periférico o semiperiférico respecto de un centro en el que se fraguan los orígenes de la industrialización³; es decir, una Península exportadora de materias primas, como los vellones de la oveja merina, e importadora de las manufacturas textiles confeccionadas en los talleres flamencos e ingleses. Y es que la imagen de una industria textil castellana caracterizada por su atraso, inmovilismo, incapaz de adaptarse a las nuevas exigencias, limitada por los ciclos agrarios, escasamente competitiva

³ I. Wallerstein, *El moderno sistema mundial, La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo xvi*. Madrid, 1979. Este autor nos expone su teoría de un sistema económico feudal, celular, que es sustituido progresivamente por un nuevo sistema debido a la expansión demográfica, comercial y geográfica (pp. 59 y ss.). Los imperios español y portugués servirían de intermediarios de materias primas transferidas a los centros manufactureros europeos. En esta línea se inscribe una larga tradición historiográfica que ha perdurado hasta nuestros días.

y falta de calidad⁴ no hubiese tenido la capacidad de satisfacer la demanda del conjunto de la población castellana hasta el punto de abastecer el mercado de paños en prácticamente un 80 % de su demanda potencial⁵. En los últimos años se han presentado numerosos trabajos de investigación básica y de síntesis que obligan a revisar las teorías tradicionales, en el sentido de presentarnos una economía peninsular no tan dependiente del sector exterior y cuya evolución merece una explicación que atienda a otro tipo de factores hasta ahora no considerados en su auténtica magnitud⁶ y que por ello nos trasladan la idea de una industria pañera insuficiente, ciertamente, pero de una entidad no desdeñable⁷.

⁴ Paulino Iradiel reconoce la expansión de las manufacturas textiles castellanas en el siglo xv, sin embargo, para este periodo que analizamos, segunda mitad del xvi, habla de una tendencia hacia la «aristocratización de la producción» que se orientaría hacia los paños de calidad superiores. En tanto que la menor disponibilidad de rentas de los campesinos de la Meseta, debida a la *«fuerte pervivencia del régimen señorial»* explicaría la menor demanda y el menor desarrollo de la pañería urbana. Vid. P. Iradiel Murugarren, *Evolución de la industria textil castellana en los siglos XIII-XVI*, Salamanca, 1974, pp. 246-249.

⁵ Deducimos este porcentaje a partir de los cálculos de que disponemos sobre el volumen total de tejidos importados desde los puertos cantábricos. Hemos de añadir que la mayor parte de la demanda correspondía a un segmento de consumidores de manufacturas de escasa calidad y bajo precio lo que abundaría en la conjectura propuesta. H. Casado también destaca la neta superioridad de las importaciones de este tipo de tejidos, tanto desde los puertos cantábricos como andaluces: «Le commerce des marchandises de Bretagne avec l'Espagne au XVIe siècle», en *Annales de Bretagne et des Pays d'Ouest*, 107-2, 2000, pp. 29-50. Véase también «El comercio internacional castellano en los siglos XV y XVI», en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994.

⁶ B. Yun Casalilla, *Marte contra Minerva*, Barcelona, 2004. Este autor presenta un trabajo de síntesis bien documentado en el que replica a las teorías tradicionales sobre el atraso secular de la España de quinientos, pp. 195 y ss.

⁷ Aunque se reconozca el apoyo prestado por Carlos V a la industria flamenca frente a la castellana Vid. Passim. R. Carande, *Siete estudios de historia de España*, Barcelona, 1977, p. 11. Otros autores han defendido la especialización de la industria pañera castellana en tiempos de Felipe II, sobre todo la segoviana, cordobesa o toledana e incluso su capacidad competitiva en el mercado europeo en el tramo de calidades medias, veintenos, veintidosenos y telas de suertes semejantes. J. I. Fortea Pérez, *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1981; J. Montemayor, *Toledo entre la fortune et le déclin*, Limoges, 1996; R. Ródenas Villar, *Vida cotidiana y negocio en la Segovia del Siglo de Oro. El mercader Juan de Cuellar*, Salamanca, 1990; González Enciso, A.: «Las manufacturas textiles en el entorno de la monarquía hispana», en AA. VV: *Las sociedades ibéricas y el mar en el siglo XVI*. Madrid, 1998, p. 19-37. En el mismo sentido, es decir señalando que España no tuvo importantes competidores, se expresaba Israel, J.: «The decline of Spain: a historical myth?», en *Pas-*

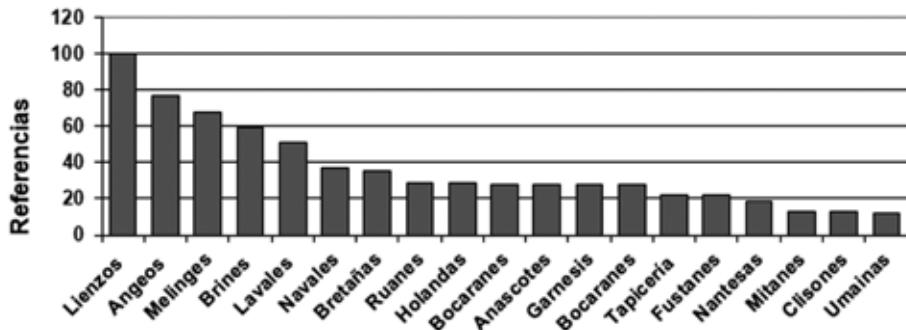


Figura 17. Telas referenciadas en la documentación

Fuente: Elaboración propia a partir del Archivo Ruiz de AHPUV.

Las manufacturas textiles se caracterizan por una elaboración muy variada y compleja. Hay que tener en cuenta que el proceso se iniciaba con la selección de la fibra, según géneros, tipos y calidades; se proseguía con el hilado y tejido, con las diferentes tramas y urdimientos; a continuación las distintas técnicas de abatanado, enfurtido, apresto y teñido según con qué tipos de tinturas y mordientes. En un sistema de producción preindustrial ello daba como resultado una amplia diversidad de tipos y calidades para la que era preciso buscar denominaciones que identificasen con la mayor precisión los distintos tipos de tejidos y, de ese modo, facilitar las transacciones. La variedad de los términos es, en consecuencia, muy amplia. Hemos recogido casi ochenta en conjunto, de los cuales la mitad corresponden al variado mundo de la lencería, y la otra mitad para la pañería y otros obrajes (figura. 17). Como ya se ha señalado el predominio de la lencería es notorio y se debe a que para nuestros protagonistas era el principal objeto de importación, pero antes de proseguir con él, apuntemos alguna explicación a la aparente contradicción entre la imagen de atraso de la industria textil pañera y el bajo nivel de importaciones de estos géneros⁸.

and Present, nº 91, 1981, pp. 170-180; J. A. Nieto Sánchez, *La protoindustrialización en Castilla, 1350-1580*, Tesis Doctoral, Madrid, 1999.

⁸ H. Casado Alonso, «El comercio internacional castellano en los siglos xv y xvi», en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994. Según este autor la importación castellana de tejidos de lana suponía un 27,5 % del total, mientras que los tejidos de lino llegaban al 43,6 %.

Empecemos por considerar un hecho que hemos podido constatar en la documentación como es el de la disminución progresiva de las embarcaciones españolas en el tráfico que desde el Cantábrico se mantuvo con el Norte. Esta situación estaba sin duda ligada a la crisis de las exportaciones laneras⁹, que habían capitaneado hasta ese momento los mercaderes burgaleses. No obstante, también parecen haber influido otros factores relacionados con la inseguridad y la desigual respuesta que ante tuvieron las embarcaciones según fuese su nacionalidad. Ello redundaría en un aumento de la oferta de vellones para la industria lanera local.

Ya se ha señalado la insuficiencia de la producción textil castellana para satisfacer las crecientes necesidades de su demanda interna¹⁰, sobre todo de los consumidores de tipo medio¹¹. Esta situación deficitaria se verá agravada cuando se le añadan las exigencias de los territorios de ultramar¹².

Sabemos que en Castilla se elaboraban sobre todo estameñas, cordellates y fusas, dentro de los paños ordinarios, y entre los finos destacan los famosos velartes, las granas, refinos y aquellos paños de urdimbre tupida como los veintenos, veintidosenos, veinticuatrenos¹³... Los fabricantes habían conseguido progresivamente que las autoridades redujesen el nivel de exigencia, permitiéndoles hacer paños más sencillos¹⁴, pese a lo cual son precisamente

⁹ El que los vellones merinos fuesen destinados al abastecimiento de la industria textil española tuvo unas consecuencias de gran importancia. Para el caso segoviano, Rafael Ródenas habla de una auténtica explosión industrial, hasta convertirse en uno de los grandes centros industriales europeos, comparables incluso a los italianos. Este episodio se sitúa con unos contornos difusos entre 1570 y 1590. R. Ródenas Villar, *Vida cotidiana y negocio en la Segovia del siglo de oro. El mercader Juan de Cuéllar*, Salamanca, 1999, pp. 13 y 14.

¹⁰ No se puede generalizar pues Córdoba gozaba de un reconocido prestigio a fines del siglo xv y la calidad de sus obrajes era muy superior a la desarrollada por la industria textil de la Castilla septentrional. Vid. J. I. Fortea Pérez, *Córdoba en el siglo xvi: Las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*. Córdoba, 1981, p. 289 y ss.

¹¹ Las Cortes de Valladolid en 1548 se ocuparon del gran daño causado al no ofrecérseles paños de calidad ordinaria en cantidad suficiente, sino aquellos que les resultaban excesivamente caros. R. Carande. *Carlos V sus banqueros*, Barcelona. 1987 (1965), p. 171.

¹² El incremento de la demanda está no sólo relacionado con el incremento demográfico total sino que también lo está con el incremento de la población urbana, cuyas actividades ajenas a las prácticas de la autosuficiencia que caracterizaban en mundo rural, así como el desarrollo por el gusto por las modas les convierten en potenciales consumidores. Vid. F. Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo I*. Madrid, 1984 (1979), p. 269 y ss.

¹³ J. I. Fortea Pérez, *Córdoba en el siglo xvi...* p. 292 y ss.

¹⁴ Ya en tiempos de Felipe II, la ciudad de Segovia solicitó que se derogaran las leyes que mandaban hacer paños 36enos, 38enos. Vid. A. García Sanz, *Desarrollo y crisis del*

estos géneros de paños corrientes los que son objeto de mayor importación al menos hasta la década de los setenta. De poco sirvieron las prohibiciones para que este tipo de tejidos entrasen en estos reinos, aunque éstas sólo alcanzasen a aquellos que no se ajustasen a las características de producción o de venta reglamentadas. La consecuencia inmediata de estas medidas proteccionistas¹⁵ no fue sino un alza aún mayor de los precios sin que la industria mostrase signos de superación alguna. Sin embargo, la situación cambiaría de modo muy importante en los años sesenta¹⁶, periodo en que comenzaron los problemas para el tráfico lanero. Los vellones merinos, al no poder ser exportados, se dirigen a los telares de las ciudades castellanas económicamente más dinámicas; así, lo que para unos significó la ruina, véase sino el caso de los otrora grandes mercaderes burgaleses, atribulados ahora por las deudas y los *alçados*, para otros, como los industriales segovianos, sería el comienzo de una auténtica «Edad de oro»¹⁷.

El lino es una planta textil especialmente apta para su cultivo sobre terrenos húmedos, característicos de la Europa oceánica, pero también fue posible su cultivo en el interior de Castilla, aprovechando las zonas montañosas o en el Pirineo aragonés y navarro. Su transformación en fibra, si bien laboriosa, no resulta compleja por lo que muchas familias campesinas en los meses de invierno, cuando cesaba su principal actividad productiva, empleaban su tiempo en las labores de cardado, hilado y confección de tejidos de lienzo que bien formaban parte de su normalmente escaso ajuar, bien eran vendidos para obtener un complemento a sus rentas; se trataba pues de una actividad asociada normalmente al ámbito rural. En España se daban las condiciones para el desarrollo de una industria rural lencera. En efecto, el análisis de las averiguaciones de alcabalas han demostrado el importante peso que el comercio de esta fibra textil tenía en el campo, así

Antiguo Régimen en Castilla la Vieja. Economía y sociedad en tierras de Segovia, 1500-1814, Madrid, 1977, p. 214.

¹⁵ Esta política es patente desde el inicio del reinado de los Reyes Católicos y que se sustancian ya con las Ordenanzas Generales de Sevilla de 1511. Vid. P. Iradiel Murugarren, *Evolución de la industria textil castellana en los siglos XIII-XVI*, Salamanca, 1974, pp. 135-143.

¹⁶ A. Marcos Martín, *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, 2000, p. 376. No ahorra calificativos para ilustrar el penoso estado en que se debieron de hallar los telares castellanos.

¹⁷ La producción anual segoviana pasaría en estos años de las 16.197 piezas, cantidad que resiste la comparación con los grandes centros de producción textil europeos. Vid. F. Ruiz Martín, «Un testimonio literario sobre las manufacturas de paños en Segovia», en *Homenaje al prof. Alarcos García*, Valladolid, 1965-1967, t. II, pp. 787-807, *op. cit.* Por A. García Sanz, *Desarrollo y crisis...* p. 214.

como nos revela la existencia de un elevado número de tejedores y sastres que confeccionaban las lencerías¹⁸.

Pese a lo señalado, lo cierto es que no encontramos referencias de su comercialización aquí, en la zona más oriental del Cantábrico. Los protocolos de las escribanías están ayunos en indicios de compra-venta de estos géneros procedentes de la producción local. Sólo nos cabe concluir que las deficientes condiciones de producción y la baja calidad de los tejidos los condenaban a un estrecho circuito de intercambio que probablemente no trascendía del valle o la comarca. Una producción, en definitiva, destinada a los segmentos de consumo inferiores, poco exigentes, que adquieren las telas en pequeñas cantidades o a trueque, ajenos a los medios de financiación protocolarizados.

Hemos de ocuparnos pues de aquellos lienzos como los angeos, brines, nantesas, holandas, etc., de calidad media y alta que satisficieron la demanda de los otros grupos sociales, preferentemente urbanos, con un poder adquisitivo medio o alto y que para su adquisición hubieron de ser importados desde sus áreas de producción en Flandes, Brabante, Hainaut, Bretaña o la Normandía. Es allí donde se observa un desplazamiento creciente de la producción desde el ámbito urbano hacia las zonas rurales¹⁹. Si, como ya se ha señalado, el trabajo del lino era propio de los campesinos, tan sólo era preciso que alguien sacara provecho de esa potencialidad, organizando y distribuyendo tareas, lejos del control que el sistema gremial imponía²⁰. En la documentación se adivina la existencia de estas «constelaciones» de talleres,

¹⁸ J. Rodríguez Azaña, «Paisaje agrario y estudio socioeconómico en Linares de Riofrío. Sierra de Francia», en VV. AA.: *El medio rural español, cultura, paisaje y naturaleza*. Universidad de Salamanca, 1992, pp. 507-514. Este investigador destaca la importancia de la extensión dedicada al cultivo que da nombre al lugar (840 fanegas), así como el elevado número de tejedores y sastres de la localidad, 22 y 7 respectivamente. B. Barreiro Mallón, «Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica», en M. Lobo Carrera, et alii, *El comercio en el Antiguo Régimen*. Las Palmas de Gran Canaria, 1995, p. 171 En esta obra nos habla de la importancia de la producción lencera en Galicia, en su opinión la zona más especializada en este tipo de manufacturas de toda la Península, que llegaba a exportar parte de su producción a Castilla, aunque su desarrollo se viese obstaculizado, al parecer, por el sistema del foro que impidió la penetración del capital mercantil que hubiese alimentado el desarrollo industrial.

¹⁹ J. A. van Houtte, *An Economic History of the Low Countries 800-1800*, Nueva York, 1977, pp. 77-90.

²⁰ Sobre el verlagssystem en esta región y la extensión de este modelo preexistente ya desde la Edad Media. Vid. H. Kellenbenz, «La industria en la Europa Moderna (1500-1750)», en VV. AA., *La industrialización europea*, Barcelona, 1981 (París, 1972), pp. 10-82.

próximas a centros urbanos que organizaban el proceso en su *hinterland*²¹, el desarrollo del consumo había dado origen a estas áreas productoras especializadas, localizadas en el espacio rural, bien conectadas a las grandes corrientes de intercambio internacionales a las que abastecían de unas telas cada vez mejor elaboradas, de urdimbre más fina y ligera, con la que se elaboraban las camisas, la ropa interior, los jubones, servilletas y mantelerías, lencerías... Se trataba de zonas con una alta densidad de artesanos, cuyos productos habían llegado a alcanzar una alta especialización productiva de la que resultaban telas de unas características y calidad homogéneas en cada zona; de tal modo que podía ser identificados según su origen y procedencia: así los arabines de Haarlem, las holandas de Holanda, bocaranes de Brujas, y ya en tierras francesas: angeos de Anjou, ruanes de Ruán, nantesas, sambroques, quintines, olonas, lavales, clisones, dinanes, y así sucesivamente.

Las cartas comerciales nos ponen en contacto con los principales centros europeos de intercambio de este tipo de productos en el Atlántico septentrional. Se ha cuantificado estadísticamente la presencia de los distintos lugares a partir de los puertos de referencia para las importaciones atlánticas, esto es Bilbao y Laredo. De la lectura de estos datos parece clara la posición de intermediarios que mantenían los puertos cantábricos entre estos lugares y Castilla; sin embargo, ambos puertos difieren sustancialmente en sus respectivas áreas de abastecimiento ya que Laredo presenta una mayor presencia de Flandes y Normandía, en tanto que Bilbao, desde posiciones mucho más sólidas que las de los restantes puertos cantábricos y aún peninsulares, aparece claramente vinculado a los puertos galos de Bretaña –especialmente Nantes-. La singularidad del caso de Laredo deriva de las tradicionales exportaciones laneras fletadas por los «señores de la lana» castellanos que con destino a Flandes se embarcaban en los puertos de Santander y Laredo, trayendo en sus retornos mercancías de esta procedencia. Estas actividades generan una estructura comercial que favorecería los tráficos en ambas direcciones, así como la consolidación de una red de sociedades mercantiles *montañesas*, algunas de cierta entidad, que sostendrían los tráficos más allá

²¹ V. Der Wee, explica este desplazamiento de la industria urbana a las zonas rurales próximas o a las pequeñas ciudades. Véase «Industrial Dynamics and the Process of Urbanization and De-Urbanization in the Low Countries from the Late Middel Ages to the Eighteenth Century. A Síntesis», en *The rise and decline of urban industries in Italy and the Low Countries*, Lovaina (Bélgica), 1988, pp. 329-336. Este es papel desempeñado por ejemplo por Haarlem o Leyden en este periodo. Vid. J. de VRIES y A. van der WOUDE, *The First Modern Economy. Success, failure, and perserverance of the Dutch economy, 1500-1815*, Cambridge, 1997, p. 290.

de lo que las difíciles condiciones sobrevenidas en los años ochenta nos permitían suponer. Hablamos los Cachupín, los Bárcena, los Bayona..., que llegaron a asumir operaciones financieras y aún de representación gremial ciertamente importantes, tal es el caso de Andrés de la Maza.

Los cambios en la demanda

Los grupos sociales privilegiados siempre han utilizado la vestimenta como un medio para manifestar su preeminencia social, tanto como grupo como individualmente. Los nuevos gustos y la diversificación del consumo fue asumida por aquellos que secularmente se habían apropiado del excedente agrario, una minoría que podía practicar el «sobreconsumo», que además serviría de referencia a grupos sociales emergentes al amparo del desarrollo económico del seisientos y que aspiran emular los gustos y las modas de aquellos. El Renacimiento europeo contempla la revalorización de lo personal, la fama, el prestigio entre los propios... y el vestir es una forma de manifestación exterior de este éxito²². Para ilustrar este cambio de actitud ante la apariencia, el testimonio de Sebastián Carrinoga, estante en aquel entonces en Nantes, que le solicita a Simón Ruiz «... la compra de un par de guantes de flores y dos pares de cabrito y un anillo de diamante o esmeralda que cueste 40 o 50 rs. y que parezca más caro de lo que vale...»²³.

Paralelamente, la decoración de los interiores de los domicilios con lujosos tapices, alfombras y mantelerías también entra en la relevancia que adquiere el prestigio individual y el celo por la privacidad²⁴. No son ajenos a estas novedades la generalización de nuevas técnicas y combinación de fibras que diversifican enormemente la oferta con la que poder satisfacer los nuevos gustos²⁵; así como, el que, repudiada el agua para la higiene corporal desde el siglo XVI, se extendiese la costumbre del uso de la ropa interior²⁶. Son relativamente abundantes en la documentación epistolar mercantil, testimonios a cerca de las demandas que Simón Ruiz hace a sus correspondientes en Europa o España de determinados paños o complementos para el adorno personal

²² D. Roche, *La culture des apparences*, París, 1989, p. 38. El vestido es signo de apariencia, de solidaridad, de jerarquía, de exclusión y es un código de lectura de la sociedad.

²³ AHPUV. Carta de Nantes de S. Carrinoga de 8.7.1575.

²⁴ J. A. Maravall, *Estado moderno y mentalidad social*, 2. Madrid, 1986 (1972), p. 159.

²⁵ F. Braudel, *Civilización material y capitalismo*, I, Madrid, 1984 (1979), pp. 265-285.

²⁶ R. Sarti, *Vida en familia. Casa, comida y vestido en la Europa Moderna*, Barcelona, 2002 (1999), pp. 250-252.

propio o el de sus sucesivas esposas²⁷. La diversidad de la oferta, ahora ampliada con la llegada de los tráficos indios orientales, también servía de estímulo a los compradores.

La mayor parte de los fardos que arribaban a los puertos cantábricos eran de tejidos de calidad media y alta (angeos, brines, holandas, etc.), en tanto que raleaban los de las más selectas y costosas, las llamadas *telas de cofre*. La población campesina y los grupos populares urbanos estaban ajenos a este tipo de productos, habituados como estaban al uso de ropas de trabajo de gran durabilidad y elaboradas en su mayoría por la producción artesanal o doméstica, tal era la escasa disponibilidad de recursos que les era posible destinar a otros gastos que no fuesen los estrictamente necesarios e imprescindibles. Parece claro que Simón Ruiz importaba telas para satisfacer los gustos de los adinerados pero también y sobre todo las necesidades de las clases medias urbanas, y que éstas fueron las auténticas protagonistas del incremento de la demanda.

En el siglo XVI son varios los fenómenos relacionados con la moda de gran interés por su trascendencia ulterior: el primero de ellos es el desarrollo en personas distinguidas del gusto por el vestido ligero, de talle ajustado²⁸, que nada tenía que ver con aquellas vestimentas largas, de amplios pliegues que tanto agradaban a las personas principales en el siglo anterior. El segundo está ligado al desarrollo demográfico del periodo. No sólo aumenta la población sino que también varía su distribución en el espacio. El incremento de la población urbana favorece que se aceleren los cambios en las formas de vestir, al multiplicarse el efecto de ostentación e imitación entre el común²⁹. En cuanto a los efectos que la demanda india tuvo para el mercado castellano parece evidente que las condiciones climáticas de las colonias tropicales o subtropicales eran, por su parte, propicias para tejidos ligeros y frescos de

²⁷ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d' Elvas de 29.9.1576, en la que se compromete a enviarle el aljofre (perlas) que solicitó.

²⁸ El lino hasta el siglo XIII era una fibra raramente utilizada para la confección de vestidos, y ya en los siglos XV y XVI adquiere el valor simbólico en el juego social de las apariencias. Vid. D. Roche, *La culture des apparences*, París, 1989, pp. 150 y ss; J. Heers.: «La mode et les marchés des draps de laine: Genes et la montagne à la fin du Moyen Age», en *Annales, ESC*, XXVI, 1971, pp. 1093-1117.

²⁹ B. Yun Casalilla, «Valladolid en Castilla. Economía y consumo», en VV. AA, *Valladolid. Historia de una ciudad*, II, Valladolid, 1999, pp. 457-490. También trata este tema en «Pautas de consumo, estilos de vida y cambio político en las ciudades castellanas a fines del Antiguo Régimen», en Fortea Pérez, J. I. (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*, Santander, 1997, pp. 245-282.

lienzo o mixtos, con lo que la demanda de los mismos se verá incrementada considerablemente³⁰. Parece que ya en la Castilla de principios del siglo XVI y en ambientes urbanos se había desarrollado el gusto por ciertos colores, preferentemente oscuros: negros, azules fuertes, carmesíes, morados y, sobre todo, rojos³¹. De hecho, los precios finales de los productos textiles acabarán quedando más determinados por el empleo de ciertas tinturas o procesos de tintado que por el empleo de una u otra calidad de materia prima³².

Las zonas de producción

Ya se ha señalado la neta prevalencia en la documentación de los tejidos sobre los paños. La cultura del lino era tradicional en el noroeste de Francia desarrollándose enormemente en el siglo XVI, impulsada por el incremento de la demanda. Más dinámicas y flexibles a las exigencias del mercado, las industrias de estos países acaban por ahogar no sólo a la industria castellana, sino también a la propia alemana o a la italiana³³. En efecto, la industria textil italiana, sobre todo la Florentina, había dominado tradicionalmente el mercado europeo; la calidad de sus trabajos y una estructura productiva que competía con sus rivales flamencos basada en el control que ciertos mercaderes tenía sobre la producción: hilados, tejidos y tinturas³⁴. Pero con el desplazamiento del eje económico del Mediterráneo al Atlántico, los artesanos ingleses y de los Países Bajos impusieron sus nuevas técnicas.

³⁰ David Roche revela que el uso del lino no se generaliza hasta el siglo XIII y que no será hasta los siglos XV y XVI cuando adquiera el valor social del código de las apariencias. Vid. Roche, D.: *La culture des apparences*, París, 1989, p. 150.

³¹ P. Iradiel Murugarren, *Evolución de la industria textil castellana en los siglos XIII-XVI. Factores de desarrollo, organización y costes de la producción manufacturera en Cuenca*. Salamanca, 1974, p. 120.

³² R. Carande, *Otros siete estudios...* p. 281.

³³ P. Malanima, «An example of industrial reconversion: Tuscany in the sixteenth and seventeenth centuries», en H. van der Wee (ed.), *The Rise and Decline of Urban Industries in Italy and in the Low Countries*, Leuven (Bélgica), 1988, pp. 63-74.

³⁴ No hay acuerdo a la hora de considerar a los Médicis como precursores del «factory system». Y si estos llegaron a tener en sus talleres operarios que acababan la manufactura del tejido, reemplazando al «domestic system», junto con el ejemplo del empresario inglés John Winchcombe y su taller con más de 1.000 empleados, como sostiene H. Kellenbenz, «The Organization of Industrial Production», en *The Cambridge Economic History of Europe*, Cambridge, 1977, p. 462. Mauro, *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*. Barcelona, 1976. Por su parte, otros limitan las dimensiones y la capacidad de iniciativa de estos talleres. Vid. R. de Roover, *Il banco Medici delle origini al declino (1397-1494)*, Florencia, 1988, pp. 248-249.

La industria textil francesa era eminentemente rural³⁵, y, en conjunto, de menor importancia que la flamenca o inglesa. Dos son las regiones en las que se concentraba la mayor parte de la producción: Normandía y Bretaña³⁶. La primera de ellas se había especializado en los famosos «ruanes», telas de grosor medio que servían para hacer las camisas que, por ejemplo, vestían en las colonias de América. Las localidades de Saint-George de Vièvre, Louviers y Everaux eran las más afamadas en la confección de las *telas de cofre y floretes*, de tanta calidad como elevado precio. En Bretaña y zonas aledañas se producían tejidos de menor calidad pero en cantidad muy superior, destacando cuatro zonas de producción³⁷: Morlaix, cerca de Brest; el obispado de Quimper, Faou, Locronan (de allí eran las famosas olonas); Pontivy, Quintín y Loudeac y, por último, la zonas de Rennes, Laval y La Ferte.

Aunque fiscalmente, al menos en Nantes, únicamente se diferenciaban tres tipos de telas –telas blancas, telas crudas y corneos o cutíes– comercialmente encontramos una enorme variedad de tipos dependiendo de la materia prima, tipo de confección, aderezo, etc. Las denominaciones identifican a unas características muy concretas de cada tejido y tienen su origen en su zona de procedencia; así lavales de Laval, Nantesas de Nantes, bretañas de Bretaña, angeos de Anjou, quintines de Quintín, etc... Hasta los cuarenta tipos diferentes de tejidos de que tenemos noticias en el mercado español³⁸, que, a su vez, se dividían en subtipos dependiendo de su calidad (ordinarias, $\frac{3}{4}$ y $\frac{2}{3}$).

La producción de lencerías flamencas también se desarrolló de modo muy importante. Se trataba de una producción típicamente rural³⁹, en la que los campesinos abastecían de hilazas y de lienzos ya elaborados a los

³⁵ Esta especialización se relaciona con la materia prima utilizada en sus confecciones textiles, el lino y el cáñamo, plantas que requieren de suelos húmedos. Este es el rasgo común a otras regiones europeas también productoras de estos tejidos: Bretaña, Normandía, Borgoña, Escocia, Irlanda, Westfalia, Frisia, baja Sajonia... Vid. H. Kellenbenz, «Industries rurales en Occident de la fin du Moyen Âge au XVIII siècle», en *Annales, E.S.C.*, 18, 1963, pp. 823-882.

³⁶ A. Girard, *Le commerce français à Séville et Cádiz au temps des Habsburgs: Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIe et XVIIe siècles*, París, 1932, pp. 340.

³⁷ Ibídem, p. 344.

³⁸ Vid. E. Lorenzo Sanz, *El comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979 y V. Vázquez de Prada, Op.cit. Ambos autores hacen una amplia relación de las características de los principales géneros de tejidos importados por España desde los centros de producción flamencos o franceses.

³⁹ Véase a H. Kellenbenz, «Rural industries in the best from end of the middle ages to the eighteenth century», en P. Earle (ed.), *Essays in European economic history, 1500-1800*, Oxford, 1974.

mercados tradicionales del Flandes central (Tielt, Roselaare, Itzegem, Eeklo) que acabarán por mostrarse incapaces de satisfacer la demanda procedente de la península ibérica –Castilla sobre todo–, por lo que fueron sustituidos por los mercados centrales de Brujas, Gante, Oudenaarde o Kortriik. No todas las fases productivas podían completarse en estos mercados. Por ejemplo, el blanqueo no era realizado en estas zonas meridionales y tenían que ser las blanquerías de Haarlem las que asumiesen esta labor; solo más tarde se empezarían a abrir las primeras *blanquerías* en las proximidades de Amberes⁴⁰.

Por otra parte, los paños más mencionados en la documentación son las «sargas» o sayettes en sus distintas variedades: los anascostes de Brujas, Yprés, Arras o Leyden, tejidos de lana gruesa, de calidades variables, que eran utilizados para la ropa de uso ordinario o como forros (pantalones, hábitos, tapices, etc.). También se mencionan las bayetas de lana más gruesa, pero más ligeros elaborados tanto en Inglaterra como en Flandes. Los cariseos y santantonios ingleses también eran ocasionalmente importados desde Flandes, donde eran teñidos⁴¹. A mediados del siglo XVI, la industria textil de esta región presentaba un vigoroso aspecto; sin embargo, a partir de entonces su empuje decae, aun antes de que se iniciasen la sublevación⁴². Los conflictos no desembocaron en una destrucción completa sino que más bien determinaron una reorientación en el sistema de producción de modo que cuando las revueltas fueron pasadas nos encontramos con una producción de calidad, los *lakens*, asentada sobre todo en los pueblos que rodean a Lille, Yprés, Brujas, etc. Se trataba ahora de tejidos distintos, en lo que se mezclaban distintas fibras. La pujanza de esta actividad económica era tal que superó la destrucción de uno de sus centros más importantes, Hondschoote, en 1582⁴³.

⁴⁰ V. der Wee. *The Growth of the Antwerp...*

⁴¹ V. Vázquez de Prada, *op. cit.*, pp. 75-77.

⁴² Hilario Casado atribuye la génesis de esta decadencia a la disminución de la demanda hanseática a la crisis de la industria pañera en su conjunto al desarrollarse nuevas técnicas y tejidos, incorporando nuevas fibras como el algodón o el lino mezcladas con la lana: también las guerras con Francia (ataques y robos de piratas) Y la posibilidad de utilizar las «licencias de saca», con lo que los mercaderes no tenían la obligación de adquirir mercancías locales. H. Casado Alonso, «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994, pp. 225 y ss.

⁴³ La excepcional especialización de esta ciudad en la producción de «sayettes», así como los acontecimientos políticos ahogaron su brillante pero corta trayectoria. Su producción en 1577 alcanzaba las 84.172 piezas. Vid. E. Coornaerth, *La draperie-sayetterie d'Hondschoote (XIVe-XVIIIe siècles)*, París, 1930.

Por su parte, Castilla mantuvo desde antiguo una fructífera relación recíproca con estos territorios. Ya desde el siglo XIII la lana española era tejida en esta región europea. Pero sería sobre todo a partir del siglo XIV cuando aumentasen las exportaciones castellanas, al verse privados los talleres flamencos de la lana inglesa ahora utilizada como materia prima por su propia industria⁴⁴. La producción de los rebaños merinos, habitualmente contratada mediante el sistema del «señalamiento», era recogida en los centros laneros de Burgos, Medina, Segovia, Belorado o Nájera para luego ser exportada a través de los puertos cantábricos de Bilbao, San Sebastián, Santander o Laredo si su destino final era Flandes⁴⁵. De este activo comercio se benefició la Corona que percibía un impuesto, fijado en 1558, de un ducado por cada saca enviada a Flandes –dos si era para otro país– Brujas era la ciudad a la que se había concedido el derecho de *estapla* para toda la lana castellana. El hecho de que los envíos se hiciesen siguiendo el sistema de flotas, una o dos al año con 10 o 20 navíos que podían arquear de 1500 a 2000 sacas cada uno⁴⁶, nos indica que este tráfico, por su importancia, gozaba de una autonomía excepcional: el mismo Consulado de Burgos era el encargado de fletar estos envíos, de acuerdo con los grandes mercaderes de la lana, normalmente burgaleses; otros tráficos, en cambio, se tenían que acomodar a la presencia en el puerto de barcos suficientes, por no hablar de los problemas en la contratación de los transportes terrestres hasta alcanzar la costa.

Las formas de compra

Ya sabemos que los corresponsales de Simón Ruiz se habían establecido en Amberes, Ruán y Nantes, ciudades que concentran la mayor parte de la oferta de telas. Se trata de núcleos urbanos que ocupan una posición de vértice en una composición imaginaria en forma de pirámide que pudiéramos hacer de la organización comercial de las manufacturas textiles de sus respectivas áreas de influencia. Sabemos que por debajo de ellas estaban los distintos

⁴⁴ Se explica la medida por la rivalidad de la industria inglesa y la flamenca, la Guerra de los Cien Años y la inclinación política de los duques de Borgoña a favorecer un acercamiento a Francia y a Castilla en contra de Inglaterra. Vid. M. Basas Fernández, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963, pp. 30-31.

⁴⁵ A. García Sanz, «Competitivos en lanas pero no en paños: lana para la exportación y lana para los telares nacionales en la España del Antiguo Régimen», en *Revista de Historia Económica*, 2, 1994, pp. 337-434.

⁴⁶ V. Vázquez de Prada. Nos recuerda que cada saca lleva unas ocho arrobas v media (unos 180 kg) lo que nos da idea del porte de estas naos. *Op. cit.*, p. 105.

centros de menor rango que concentraban a su vez la producción de agrupaciones de productores rurales que organizaban el tejido productivo. Bien es cierto que la importancia e influencia de la ciudad del Escalda era muy superior, por ejemplo, a la de Ruán; sin embargo, creemos que su posición relativa respecto al mercado era análoga, como análogo era el funcionamiento de sus respectivos mercados o lonjas.

Estos recintos centralizaban la venta de las manufacturas, organizadas y distribuidas según tipos y calidades. Aunque las distintas denominaciones de las telas amparasen productos homogéneos (urdimbre, fibras empleadas, proceso de elaboración, etc.) era inevitable cierta variabilidad que, al igual que las distintas formas de pago, daban pie al trato directo entre los contratantes. Las telas no eran subastadas como se ha sugerido, sino que su adquisición se concertaba en el *patio* de la lonja, en presencia de las muestras de los distintos lotes, de la calidad del conjunto del lote respondía el prestigio del vendedor. El fraude o engaño no parecen ser habituales, aunque tampoco excepcionales, combinándose la intención dolosa con errores o circunstancias inhabituales. Hemos leído de muchos desencuentros y malentendidos, por otra parte naturales, dada la relación epistolar mantenida, pero no conflictos serios con la excepción de una ocasión en la que Simón Ruiz parece sorprender a Julián Ruiz encareciendo artificialmente los precios de las mercancías para engrosar sus comisiones. Se defiende el acusado con el argumento que la calidad que él consigue es también la más alta⁴⁷. No parece que las cosas fuesen más lejos en este caso. No obstante, las quejas elevadas a Simón Ruiz son numerosas, muchas sin duda justificadas y otras, tal vez, con la intención de obtener de éste mejores condiciones de pago⁴⁸. Pocas veces se reconoce el error⁴⁹.

Decimos que las telas no se vendían por adjudicación al mejor postor con la intermediación de una autoridad o juez; pero ello no impide que se perciba cierto ordenamiento de las transacciones. Los precios no siempre variaban al compás marcado por el libre juego de la oferta y la demanda, sino que aquellos que gozaban de cierto control sobre el mercado forzaban los precios según sus intereses. En efecto, los vendedores de las regiones de

⁴⁷ AHPUV, Carta de Nantes de Julián Ruiz de 18.12.1575.

⁴⁸ AHPUV, Carta de Córdoba de Juan Núñez de 20.3.1579 en la que se quejan. «Vera Vm. las faltas que hubo en unos fardos que me cobró Vm en contra de la letra que yo cobré y también estamos disconformes con unos crisoiles en un maravedí por vara».

⁴⁹ Ibídem. Carta de Julián Ruiz de Nantes de 30.1.1575 en la que se acepta que la longitud de algunas de las piezas enviadas es inferior a la que correspondía.

producción más copiosa (por ejemplo los de La Ferte), en ocasiones, ejercían su influencia sobre el resto de los oferentes en la lonja de tal suerte que los precios o las condiciones de pago se modificaban, a despecho de los compradores castellanos que podían ver como sus opciones de compra se desvanecían al exceder los precios de los límites impuestos desde España. Se lamenta Julián Ruiz: «Han venido los de la Ferte con sus mercancías, pero piden mucho por sus mercancías por haber mucha demanda, y quieren ser pagados en Lyon, y Vm. me dijo que no comprase si no se pagase aquí»⁵⁰.

De los que intervienen en los tratos conocemos mejor a los comisionistas-compradores o *corredores*. Tales personajes son aludidos repetidamente en la correspondencia tanto para alabar su pericia en el trato y gran conocimiento de los géneros como para quejarse de su codicia al pretender comisiones más elevadas. Estas solían estar entre el 1 y el 2 %, aunque algunos parecen cobrar el 3 %. Así lo afirma uno de ellos, Diego de Osma: «La encomienda que se me da es poca, que a otros les dan el 3 %. Esta se puede cargar (en) la mercadería, y el que la compra será aventajado porque importa más saber comprar, sobre todo en holandas y lencerías, mantelerías y tapicerías»⁵¹. Estos profesionales eran los encargados de adquirir en las condiciones pre establecidas las mercancías, desplazándose ocasionalmente a los lugares de producción para alcanzar su objetivo. Trabajaban simultáneamente para varios clientes y, por ejemplo, no dejan pasar la ocasión de ofrecerse para ampliar su red de clientes e intervenir en la compra de telas para los amigos o socios de Simón Ruiz.

Por encima de ellos estaban los corresponsales, factores normalmente –no lo eran Andrés Ruiz o su hijo Julián, aunque actuasen como tales–, que, además de trasladar a la plaza en cuestión las condiciones de la transacción, organizaba los transportes, fletes y en su caso los seguros, así como las operaciones financieras oportunas para verificar la operación. Además llevaban a cabo operaciones por su cuenta y riesgo, siempre con la previa autorización del gran mercader y beneficiándose de la red comercial que éste ponía a su disposición. En esta especie de relación simbiótica, el factor podía almacenar mercancía que adquiría en condiciones favorables, aunque para ello precisaba de un capital del que no siempre podía disponer, para lo cual requería a la *casa matriz*. En algún caso eran subordinados de dos grandes mercaderes o sociedades simultáneamente como era el caso de

⁵⁰ Ibídem. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 27.4.1575.

⁵¹ Ibídem. Carta de Amberes de Diego de Osma de 30.11.1578.

Lamberto Lamberti, el cual, al servicio como estaba de los Bonvisis, también ejercía las labores de factor para el mercader medinense.

Una práctica común entre los compradores es el *señalamiento*. Aquí, en la Península, sabemos que esta práctica comercial era frecuentemente utilizada en la adquisición de los vellones de merinos para asegurarse el abastecimiento de esta materia prima. Se puede establecer un cierto paralelismo entre las dificultades que encontraban los grandes «señores de la lana» castellanos para dar satisfacción a la demanda del mercado con la exigencia de manufacturas textiles en los mercados europeos y los problemas del sistema productivo para atender tales necesidades. Estos compradores se desplazaban a las villas que eran centro de comarcas productoras y allí «escogen y aseguran las mejores piezas avanzando algún dinero»⁵², que no hemos podido llegar a cuantificar, pero que en cualquier caso *cerraba* el trato. De manera que llegado la tiempo en el que las telas llegaban al mercado, completadas las distintas fases de su elaboración, parte de ellas tenían ya un destino preasignado. Otra modalidad observada en la documentación era la *interrumpir* el curso habitual de la manufactura, para ello se hacía que los propios hacedores llevasen a la casa del comprador mayorista con una frecuencia semanal el producto de su trabajo, de este modo se controlaba la calidad del trabajo, pudiendo rechazar aquello que no le satisfacía⁵³. Ello suponía cierto encarecimiento de las compras, pero reportaba la ventaja de garantizar una calidad más homogénea. Una vez reunidos los lotes, el comprador había de organizar él mismo la fase postrera de la manufacturación que consistía en el blanqueo de las piezas.

La mayor parte de las telas compradas lo eran en estado previo al tintado y aún antes del blanqueo, con el fin de controlar la mayor parte del proceso productivo y ahorrar costes de intermediación. Esta estrategia no siempre era rentable, al concentrarse mucha demanda y elevarse los precios. Dado lo cambiante del mercado, a veces era preferible la espera. Ya se sabe que en las variadas formas de coloración de las telas se empleaba buena parte de la inversión y que la calidad del tejido estaba normalmente en consonancia con la calidad de las técnicas de coloración de las telas. Castilla gozaba de una merecida fama en este capítulo y tanto sus tintes como mordientes fueron objeto de exportación, tanto más cuando la Península se convirtiese en

⁵² Ibídem. Carta de Ruán de Antonio de Quintanadueñas de 15.10.1564.

⁵³ Ibídem. «Aunque les doy más por su trabajo, se lo hago traer aquí cada semana y lo que no me gusta se lo devuelvo». Carta de Ruán de Antonio de Quintanadueñas de 28.11.1564.

la receptora de los tintes coloniales. Por ello las telas se adquirían siempre en crudo o en blanco para que luego se completasen aquí las últimas fases del proceso⁵⁴.

Mercados como el de Amberes, bien organizados e insertos en amplios circuitos comerciales tenían garantizado el suministro de una gran variedad de mercancías. No era lo habitual. En los mercados de menor entidad y alcance, como Ruán, se percibe una mayor especialización, por lo que ciertos géneros no se negociaban. Los correspondentes advierten de estas carencias para a renglón seguido apresurarse a garantizar el cumplimiento del encargo, proveyéndose allí donde fuese necesario.

Nos es más difusa la imagen de los comerciantes locales en telas. Sabemos de la existencia de un grupo más o menos «estable» en lonja, almacenistas, que garantizaban la continuidad de los tratos a lo largo del año. Parece que algunos tenían con cierto grado de especialización en ciertos tejidos (tapices y lencerías de lujo, tal vez por la mayor dificultad para dar salida a estos productos, compensada eso sí con el mayor valor añadido de los mismos). Luego estaban los otros, los que acudían cada campaña con sus telas, procedentes de las áreas de producción más importantes. Les sabemos controlando la mayor parte de las manufacturas negociadas en la plaza, pues de su llegada dependía en buena medida el nivel de los precios en la lonja. Como grupo organizado podían presionar para imponer las condiciones de pago que les resultasen más rentables, diferiendo la amortización de sus créditos a las ferias de pagos en situaciones de larguezas; pero también ellos dependían de estos grandes mercados urbanos no sólo para vender sus mercancías sino también a la hora de negociar sus propias letras.

La evolución del mercado se hallaba determinada por unas relaciones de oferta y demanda pocas veces equilibradas y siempre bastante complejas; aunque es evidente que existe interdependencia entre ambas, no lo es menos que también están sujetas a ciertos condicionantes propios que les impiden ser flexibles a los cambios que se producen en uno u otro plato de la balanza. Y ello sin contar con las contingencias bélicas, climáticas o epidémicas capaces de desbaratar la más firmemente fundada de las operaciones comerciales. Una de las consecuencias inmediatas de los frecuentes

⁵⁴ Ramón Carande nos habla de lo activo del tráfico de colorantes y mordientes en el territorio peninsular. Vid R. Carande: «La navegación y el comercio en el Mediterráneo durante el siglo XVI», en *Otros siete estudios de la historia de España*, Barcelona, 1978, pp. 269-274.

desencuentros entre la oferta y la demanda es una fuerte oscilación de precios que al no responder a situaciones siempre previsibles causa auténticos quebraderos de cabeza a los compradores. Esta inestabilidad, propia de un mercado todavía inmaduro, es una preocupación constante para todos, y algo contra lo que se desarrollan estrategias que se encuentran en el origen de las nuevas relaciones comerciales emergentes.

En la documentación aparecen ciertos elementos, relacionados normalmente con la producción, que nos permiten afirmar que todavía los intercambios mantienen tendencias a regirse por ritmos estacionales. Así, en condiciones normales y dado que la organización productiva está dominada por el verlagssystem, es la estación invernal la dedicada a las tareas de hilado y tejido, cuando las tareas en el campo exigen una menor dedicación. Cuando la primavera llegaba —«de Pascua en adelante» comenzaban a llegar a las lonjas de Amberes, Ruán o Nantes los brines, melinges, lavales... Los compradores, ansiosos por satisfacer los pedidos tras el receso invernal, acumulan solicitudes con el consiguiente efecto de alza de precios⁵⁵. Junio era el mes que concentraba mayor número de transacciones, para luego decrecer lentamente, hasta reducirse a mínimos anuales durante los meses de invierno⁵⁶.

No todas las manufacturas se llevan a la venta en las mismas fechas, como ocurre con las tapicerías que son negociadas durante los meses de invierno es debido a la complejidad de su elaboración. Así dice Diego de Osma desde Amberes: «La compra de tapicerías es en invierno y en cuaresma, y los lienzos para jubones de Pascua en adelante. Si Vm quiere algo, avise con tiempo para aventajar en precio calidad⁵⁷. De cualquier modo su repercusión en el mercado es muy inferior al volumen de negocio generado por las lencerías.

Pero para desgracia de unos o de otros —obviamente casi nunca coinciden los pesares en el mundo de los negocios—, diversos factores (súbitas alzas de

⁵⁵ Ibídem. Carta de Julián Ruiz de 11.3.1575: «Las telas están caras (...) a causa de los muchos compradores, pero para que Vm. no riña las compro. También las telas crudas son caras. He pedido bretañas, brines, melinges y angeos, pero no tengo (aún) respuesta». En agosto de ese mismo año, Julián Ruiz afirma: Los de La Ferte y Bofort (sic.) (Beaufay,?) imponen los precios. Hay mucha demanda de Vitoria y de Zaragoza y han encarecido y los lavales no bajarán». Carta de Julián Ruiz a Arziniega de Nantes de 1.8.1575.

⁵⁶ AHPUV. Carta de Julián Ruiz de 22.1.1575.

⁵⁷ AHPUV. Carta de Amberes de Diego de Osma de 30.11.1578.

la demanda, guerras, inviernos fríos⁵⁸, y un largo etcétera de contingencias varias) podían alterar las previsiones de tal modo que se hizo preciso recurrir a prácticas que minorasen los perjuicios causados por los imprevistos. Como primera medida los compradores recurren al acopio de mercancías en épocas de precios *razonables*, almacenándolas en sus bodegas o «*torres*» a la espera de que éstas se reclamen desde la Península. Ello suponía una importante inmovilización de capital que pocos podían asumir⁵⁹, por lo que desde los distintos mercados, los correspondientes coinciden en solicitar de Simón Ruiz que éste les ordene adquirir la mercancía con tiempo suficiente para poder conseguir las mejores telas a los precios más aventajados. El medinense corresponderá a tanta insistencia con iguales dosis de empeño a la hora de hacer caso omiso de tales sugerencias; prefería atender a la demanda castellana conforme ésta se producía, reduciendo en lo posible el capital movilizado y los riesgos que ello conllevaba. Tal vez otros mercaderes no fuesen tan prudentes como él porque luciesen un espíritu más empresarial. El caso es que las lonjas estaban lo suficientemente abastecidas como para que encontrásemos operaciones de compra en cualquier mes del año. Otra posibilidad bien documentada en Nantes para alcanzar acuerdos más ventajosos es la comunicación directa cuando no el desplazamiento personal del correspondiente comprador –ocasional y forzado por la necesidad de atender algún encargo de urgencia– a las villas capitales comarcales de las distintas regiones productivas (Pontivy, Laval, La Ferte...)⁶⁰.

Por último, hay que señalar que las tres plazas comerciales consultadas –Amberes, Nantes y Ruán, y de ellas sobre todo las dos primeras– muestran en este periodo un importante desarrollo en las técnicas comerciales; la continuidad en el mercado se comienza a sobreponer a la estacionalidad tradicionalmente impuesta por los ritmos agrarios. El mercado demandaba

⁵⁸ Ibídem. Carta de Amberes de Bonvisis (Benedito y Bernardino) de 22.4.1578, «Se acerca el tiempo de las holandas nuevas, aunque este año no bajarán por el frío que hace».

⁵⁹ Téngase en cuenta que se consideraba normal un almacenaje de dos años no siendo excepción el depósito de telas por más de diez años, normalmente se trataba de telas de calidad superior. En una carta se menciona un episodio de tan acusada demanda que todas las telas fueron vendidas «hasta los lienzos blancos v cofres represados aquí hace diez años se han vendido». AHPUV. Carta desde Ruán de Antonio de Quintanadueñas de 16.1.1565.

⁶⁰ Esta tarea parece que estaba encomendada a Saligot, quien es el responsable de la compras no sólo de las telas sino también de vender la sal y otras mercaderías enviadas a Francia. AHPUV. Carta de Julián Ruiz de 18.12.1575.

una regularidad para la que el sistema ferial no podía ofrecer adecuada respuesta; de ahí una decadencia que el tiempo evidenciaría como irreversible⁶¹.

La demanda tampoco se comporta de modo regular y son muchas las circunstancias que afectan a su evolución y desarrollo. Simón Ruiz, siempre prudente, prefería que las compras se hiciesen sobre pedido. Ello, ciertamente, disminuía los riesgos pero también tenía sus inconvenientes: hay que considerar que desde que el comerciante local da aviso para la adquisición de tal o cual manufactura transcurre a veces un largo plazo de espera hasta que su demanda es definitivamente satisfecha; ello podía suponer que las necesidades del mercado cambiaseen y diesen al traste con las perspectivas de beneficios.

El que asistamos al declinar de las ferias castellanas no impide que todavía mantuvieran un fuerte atractivo para el comercio de mercancías. Apremia el mercader medinense cuando se acerca la convocatoria ferial, se reclama al corresponsal máxima celeridad en los tratos de las partidas y éste se ve obligado a negociar al alza, a recurrir a los pagos al contado, a lotes mayores o se contenta con telas de calidad dudosa.

Los corresponsales, bien por participar en el negocio, bien por trabajar a comisión, siempre muestran el máximo interés en mover el ánimo de los compradores castellanos hacia la adquisición de telas. Por ello, son abundantes las referencias a aquellas circunstancias favorables a las compras: por ejemplo la inseguridad en los tipos de cambio es causa de que el dinero *remansado* en la plaza no encuentre un destino cierto; el acopio de telas era una buena alternativa a la espera de tiempos más ciertos; también, los períodos feriales, como se sabe, quedan francos de derechos, lo que reduce los precios; las épocas de *estrechez* hacen que el dinero sea más valorado y para aquellos que dispongan de liquidez se presentan buenas ocasiones para la compra; las situaciones de *lagueza* favorecen al conjunto de los compradores; por último, las distintas manufacturas al entrar en *sazón* (apogeo de la oferta) presentan los precios más razonables: tapicerías en el invierno, lienzos de Pascua en adelante, etc.

⁶¹ Además del clásico de J. Paz y C. Espejo, *Las antiguas ferias de Medina del Campo, su origen, su importancia y causa de su decadencia y extinción*, Valladolid, 1912; de su origen Vid. M. A. Ladero Quesada, *Las ferias de Castilla: siglos xii al xv*, Madrid, 1994, y para su evolución, F. Ruiz Martín, «Las ferias de Castilla», en E. Lorenzo Sanz (ed.), *Historia de Medina del Campo y su tierra*, II, Valladolid, 1986, pp. 277 y ss.

Las compras se resienten cuando la realidad se toma negativa; así, la conflictividad bélica, tanto la provocada por la rebelión de los Países Bajos, como las llamadas Guerras de religión en el reino de Francia constituye la dificultad más grave para el desarrollo comercial: la propia inseguridad hacía difícil el transporte de las manufacturas tanto por mar como por tierra como por vía fluvial; encarecía los fletes y seguros, cuando no afectaba a los propios productores. Se buscaban alternativas, desplazando las mercancías a lugares de embarque más seguros o se utilizaban rutas diferentes⁶². Por otra parte, en ocasiones y sin aclarar el origen del problema, se informa de la poca oferta de telas que acude a los mercados. La presión de la demanda y la falta de capacidad de adaptación del sistema productivo a las exigencias de la demanda son tales que los efectos de una compra masiva se arrastran durante toda la temporada siguiente.

Cuando ocasionalmente la demanda se concentraba en la lonja debido a la súbita llegada de los barcos procedentes de la Península –y no sólo de Sevilla, aunque sí de manera principal⁶³, también de la «Costa», con compradores vascos y aragoneses– los precios se disparaban y los tratos se dificultaban. Esta circunstancia se solía dar en los meses estivales, agravada en agosto cuando los productores acudían en escaso número al mercado. La sensibilidad del mercado lencero europeo respecto a la demanda castellana es recurrentemente advertida en las cartas, lo que evidencia la dependencia mutua de ambos mercados.

La comercialización de las telas

Los fardos que alcanzan los muelles de los puertos cantábricos abastecen un mercado sorprendentemente amplio, que no se limita, como sería de esperar, a la Castilla septentrional, sino que sin dificultad llega hasta Toledo,

⁶² Las acciones de guerra cuando no los de simple piratería llegaron a hacer imposible el tránsito por el Canal de la Mancha por lo que las telas adquiridas en Amberes hubieron de optar por el transporte por tierra, vía Orleans, hasta Nantes donde embarcaban hacia la Península. Cuando esta alternativa quedase también obstaculizada, como con ocasión de la llamada «Guerra de los tres Enriques» (1585-1589), no queda otra posibilidad que la de desviar las mercancías hacia Hamburgo, desde donde podían partir algunos transportes bajo la protección de la flota de Lisboa y Sevilla, que, sin aventurarse por el Paso de Calais, buscaba la derrota meridional hacia la península ibérica pasando por detrás de Inglaterra. AHUPV. Carta de Laredo de Diego de Quintana y Martín de Bayona de 22.11.1587.

⁶³ AHUPV. Carta de Ruán de Antonio de Quintanadueñas de 22.7.1564.

uno de los principales centros distribuidores para el mediodía peninsular y que incluso lo hace hasta Córdoba, otro gran centro de producción y comercialización textil⁶⁴, muy próximo ya a Sevilla, vértice del comercio trasatlántico. Hacia el levante peninsular encontramos referencias al Valle del Ebro, Cuenca, Murcia o Valencia y de reenvíos por vía marítima a otros centros de primer orden como Lisboa. La entidad de este espacio no sólo ha de relacionarse con la amplitud de relaciones de un mercader sin duda sobresaliente como Simón Ruiz, sino también con las ventajas comparativas de todo un sistema comercial, que, en este periodo, comienza a manifestar síntomas de agotamiento como lo expresa la correspondencia.

Las operaciones de compra de estos tejidos se inician con las demandas de los comerciantes peninsulares. Los correspondentes utilizan las misivas para advertir de la necesidad de tal o cual producto, señalando las condiciones de precio que consideran aceptables. Desde las oficinas de la compañía en Medina del Campo o Madrid recogían y registraban las solicitudes de los correspondentes repartidos en los distintos mercados peninsulares; se hace saber a los factores destacados en los centros de producción y venta de estas necesidades y de las condiciones de compra y transporte que son convenientes; a éste le sigue encontrar las más adecuadas –si es que las había–, aderezarlas y en su caso blanquearlas o tintadas; luego encontrar transporte adecuado, asegurar, etc.. El resto de las operaciones tenían como única y primordial orientación la de procurar las mejores condiciones de seguridad y precio hasta el destino. Por ejemplo, un encargo de lienzos de Flandes fechado en Córdoba el 16 de febrero⁶⁵ culmina finalmente el 11 de diciembre, que es la fecha en que se da aviso del desembarco en Sanlúcar de Barrameda, diez meses después del requerimiento inicial. Inútilmente se quejan los cordobeses de las demoras y las oportunidades de ventas perdidas.

Más raramente, la adquisición también podía ser concertada ya aquí, en los muelles cantábricos, a la vista –y sólo a la vista– de los géneros recién desembarcados. Con este propósito, los mercaderes de tejidos, tanto los compradores potenciales como el vendedor se anticipaba unas fechas a la llegada de los fardos y trataban de los precios y calidades de los mismos hasta alcanzar un preacuerdo, para el que incluso ofrecían alguna cantidad

⁶⁴ J. I. Fortea Pérez, *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1980.

⁶⁵ AHPUV. Cartas de Córdoba de Juan Núñez de 16.2.1575 y 11.12.1575.

a modo de señal o anticipo, que pudiera ser confirmado a la llegada de los navíos⁶⁶.

El destino inicial de los fardos era ciertamente el abastecimiento de los mercaderes de cierta entidad, mayoristas, quienes a su vez revendían las telas a otros comerciantes más modestos de la propia ciudad o procedentes de las amplias áreas de influencia o *hinterlands* que cada uno de estos centros tenía⁶⁷. Sabemos que entre estos comerciantes menores, intermediarios con el destinatario final, los había con *tienda abierta*, es decir que tenían un comercio (*botica*) donde exponían su mercancía; otro nivel de comercialización estaría compuesto por los vendedores *a la vara*⁶⁸, es decir mercaderes itinerantes de pequeña entidad, que se trasladaban con sus mercancías de una feria a otra, de un mercado a otro. El problema de estos es que, normalmente, carecían de *dita*, es decir de crédito, por lo que el peligro de impago o morosidad era mayor y la desconfianza hacía que en ocasiones se les negase la venta⁶⁹. Juan Martínez, corresponsal en Córdoba, en un interesante párrafo hace un recorrido por todas estas formas de venta⁷⁰:

Las condiciones de venta eran básicamente tres: al contado, a trueque y a plazos. Cuando el comprador contaba con dineros *de contado* se utilizaba esta forma de pago que le permitía obtener mejores precios por ser la opción

⁶⁶ AHPUV. Carta de Martín Bizeul de 29.12.1564. En esta carta se nos habla de una nao de Landernau (Bretaña) cargado de garnesuis que esperan cada día. «El mercader de ellos está aquí hace días, tras el que andan muchos castellanos y encomenderos para comprárselos y se le han ofrecido a 43 y 1 ducado adelantado. El me dijo que yo les vería primero que nadie y Bartolomé del Barco tiene comisión y dinero para comprarlos».

⁶⁷ En una ciudad como Medina del Campo, a la que se dirigen la mayor parte de las importaciones desembarcadas en Laredo, Alberto Marcos Martín, a propósito de la demanda señala la importancia del sector terciario, lo que relaciona con la especialización propia de una economía urbana en relación con el espacio circundante. Vid. A. Marcos Martín, *Auge y declive de un núcleo mercantil y financiero de Castilla la Vieja*, Valladolid, 1978, pp. 321-323.

⁶⁸ AHPUV. Carta de Córdoba de Juan Martínez de 11.10.1574. «Ya le dije que esta casa no acostumbra a vender lienzos y que si vendí los anteriores fue porque se los vendí a uno que vende por las calles. Se venden a 69 (mrs.) por vara, a pagar a fin de febrero. Otros vendí a Solís, que tiene tienda de lienzos a (70 mrs.), y otro par a un lencero que vende por las calles a pagar en ocho días y el resto en tres meses (...) Vm. desea que se vendan a buena dita, si fuese a crédito yo procuraré jugar a seguro, que en mi tienda no está hija a vender a forasteros».

⁶⁹ AHPUV. Carta de Córdoba de 10.11.1574. El corresponsal le asegura a Simón Ruiz: «Vm. Me pide que venda a buena dita y yo procuraré vender sobre seguro que en mi tienda no se vende a forasteros».

⁷⁰ P. Molas, *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Salamanca, 1985, pp. 67-81.

más ventajosa para el vendedor. Un incremento en la oferta de mercancías endurecía las condiciones de los compradores que ahora si carecía de liquidez podían solicitar plazos más dilatados, con menores penalizaciones. Las modalidades de compra con pagos diferidos podían adoptar diferentes formas: por ejemplo, pagando la mitad al contado y el resto a un plazo que va de los 15 o 20 días hasta los dos años o bien, la mitad a un plazo corto o medio (de unos días a un año) y la otra mitad a un plazo más largo (unos meses hasta uno o dos años), o –más habitualmente– verificando el pago en su totalidad en un plazo medio o largo (de seis meses a dos años).

Los vencimientos normalmente se hacían coincidir con las fechas de ferias locales o de los pagos de feria cuando se trataba de compensar cantidades importantes, al menos mientras el sistema ferial estuvo vigente⁷¹. De cualquier manera, el buen mercader solvente, el de buena dita, presumía de no tomar mercaderías fiadas, pues las operaciones a crédito seguían siendo consideradas de manera negativa, producto más de la necesidad que de la oportunidad⁷². Se constatan, así mismo, numerosos ejemplos de las ventas a trueque. Era una opción deseada por el oferente aunque no parece que así sucediera normalmente para Simón Ruiz y sus agentes⁷³, probablemente porque en estos casos la operación solía dilatarse más de lo habitual: en Segovia, dice el correspondiente: «Espero la carga de añir (añil) para trocarla por paños por sacar más provecho que si se comprasen antes de llegado el añir»⁷⁴.

Cuando las mercancías llegaban a su destino, no eran inabituales las quejas de los correspondientes. Uno de los problemas más comunes era el de las faltas en los fardeles; es decir, que no se correspondían las medidas que figuraban en el documento de *cargaón* con lo que realmente llegaba al destino. Advierte Lope de Arziniega «Los gernesuis han venido y es razonable mercadería, pero son pequeños, que no tienen más de 240 (anas) o poco más y debieran tener 280. Las faltas se ponen a su cuenta (la de Andrés Ruiz, el joven), para que le sirva de aviso»⁷⁵. Normalmente se trataba de 3 o 4 varas de tejido, que con toda probabilidad se debía más al hurto o fraude

⁷¹ AHPUV. Carta de Toledo de Diego Álvarez 16.2.1575.

⁷² Ibídem. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 21.10.1588.

⁷³ En el tráfico de especias y tintes que los portugueses desarrollaron con Castilla también ellos se afanaban en encontrar mercancías a trueque como los paños. Véase Ó. Lucas Villanueva, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*, Trabajo de Tesina inédito. Universidad de Cantabria, 1994.

⁷⁴ AHPUV. Carta de Segovia de Amarita de 22.11.1575.

⁷⁵ Ibídem. Carta de Medina del Campo de Lope de Arziniega de 5.5.1586 a Andrés Ruiz.

que al descuido en las labores de traslado. También había errores: *«La pieza de nardo que Vm. avisa que faltó, y el yerro estuvo en el que hizo la cuenta para acá, que sólo eran 109 piezas»*⁷⁶. No era fácil determinar la responsabilidad, sobre todo cuando el fardel no aparentaba haber sido manipulado y no se le podía echar la culpa al mulatero⁷⁷, habitual objeto de todo tipo de críticas fundadas o no. Otros problemas comunes se relacionan con el estado en que llegaban los fardos (sucios, apollillados, maltrechos), la culpa recaía, como siempre, en los acemileros⁷⁸, quienes bien por tratarse del eslabón más débil de la cadena o por haberse granjeado mala fama reciben todo tipo de reproches y vituperios, con mayor o menor justificación.

En otro orden de cosas, los desacuerdos en los precios concertados y lo que figuraba en las cuentas se reiteran, bien por los malos entendidos o por pequeñas licencias que se arrogaba el comprador de acuerdo con las condiciones del mercado. La morosidad, los impagos y los alzados o quiebras están presentes en toda la documentación como algo muy habitual. Para evitarlos, lo más conveniente era vender siempre que fuese posible a mercaderes conocidos y de probidad. Estos problemas hacen que en ocasiones los mercaderes prefieran vender barato que arriesgarse a unos beneficios más elevados pero de mayor riesgo. Una alternativa es la de ceder la obligación a un tercero que con mejor oportunidad u ocasión se hiciese cargo de la cobranza, aunque en las cartas no se especifique como se compensaba a ese por la operación, bien mediante una especie de descuento o bien con otro tipo de ventajas derivadas de la relación mercantil. Lamberti, factor de los Bonvisis, a propósito de una *cobranza* dice: «envío con esta (carta) poder nuestro para Arziniega para que, si Vm. quiere lo cobre él y le daré alguna responsión»⁷⁹. El mismo Lamberti a propósito de las deudas de los Jorge, otrora poderosos mercaderes⁸⁰, afirma que «han dado a un acreedor juros de contratación»⁸¹, mire lo que se puede hacer».

⁷⁶ Ibídem. Carta de Toledo de 1.3.1575 de Diego Álvarez.

⁷⁷ Ibídem. Carta de Toledo de 2.3.1575 de Diego Álvarez: «En la falta de la breña, venían bien empaquetada y no se podía presumir daño del arriero».

⁷⁸ Ibídem. Carta de Toledo de 22.12.1575 de Diego Álvarez: «Un fardel parece que los arrieros lo abrieron por el camino».

⁷⁹ Ibídem. Carta de Valladolid de Lamberto Lamberti de 9.9.1575.

⁸⁰ Sabemos sobre todo de Felipe Jorge, asociado a los Caldera. Estos se vieron arrastrados por las quiebras en Sevilla y con ellos su factor en la ciudad bética, Francisco de Mariaca (Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 30.8.1576).

⁸¹ Estos juros no difieren sustancialmente de otros establecidos sobre otro tipo de rentas. La originalidad estriba en que son los únicos que hemos encontrado sobre la Casa de

Cuando la deuda se evidenciaba como incobrable se planteaba el problema del recurso a los tribunales, pues aunque la razón asistiese al demandante la demora en la resolución del caso desaconsejaba el inicio del procedimiento⁸², cuando se ofreciese una mínima alternativa. En caso contrario, para el deudor la cárcel, la huida –por ejemplo, a las Alpujarras en el caso de los morosos cordobeses⁸³– o acogerse al amparo de un lugar sagrado hasta ver si las cosas se solucionaban.

Todos estos sucesos, entonces como ahora, estaban directamente relacionados con la coyuntura económica. Sin poder establecer una interpretación general sí que se puede comprobar en la documentación como la referencia a las quiebras y los alzados se anticipan en la Castilla septentrional⁸⁴ casi veinte años a los de Andalucía.

LOS BENEFICIOS DEL COMERCIO TEXTIL

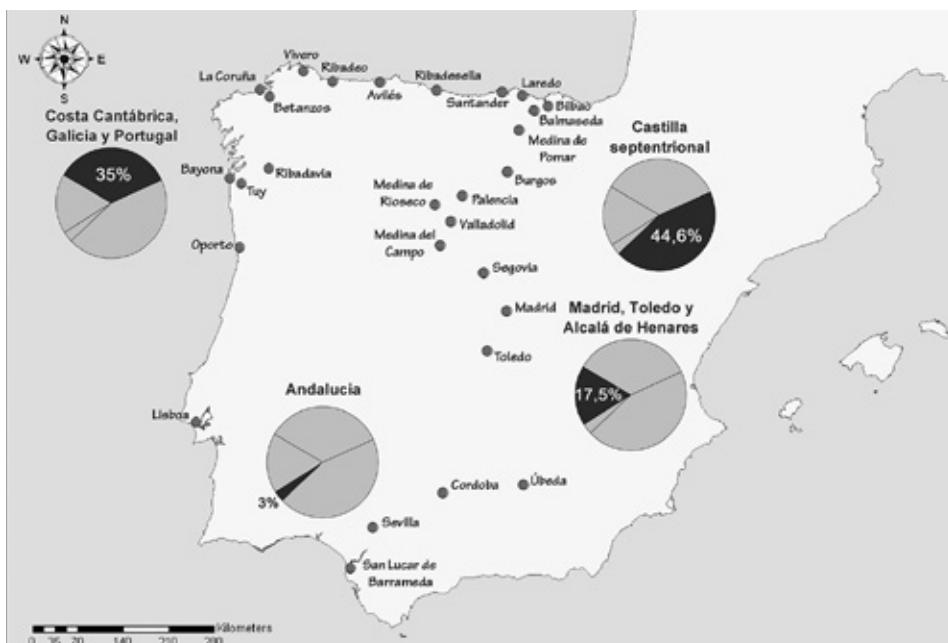
Simón Ruiz erigió un poderoso imperio económico gracias, en buena medida, al comercio de telas. Este hecho por sí mismo nos invita pensar que

Contratación. Dos meses más tarde, el mismo Lamberti nos dice que salieron del paso y comenzaron a «tratar el negocio del concierto». AHPUV. Carta de Valladolid de 7.12.1575 de L. Lamberti.

⁸² Carta de Córdoba de Juan de Zamudio de 25.1.1587. Dice «(...) otro deudor importante es Pedro Sánchez al que no apreté no por temor a que se alzase pues su hacienda es de más de 10.000 ds. Sino que el juicio se prolongase más de tres años. Me enseñó la mercadería que tiene en su casa: holandas crudas, tornasoles y no cuantas cosas más que me ofreció a menos de lo que le habían costado para saldar su deuda».

⁸³ Sobre los riesgos y la prudencia necesaria para cobrar las deudas he aquí un elocuente testimonio que nos ofrece Pedro Somoza: «En lo que dice que tendría que haber venido Sebastián Pérez a la cobranza, yo le doy mi palabra de cristiano que si les apretara habría de correr daño de más de 4.000 ds., que todos irían a la cárcel, pero no huirían. A mí me han dejado de pagar más de 1.000 ds. Y vigilo mi hacienda tanto como la de Vm. Alguno huyó a la Alpujarra. Me espanto de lo que ha ocurrido desde hace dos años». AHPUV. Carta de Córdoba de 25.1.1578 de Pedro Somoza.

⁸⁴ AHPUV. En las Cartas de Burgos de los años 1575 y 1576 resulta especialmente emotiva la lectura de la caída de uno de los mercaderes más importantes de las Llanas burgalesas, Juan Ortega de la Torre. Contrastá la diligencia del corresponsal Antonio de Heredia a la hora de tratar las importantes deudas contraídas con la Compañía de Simón Ruiz, con el deseo de un trato benevolente mostrado por Francisco de la Presa. Todo ello en un contexto plagado de referencias a un comercio agonizante, deudas, padecimientos y hambrunas. Resultan especialmente elocuentes las cartas desde Belorado de este año de 1575.



Mapa 6. Laredo en el comercio peninsular.

Fuente: Elaboración propia (AHPUV)

durante cierto periodo de tiempo los beneficios obtenidos en el tráfico de este tipo de mercancía resultaron considerables⁸⁵.

Las cartas ofrecen una amplia y variada información sobre los costes que acompañaban a la compleja operación de comercialización de estos géneros textiles que van desde la adquisición de las partidas, su transporte y finalmente la venta en los lugares de destino. No obstante, tales datos distan mucho de ser completos, tal es la dispersión y fragmentación que caracteriza a este tipo de fuentes. Tampoco los libros de contabilidad ofrecen posibilidades concluyentes debido a que los mercaderes eran descuidados a la hora de reflejar con nitidez los beneficios obtenidos en las transacciones. Ahora no dudaríamos en calificar esta situación como de un claro intento de ocultar los beneficios, sin embargo en esta opacidad parece obedecer más a la ignorancia o a la falta de interés por el control de las cuentas; de

⁸⁵ Ricardo Rodríguez ha estudiado los libros de contabilidad y calcula que entre 1559 y 1560 Simón Ruiz vende telas por valor de más de 80.667.205 mrs., aunque estima que la cifra de negocios debió de ser sensiblemente superior. R. Rodríguez González, *Mercaderes castellanos del siglo de oro*. Valladolid, 1995, p. 37.

hecho, encontramos testimonio de pequeños mercaderes que confiesan a Simón Ruiz que no llevan libros de cuentas y confían en los asientos que sobre sus negocios hace el medinense⁸⁶. En el caso de las ferias, tampoco figuran ciertos datos debido a que en tan corto espacio de tiempo no era factible concluir toda la operación de venta⁸⁷.

Nuestro objetivo desde el primer momento fue el de homogeneizar los datos para poder establecer unos cálculos que sirvieran al objetivo de conocer no sólo la tasa de beneficio, sino también valorar los costes de las transacciones por partidas, y no es tarea sencilla el unificar las partidas, dada la variedad de las propias materias objeto de transacción, las permanentes oscilaciones del mercado y los diferentes tipos de cambio para las monedas, tanto reales como de cuenta, que se emplean en este tipo de negocio.

Las telas cuando llegan a los mercados lo hacen medidas en piezas, que es como salían de los talleres. Estas piezas difieren en longitud y peso no sólo dependiendo del género de que se tratase sino que también, y dentro de cada género, oscilaban de unos telares a otros y de unas ciudades a otras; las denominaciones se multiplican precisamente por este motivo, al tratar de identificar los distintos tipos de urdimbres, medidas, peso, etc. Por todo ello se hacía preciso establecer una medida, el *ana* si se hablaba de longitud o la *arroba*⁸⁸ para el peso, que permitiera hacer posible los tratos, a la vez que se diese idea de la calidad de los tejidos, pues dentro de una misma categoría normalmente se prefieren los más pesados, los que presentan una urdimbre más compacta. Los corredores negociaban con los asentadores y mayoristas los precios a partir de estas unidades de medida y a ellas están referidas las informaciones sobre los precios de venta que figuran en la documentación. En cualquier caso ni las piezas ni las arrobas permitían determinar con precisión la longitud de las telas, para ello era necesario utilizar las *anas*, medida de longitud cuya equivalencia con la vara, medida castellana, a razón de 150 *anas* por cada 100 varas⁸⁹. Concluyamos pues que básicamente, las

⁸⁶ AHUPV. Carta de Córdoba de Juan Núñez de 16.2.1575: «Guardé Vm. todas mins cuentas que el día que se aclare la cuenta se me ha de hacer merced de volvérme las a enviar que yo no tengo libros...».

⁸⁷ R. Rodríguez González, *op. cit.*, p. 301.

⁸⁸ P. Santos Martínez, «Las medidas y pesos antiguos y su relación con el Sistema Métrico Decimal», en *Revista de la Junta de Estudios Históricos*, 4, 1967, pp. 335-340.

⁸⁹ Sobre la equivalencia de las *anas* en varas, hay un desacuerdo entre los valores ofrecidos por V. Vázquez de Prada, en *Lettres marchandes...* p. 238, que señala 100 *anas* por cada 81 varas. En cambio, E. Lorenzo Sanz, en *Comercio de España...* p. 446, establece una

calidades se indicaban con la extensa nomenclatura, y que el tamaño de las telas se señalaba mediante la longitud y también con el peso.

Una vez fijado el precio de compra y la cantidad demandada se hace preciso organizar el transporte y posterior estiba en los barcos y para ello no se podían utilizar las unidades citadas y por ello se recurre fundamentalmente aunque no de manera exclusiva a una medida de volumen, el fardo. Los fardos, ciertamente, podían estar compuestos por un números variable de piezas dependiendo del tipo de tejido; así encontramos que cuanto menor fuese su peso por pieza mayor número que podían contener: los nabales llevaban 65 piezas por fardo, los bocaranes tenían 90 piezas, uno de mitanes 30 piezas, un fardo del holandas de Brujas necesitaba 18 piezas, mientras que uno de anascotes formaba un fardo con tan sólo 16 piezas. Con todo ello, desde Castilla se podía saber el número de piezas que tenía cada fardo, conociendo el género de que se tratase.

Una vez encaminada la cuestión de las longitudes, quedaba por resolver la del peso, para ello hecho un recuento de todos los precios indicados en arrobas para este periodo. Por otra parte, ocasionalmente, se habla de los precios por piezas y gracias a este dato podemos calcular el peso en arrobas de cada pieza, así como el peso de un fardo sabiendo el número de piezas que lo formaba. De este modo se ha operado con todas las telas que ha sido posible: por ejemplo, hemos podido determinar que una pieza de angeos pesaba 1,8 arrobas y un fardel del mismo tejido 38 arrobas⁹⁰. De todos modos, hay que insistir en el hecho de que un sistema de producción básicamente artesanal, por su naturaleza, no podía elaborar piezas exactamente iguales, por lo que siempre ha de considerarse un margen de variabilidad.

Las partidas de los gastos de transporte

Los Fletes

En origen, el factor asumía todos los gastos y tasas hasta que los fardos eran convenientemente embarcados; también a él le correspondía acomodar las cargas en las mejores condiciones posibles: bien estibada y bajo cubierta para que no se mojase, salvo que se hubiese pactado otras condiciones. Hay que

equivalencia variable, según los géneros, pero que está en torno a las 140-150 varas por cada 100 anas. Nuestros cálculos están más próximos a Eufemio Lorenzo.

⁹⁰ Ibídem. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 27.4.1575.

tener presente que el daño que sufriese la mercancía antes del desembarco era responsabilidad del maestre, quien habría de dar cuenta al Consulado correspondiente; pero que desde el momento en que eran depositadas en el cay, la responsabilidad pasaba al consignatario, el cual además se hacía cargo de todos los gastos que se habían derivado del transporte por mar. Lo que no hemos advertido en las cartas son penalizaciones que pudiesen estar relacionadas con los plazos de entrega, que sí son habituales en los transportes terrestres. La propia naturaleza de los tráficos marítimos y las dificultades inherentes a la misma harían inasumibles este tipo de cláusulas, al menos en esta parte de la *mar océana*.

Para poder identificar los fardos de telas sabemos por las cartas que cada uno era señalado con una marca y un número, con lo que podía ser reconocido en todo momento. En la documentación los números de los fardos suelen ser correlativos. Sabemos de las marcas por estar representadas en los márgenes de las cartas para hacer saber al destinatario la procedencia del porte.

Hemos podido calcular la diferencia entre los fletes de los barcos procedentes de Normandía y Bretaña, tomando como referencia a los puertos de Calais y Nantes⁹¹, representantes de estas dos áreas de embarque, y en ningún caso superan el 25 %, incremento que se justificaba sobre todo por que la distancia desde Normandía hasta los puertos cantábricos era mayor y por lo tanto el tiempo empleado en la navegación.

Los Seguros

El montante de las pólizas tiene un carácter fluctuante debido a su propia naturaleza ya que estaba directamente relacionado con los riesgos que se pretendían cubrir. A los hechos accidentales o estrictamente fortuitos, como eran los propios de la navegación y que causaban ya suficiente zozobra en nuestros correspondentes, hay que añadir los peligros originados por los actos de guerra o piratería. Y son estos últimos los que van a condicionar de una manera definitiva el tráfico marítimo de los barcos españoles hacia el Atlántico norte.

Sabemos que los seguros se conciernen de dos maneras: bien se comunican las condiciones del barco y de la carga por correo para que en Burgos se

⁹¹ AHPUV. Cartas de Laredo de Juan de Bayona. Hemos tomado como ejemplo el navío de Juan de Irube Escalante, venido de Calais (6.1.1574), y otro navío de Sabat de Iturbide venido de Nantes (17.3.1587).

lleva a efecto la contratación como plaza aseguradora por excelencia –aunque en estos momentos en claro retroceso– o bien se contratan directamente en origen, Nantes o Amberes⁹². Aunque esta última fórmula inicialmente no es habitual, la decadencia de la capital del Arlanzón condujo a buscar otras plazas aseguradoras.

En este periodo, entre Nantes y la costa cantábrica se pagaba habitualmente una prima de riesgo del 5,5 %. Excepcionalmente los buenos oficios de Andrés conseguían una reducción de medio punto en la concertación⁹³.

Las averías

Otra partida, cuya asunción correspondía al consignatario a la llegada de los barcos, era la de las averías. Como se sabe, los factores y cónsules de las distintas Naciones de mercaderes, en este caso el Consulado de Burgos para los puertos de las Cuatro Villas de la Costa, y el Consulado de Bilbao para los barcos que arribasen a los puertos vizcaínos y guipuzcoanos, tenían establecidas unas tarifas según las distintas mercancías⁹⁴. Las averías comunes, también llamadas ordinarias en la documentación, cobradas como se ha dicho por aranceles fijos, por lo que la variabilidad dependía sobre todo del tipo de mercancía, nunca llegaron a superar el 25 % del total de los gastos del consignatario, siendo lo más habitual que rondase el 17 % o 18 %.

En esta partida estaban incluidos los costes derivados de las tasas que se percibían con relación a las maniobras de atraque o aproximación a los muelles, así como del uso del mismo: *cayaje*⁹⁵ o *mollaje*. En este periodo se habla de 1 real por fardo⁹⁶.

⁹² Así, en los años sesenta y principios de los setenta los portes desde Calais, Dunkerque o Ruán se aseguran en Burgos. Dice A. de Quintanadueñas: «Según su orden, yo cometo el seguro de esto a Burgos a Juan de Vitoria» (Carta de Ruán de 11.28.1564); mientras que Diego de Echávarri, desde Amberes de 21.2.1576, ya habla del coste del seguro (21.2.1576).

⁹³ AHPUV. Carta de Nantes de Andrés Ruiz de 20.5.1575.

⁹⁴ M. Basas Fernández, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1963, p. 133 y H. Casado Alonso, «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994, p. 190.

⁹⁵ Este impuesto fue concedido para Laredo ante una solicitud cursada por Gracia de Escalante Salazar, procurador mayor de la villa de Laredo, quien en un relación expone al Rey los gastos que generaba el mantenimiento del cay y contracay del puerto. El derecho de cayaje fue concedido el 5 de febrero de 1524, de 2 mrs. por quintal. Cit. por T. Maza Solano, «Diezmos de mercaderías en los puertos de mar de Castilla arancel de cayaje en la villa de Laredo y capitulaciones de ésta con el condestable de Castilla», en VV. AA.: *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña*, Santander, 1957, p. 234.

⁹⁶ AHPUV. Carta de Bilbao de 24.4.1576.

En cuanto a las llamadas averías gruesas; esto es, aquellas generadas por los gastos extraordinarios derivados de las contingencias del viaje, por su propia naturaleza inhabitual, es más difícil evaluar su impacto a largo plazo en los gastos finales. La circunstancia que parece más común, al menos de las que se hace eco la documentación, era el deterioro o pérdida de alguno de los fardos hasta el momento en que estos fuesen desembarcados, pues los daños que pudiera sufrir la mercancía en las tareas previas a la descarga, estando el barco abarloado en el cay o muelle del puerto, también se sumaban a la avería gruesa. No se desglosa este gasto, por lo que no sabemos si se incluyen las averías de seguros a las que alude Basas⁹⁷, pero si hay una partida consignada al llamado *testimonio de averías*, que bien pudiera corresponder al trámite que los aseguradores exigiesen a los Consulados a fin de hacer frente a las compensaciones pactadas con los asegurados⁹⁸.

Los costes de carga y carro

Las tareas de descarga de las mercancías en la práctica debían de estar muy reguladas por la costumbre por lo que su coste es fijo, 10 mrs. por fardo. Al tratarse de barcos de calado regular no precisaban de ordinario el concurso de embarcaciones más pequeñas para descargar, al menos en el puerto de Laredo, de modo que los gastos hacen referencia a los estibadores y carreteros que trasladan los bultos hasta los almacenes o lonjas, «torres» es el término utilizado en las villas cantábricas. A lo largo de los años estudiados este coste no varía hasta 1582, cuando se incrementa hasta los 12 mrs.⁹⁹, por fardo, pese a lo cual su repercusión en el coste final fue muy escasa.

En un caso, la persona a la que iban consignadas las mercancías, el santanderino Juan de Alvear, no contaba al parecer con torre propia por lo que le fue preciso añadir a los gastos 68 mrs. por *enlonjar* los seis fardos hasta que estos pudieron ser despachados para Burgos¹⁰⁰.

El bilo y la bechura

Los fardos quedaban almacenados en las torres a la espera de órdenes, pero antes de que fuesen reexpedidos era necesario comprobar si su contenido y

⁹⁷ M. Basas Fernández, *op. cit.*, p. 131.

⁹⁸ AHUPV. Carta de Laredo de 7.2.1578. Juan de Bayona refiere cuatro envíos en otros tantos barcos, todos ellos cargados con averías gruesas muy importantes, cuyo gasto es de 68 mrs. en el Testimonio de averías. No contamos con otros ejemplos.

⁹⁹ AHUPV. Carta Santander de Juan de Alvear de 20.7.1982.

¹⁰⁰ Ídem.

marcas se correspondían con lo consignado en los documentos de *cargaçón*. Para afrontar el viaje por tierra, los fardos eran reacondicionados siempre, bien para adaptarlos a las cargas y pesos habituales en los animales, bien para asegurar su protección. Al igual que en otras labores, el coste de esta operación era fijo –al menos hasta 1587–, cada fardel rehecho suponía 20 mrs. De ellos, 19 mrs correspondían a la hechura, mientras que el hilo era del maravedí restante. Estas costas suponen un promedio del 1,38 % del coste total de la operación de traslado.

El cáñamo

En otro capítulo se ha hablado de la importancia de estas telas como cobertura necesaria en los transportes de las más delicadas mercancías. Su coste, entre los 44 mrs. y los 50 mrs. por vara para este periodo, contando con que cada fardo precisaba entre 3 y 4 varas y media como término medio, llegaban a suponer hasta un nada desdenable 9 % del total de los gastos, no son de extrañar pues las quejas del mercader medinense tan celoso como constante en el control de sus negocios.

De traer del peso

Esta operación no es muy frecuente pero tiene interés pues indica la existencia de un sistema de arbitraje de pesas y medidas. Se pagaba una cantidad variable dependiente del número y peso de los fardos implicados, entre 30 y 40 mrs.; es decir que no llegaba al 0,7 % de la operación.

El albalá

Aunque más adelante se hablará de los diezmos, es conveniente que hagamos referencia al documento que servía para justificar el haber satisfecho dicha tasa, era la llamada *albalá aduanera* o el *albalá dezmera*¹⁰¹. Su monto es consignado separadamente del importe de lo dezmando, y siempre aparece ligado a las cuentas de los arrieros, tal vez por cumplir una misión similar a las *cargaçones* de los transportes marítimos; esto es, la consigna de lo transportado y el reconocimiento de haber satisfecho el pago correspondiente. Esta tasa se imponía a los mercaderes para abandonar la plaza según su

¹⁰¹ Tanto H. Lapeyre, *El comercio...*, como M. Basas Fernández, *El consulado...* p. 192 nos informan de este documento en el que figura el monto total de lo diezmado, a lo que se añadían los derechos del escribano, encomendero y del propio oficial dezmero.

destino y correspondía una cantidad por cada fardel, y otra por cada caja o barril. En nuestro caso, se establecía una cantidad fija de 46 mrs., por fardel¹⁰². En conjunto, la media nos indica que era superior al 2 % del total de los costes de transporte. De Santander tan sólo tenemos constancia de un porte y en este caso tan solo se abonaron 34 mrs. en concepto de albalá de salida, a pesar de que se trataba un porte de 6 fardos de lienzos¹⁰³.

Sabemos que esta tasa podía ser asumida en la salida o bien al llegar a Medina, destino de gran parte de las mercancías enviadas. En muchas cartas se repite como una letanía, antes de la fórmula de despedida, la frase... «mande Vm pagar a los portadores la cantidad de (...) y su albalá de Medina y no otra cosa...». Lo que por otra parte nos permite asegurar las restantes tasas (portazgos, etc.) eran inexistentes en este tránsito¹⁰⁴. Nosotros sólo hemos encontrado alguna referencia al albalá pagado para Medina del Campo y era de 60 mrs. por 5 fardos que pesaban 46 arrobas¹⁰⁵. Es decir, más que tratarse de una tasa distinta, se trata de la misma y que como la mayor parte de las costas podía ser satisfecha bien en origen, bien en destino.

La encomienda

La encomienda o comisión era el beneficio directo que el factor o consignatario percibía por su trabajo. En Laredo, todos los fardeles llevaban una encomienda de 51 mrs. lo que repercutía de forma variable en el coste de los transportes, en torno a un 4 %. En Santander, Juan de Alvear cobró 2 reales por seis fardeles, sin que justifique esta diferencia¹⁰⁶. En cualquier caso, estas comisiones percibidas por los consignatarios son más elevadas que las percibidas por los factores que organizaban los envíos allá en los puertos de embarque que estaban entre el 1 % y el 3 %. Las cartas, de cuando en cuando, ponen de manifiesto las quejas de los que aquí recibían las telas y las preparaban para el viaje. En efecto, eran muchas las operaciones de las que estaban encargados, siempre expuestos a que las demandas de unos y otros incrementasen el total de gastos que no siempre era posible repercutir

¹⁰² AHPUV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 20.10.1573.

¹⁰³ Ibídem. Carta de Santander de Hernando de Huerta de 25.9.1579.

¹⁰⁴ AHPC. Secc. Laredo. Leg. 1, p. 25. El privilegio de portazgo fue concedido por Alfonso X y se encuentra recogido en distintos documentos del siglo xv, bajo la forma de confirmación del mismo por mar y tierra salvo Sevilla y Murcia, y pescar y salgar en todos los puertos de Castilla, con la condición de que compren la sal en los alfolíes reales.

¹⁰⁵ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 6.6.1579.

¹⁰⁶ Ibídem. Carta de Santander de Juan de Alvear Santiago de 20.7.1582.

en las cuentas, conscientes de la dureza con que negociaba el medinense. Por otra parte, lo habitual era que se adelantasen la mayor parte de las partidas, lo que siempre entrañaba la pérdida derivada de la inmovilización del capital.

La alcabala

Una de las razones por las que optamos por el año 1575 fue por que en él se conjugan una serie de cambios que resultarán de gran importancia en el devenir de los acontecimientos. Uno de estos cambios fue el incremento en el impuesto de las alcabalas y tercias, que, no lo olvidemos, se trataba de una de las mayores fuentes de ingresos de la corona castellana¹⁰⁷. Afecta directamente a nuestros protagonistas puesto que al tratarse de un impuesto sobre el consumo, cualquier modificación podía repercutir negativamente en la demanda, haciendo disminuir los beneficios esperados¹⁰⁸.

Las Cortes castellanas otorgan al Rey un nuevo encabezamiento de los ingresos obtenidos por las alcabalas el 22 de febrero de 1575 de casi 1.160 millones de mrs. el primer año y a partir de esa fecha una cifra superior que rondaba los 1.400 millones de mrs. hasta 1584. Tales acuerdos suscitaron una viva reacción en todos los mercaderes y todos ellos se hacen eco, sin excepción, de su sentir acerca de la dureza de la medida¹⁰⁹. De hecho la actitud de las ciudades acabará por obligar al Rey a reconsiderar sus planes¹¹⁰.

Para comprender el alcance de la iniciativa impulsada por la Hacienda de Felipe II en el comercio de telas, hay que tener presente que hasta entonces las alcabalas y tercias se cobraron por encabezamiento en la mayor parte del reino¹¹¹. Además, cada localidad gozaba de autonomía para decidir no sólo

¹⁰⁷ Sobre el incremento de las alcabalas, véase a M. Ulloa, *La Hacienda Real en Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977 y J. I. Fortea Pérez, *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla. Las ciudades ante la política fiscal de Felipe II*, Salamanca, 1990.

¹⁰⁸ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575: «Veo como se ha echado sobre las mercaderías el 10 %, además de los que estaban antes, para desempeñar al Rey. Hará mucho daño. Aquí no se hubiera consentido».

¹⁰⁹ Toledo es una de las ciudades en que más parecen sentirse afectadas hasta el punto de paralizar los tráficos previstos desde Medina del Campo hasta aclarar la situación. El aumento de las alcabalas y tercias supuso triplicar lo repartido en Toledo. AHPUV. Carta de Toledo de Diego Álvarez de 2.3.1577.

¹¹⁰ La imposición de nuevas rentas siempre suponía la contestación de los súbditos, sin embargo parece que las Cortes celebradas en los años 1573, 1575 y 1577 fueron especialmente acerbas para el Monarca. Vid. P. Zabala Aguirre, *Las alcabalas y la Hacienda Real en Castilla. Siglo xvi*. Santander, 2000, p. 56 y ss.

¹¹¹ M. Ulloa, *La Hacienda real en el reinado de Felipe II*. Madrid, 1977, pp. 171 y ss.

la distribución de las alcabalas, sino también se daba una circunstancia de gran trascendencia, y es la de que también era gestionado el impuesto por las propias autoridades locales, pudiendo otorgar franquicias a determinadas actividades¹¹². Pues bien, al considerable incremento de este impuesto se le añade un Real Decreto de 15 de marzo de 1575 que endurece aún más las condiciones de pago y por añadidura que los encargados del control fiscal en la primera instancia fuesen funcionarios reales, y que fuesen ellos quienes a partir de 1575 se ocuparían de arrendar el impuesto y cobrarlo en los fielatos de las localidades¹¹³. Esta última circunstancia genera un gran desconcierto entre los mercaderes y por extensión la oligarquía urbana, pues escapa a su control la administración del impuesto. Se muestran dubitativos sobre lo que les sería más beneficioso si el encabezamiento o el arrendamiento del impuesto. A partir de los casos de Córdoba y de Toledo podemos afirmar que dado lo gravoso del impuesto, inicialmente se opta por no encabezarse y asumir el arrendamiento sobre la base de 1/10 de imposición de las mercaderías vendidas *de primera venta*.

Mas no pasa mucho tiempo cuando las cosas parecen recuperar cierta normalidad. A pesar de que la alcabala se ha convertido en gravosa y menudean las quejas al respecto, también se alude a las negociaciones que relajan la dureza de las condiciones iniciales. La suspensión de pagos impulsada por el Rey tuvo unos efectos indeseados más allá de lo esperado, que dificultaron enormemente la situación de la Corona; de hecho los encabezamientos que se negociaron a partir de esta fecha serían más bajos. El monarca hubo de aceptar los límites de su autoridad. En la documentación vemos como la alcabala se reduce, al menos temporalmente, a un 15 al millar al poco tiempo de haber entrado en vigor la medida real¹¹⁴.

En Medina del Campo no conocemos reacciones especialmente adversas de los mercaderes, pero es probable que ello tenga explicación en que las

¹¹² Sabida es la colusión de intereses entre los regidores concejiles y los mercaderes en perjuicio de los grupos populares, dado que la cantidad encabezada era fija y cuando se concedían franquicias ello repercutía en las restantes operaciones. Hay un ejemplo en el caso de Laredo, cuando esta villa negocia con la intención de atraerse el tráfico marítimo y decide asumir las alcabalas cargadas sobre las importaciones que serían satisfechas a costa de los propios de la villa. AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 23.12.1578.

¹¹³ Sobre el alcance del conflicto generado, véase J. I. Fortea Pérez, *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla. Las ciudades ante la política fiscal de Felipe II*, Valladolid, 1990.

¹¹⁴ AHPUV. Carta de Toledo de Diego Álvarez de 10 de marzo de 1575.

cartas no reflejan los acontecimientos de la ciudad en que moraba Simón Ruiz. En los cálculos también le hemos aplicado el 10 % de alcabala.

Además de los gastos de los que hemos hablado, tan sólo en una ocasión y en el puerto de Santander nos hemos encontrado con una *Licencia de descarga* de 34 mrs., para el conjunto de seis fardeles, que tan sólo representa un 0,16 % del montante total¹¹⁵.

La visita de la Inquisición

Por otra parte, en Santander encontramos una referencia excepcional: la Visita del comisario de la Inquisición y su secretario¹¹⁶ que suponía 4 reales. En Laredo no tenemos referencia alguna sobre la vigilancia de la institución, y en Bilbao tan sólo un confuso episodio en el que el maestre de una embarcación arroja por la borda todos los papeles que había abordo, temeroso –no sabemos si justificadamente– de que le encontrasen textos prohibidos. Lo que sí parece seguro es que o no sabía leer o que con la urgencia no le dio tiempo a percatarse que junto con sus temores también iban al agua los documentos de *cargaón*, que tan necesarios eran para los mercaderes. Otro suceso aconteció con ocasión de la llegada de unos impresores contratados por Francisco de la Presa que fueron desembarcados en Bilbao en compañía de sus familias. Al parecer sufrieron maltrato por parte de los miembros de la Inquisición¹¹⁷, siempre pendientes de que los forasteros pudiesen extender las ideas luteranas. De hecho, las persecuciones y maltratos a los extranjeros eran justamente temidos por las autoridades civiles y sobre todo por los comerciantes de Bilbao. Habían conseguido en 1571 que la Suprema aconsejase a los inquisidores una

¹¹⁵ Ibídem. Carta de Santander de Juan de Alvear Santiago de 20.7.1582.

¹¹⁶ Las «Visitas de navíos» eran tareas desempeñadas por los comisarios de la inquisición, acompañados del secretario y el alguacil. Como carecían de salario fijo, percibían unas tasas que se justificaban en el tiempo empleado, gastos de carruaje y lancha. Como vemos la tasa no era satisfactoria por el maestre como afirmaba erróneamente Lea, sino por el mercader. La visita incluía la inspección de todos los bultos, tripulantes y pasajeros; mostrando especial cuidado en la censura de los libros. Esta tarea suponía un incremento de las tasas y una demora, pues los libros tenían que ser cotejados con el Índice. Henry C. Lea, *Historia de la Inquisición española*. Madrid, 1983 (1909), p. 321.

¹¹⁷ AHUPV. Carta de Burgos de Francisco de la Presa de 28.5.1575: «El maestro impresor con treinta oficiales, acompañados todos de sus mujeres e hijos... fueron arrestados con gran escándalo y ruido por los vizcaínos...».

intervención más cautelosa para no estorbar las normales actividades del puerto¹¹⁸.

Sabemos que por Carta de la Suprema de 25 de Febrero de 1539 se faculta al Inquisidor de Navarra –Cantabria pertenecía al Tribunal de Calahorra-Logroño– para visitar y ejercer como Inquisidor en el Condado de Vizcaya y Obispado de Burgos y que entre sus funciones se contemplaba la vigilancia de los puertos cantábricos, frontera marítima que no era atendida desde Valladolid¹¹⁹. No parece, sin embargo, que la vigilancia efectiva diese comienzo antes de 1556 cuando «la Suprema» hiciese saber al emperador Carlos V su intención de extender su vigilancia a lo largo de las costas y en los lugares de mayor movimiento comercial¹²⁰. Era mucho el interés de la Inquisición por la vigilancia de los puertos de mar mediante el control de los barcos que entraban procedentes de Europa, para evitar la entrada de los libros prohibidos y, a buen seguro, que semejante interés se viese estimulado con la percepción de tasas como las de nuestro ejemplo. Lo que no deja de ser sorprendente es no haber encontrado más referencias que ésta y no en Laredo, puerto con una actividad importadora muy superior a la de los otros puertos de las Cuatro Villas.

Los diezmos

Una de las partidas más importantes a las que había de hacer frente todo producto importado que pretendiese llegar a Castilla era el diezmo de la mar. Este impuesto aduanero de origen medieval gravaba todas las importaciones que se hacían por los puertos del mar Cantábrico hacia Castilla –salvo

¹¹⁸ La obsesiva actitud de estos inquisidores llegó al extremo de exigir que se metiesen en una lonja todas las mercancías procedentes del exterior con el fin de poderlas visitar de manera más exhaustiva. Además de los abusos en la cobranza de las visitas, por cuyo motivo fueron juzgados y condenados algunos comisarios. Vid. I. Reguera: «La Inquisición en los puertos vascos y sus mecanismos de control», en VV. AA. *Congreso Mundial Vasco*, III, Vitoria, 1988, pp. 477-483.

¹¹⁹ E. De Mier Pérez, *Sobre la Inquisición en Cantabria*. Santander, 1999, p. 49.

¹²⁰ Las inspecciones de la Inquisición acabaron por generar serios conflictos con los mercaderes y, por ende, con sus instituciones representativas, tanto por el incremento que suponía en los gastos de intermediación como por las demoras e incomodidades que se derivaban de la acción de los comisarios. Bilbao, con mucho más movimiento que Laredo, fue escenario de estas disputas que finalmente se dirimían en la sede de Calahorra. Vid. Passim. A. Bombín Pérez, *La Inquisición en el País Vasco, 1570-1610*. Bilbao, 1997; M. Torres Arce, *Un tribunal de la fe en el reinado de Felipe V: reos, delitos y procesos en el Santo Oficio de Logroño (1700-1760)*, Logroño, 2002.

aquellas que servían para el abastecimiento de los naturales de la costa, que al tratarse de zona de frontera, primera línea de defensa, no lo pagaban¹²¹; sin embargo, mientras que las aduanas de las Cuatro Villas estaban sitas en los mismos puertos de mar, en las Provincias Vascas se trasladaban a los puertos de montaña que separaban estos territorios de Castilla: Valmaseda y Orduña para Vizcaya, y Salvatierra para Álava¹²².

En el periodo que analizamos, la Monarquía Hispana, representada por Felipe II, había retomado el control directo de los Diezmos de la mar a la muerte de Pedro Fernández de Velasco¹²³, Condestable de Castilla, representante de la familia que había detentado su provecho desde el siglo xv. Cuando, en 1562, Juan de Peñalosa asume la administración del impuesto la situación de las aduanas era bastante deficiente. Inicia su ejecutoria elaborando un interesante informe¹²⁴ elevado a Francisco de Garnica, en el que explica que para establecer una justa cuantía en la tasa impositiva le era imposible recurrir a los testimonios de los mercaderes de Burgos o de Bilbao porque no «dicen verdad» al ser parte implicada. Peñalosa, pese a todo, hace un cálculo de beneficios brutos de entre un 20 % a un 25 %, ciertamente elevado. Se queja el autor del informe de la «levedad» del 5 % aplicado en ese momento, y de la posibilidad de elevar la tasa hasta un 10 %; así como del elevado fraude existente¹²⁵.

¹²¹ Trasmiera y las Cuatro Villas de la Costa gozaban de un privilegio concedido por Fernando IV en 1.300, confirmado sucesivamente por Juan II, Felipe II y Felipe III, por el que quedaban libres de diezmos de las «mercaderías y provisiones y mantenimientos que se llevaban de unas villas a otras, ni de las que se llevan de las dichas villas al Señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, por que los dichos derechos se solían y acostumbraban a pagar quando las dichas mercaderías salían para nuestros reinos de Castilla y para fuera de nuestros reinos» AHPC, Laredo, 10, fol. 3.

¹²² H. Lapeyre, *El comercio exterior...* p. 77 y ss.

¹²³ Los derechos aduaneros de los diezmos de la mar fueron cedidos por Enrique IV a Pedro de Velasco, condestable de Castilla. El 9 de julio de 1523 se firmaron en Medina de Pomar, solar de los Velasco, ciertas capitulaciones entre el Condestable Íñigo Fernández de Velasco y la villa de Laredo, determinando los derechos que, en concepto de diezmos marítimos, debían de pagar las mercancías comercializadas a través del puerto de Laredo, procedentes del exterior y viceversa. Vid. T. Maza Solano, *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*. Santander, 1957, pp. 236-242.

¹²⁴ A.G.S. CJH, 45 (280) 12.6.1563.

¹²⁵ Ibídem. «Meten las mercaderías en sus casas y aguardan coyunturas para sacarlas por la noche y a tiempo que no los pueden coger (los diezmeros) y se saca dinero, pan y todas las cosas prohibidas que se pierden hasta la mitad de los derechos».

Los sucesivos incrementos obtenidos por los rendimientos del impuesto evidencian la mejora en el control del tráfico, además de que Felipe II un notable aumento de las tarifas, desde un 5 % en que había quedado tras la negociación con los Consulados de Burgos y de Bilbao, hasta un 7,5 % *ad valorem*. Esta tarifa se percibía de acuerdo con unos baremos pactados, que se expresaban en el valor de la tasa por unidad de producto; la única excepción eran los vestidos que pagaban de acuerdo con el precio de la prenda¹²⁶. Estas acciones por mejorar los ingresos, siempre se toparon con el interés por garantizar un tráfico activo, la oposición de los mercaderes y los privilegios de las Provincias Vascas¹²⁷. Pese a lo cual es evidente que la evolución del rendimiento de las aduanas mejoró ostensiblemente, al menos hasta los primeros años de la década de los setenta. Posteriormente, los avatares de la política y el cambio de coyuntura económica afectarán a la recaudación. Nuestra documentación participa pues directamente de estos acontecimientos.

A propósito de las cantidades dezmidadas por las mercancías, nosotros tomamos como referencia inicial la información que Lapeyre nos proporciona en su estudio sobre el comercio exterior castellano en el periodo¹²⁸. Los datos que nos ofrece pertenecen a la aduana de Vitoria y son anteriores a la reforma de Juan de Peñalosa de 1563¹²⁹. En cualquier caso son tasas considerablemente menores que las emanadas de la documentación, sobre todo en lo tocante a las telas más caras como las holandas y los ruanes. Creemos que ello se debe a la gran variedad de categorías que incluso dentro de un mismo género se daba y en el escaso cuidado de los oficiales por consignar tales diferencias, priorizando el cálculo total de lo que habría de ser satisfecho. Nosotros hemos optado por fiarnos de lo señalado en la liquidación de las cuentas que nos ofrecen las cartas.

En las cartas no siempre aparece la cantidad diezmada ya que normalmente los mercaderes consignatarios contaban con un poder concedido

¹²⁶ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 8.5.1578.

¹²⁷ M. Ulloa, *op. cit.* En esta obra se exponen las vicisitudes de tales intentos que fueron respondidos por los mercaderes, así como la pretensión de aumentar el diezmo viejo que se cobraba en San Sebastián. Finalmente, sí que se aumentaron las tarifas y ello derivó en la huida del tráfico hacia el oeste del Cantábrico, p. 312 y ss.

¹²⁸ H. Lapeyre, *El comercio exterior...* p. 331 y ss.

¹²⁹ M. Ulloa, *La Hacienda Real en Castilla en tiempos de Felipe II*. Madrid, 1977, p. 311. Pese a que Felipe II tenía la intención de ordenar un aumento general de tarifas del 150 %, ello no fue posible y finalmente se aplicaría un 7,5 % del valor de la mercancía (hasta entonces se percibía un 5 %).

por el mercader medinense ante un fedatario público para poder suscribir la obligación con que se asumía el importe de lo dezmando¹³⁰, difiriendo los pagos a los los periodos feriales¹³¹. En este poder figuraba el nombre de los beneficiarios y normalmente estaba limitado a una cierta cantidad (podía ser de 200.000 mrs.), por lo que si la suma total de las mercancías dezmadadas excedía de tal cantidad, no quedaba más opción que la de asumir el coste y reclamar a Simón Ruiz el envío con prontitud de un nuevo poder, o en algún caso lo que se le solicitaba era un poder general, que, dada la extrema prudencia del mercader medinense, era tanto como pedir un imposible. Otra fórmula, más excepcional, fue la de utilizar el poder de otro mercader para acomodar la obligación, y compensar las cuentas en la feria correspondiente. Ello, probablemente sólo fuese posible entre comerciantes de la solvencia o dita de Simón Ruiz. Finalmente, en todo caso, sus obligaciones eran negociadas en las ferias de Medina o Villalón, aunque Felipe II intentase infructuosamente que las obligaciones se pagasen a la fecha de vencimiento, es decir quince días desde su fecha de emisión. No parece que los oficiales de aduanas admitiesen de buen grado estas obligaciones y exigían la presentación de la cédula en la que de manera expresa figurase la autorización que el propio administrador del impuesto concedía al mercader¹³². Hechos que fuesen los pagos en la feria correspondiente, en ocasiones, se hacía un testimonio de dicho pago que se remitía a Medina del Campo¹³³.

Era habitual la lucha entre los comerciantes y las autoridades por lograr mejores recaudaciones o menores imposiciones según los casos¹³⁴. Además, no era infrecuente que Juan de Peñalosa estuviese visitando las aduanas por lo que no podía confirmar personalmente el acuerdo. En algún caso, el

¹³⁰ AGS. C. M.. Leg. 161. Hemos tomado las cifras que ofrece Juan de Peñalosa y de los totales que figuran en la Contaduría Mayor tan sólo el 10 % de lo recaudado lo era al contado, el resto se compensaba mediante obligaciones en las ferias.

¹³¹ AHUPV. Carta de Juan de Peñalosa de 31.5.1563: «Envié las obligaciones que se debían de estos diezmos y hará que Vm. me la hiciese de hacerlas cobrar en Feria de Villalón...»

¹³² AHUPV. Carta de 23.2.1587. En este caso y aunque el correspondiente culpase al oficial dezmero se paraliza el envío de 14 fardos en Briviesca, hasta que el propio Simón Ruiz resolviese la situación pues desde Laredo nada se podía hacer.

¹³³ *Suplicamos que se nos envíe testimonio (desde Medina de Rioseco), por ser el juez de sacas muy riguroso y lo pide.* AHUPV. Carta de Laredo de Martín de Bayona de 19.11.1587.

¹³⁴ M. Ulloa, *La Hacienda real...* p. 311. Por nuestra parte hemos recogido numerosos testimonios sobre la cuestión, pues son constantes las quejas dirigidas al Consejo de Hacienda a propósito de los excesos de los oficiales, administrador, *jueces de descaminos* o juez de sacas ya a fines del siglo y principios del siglo XVII.

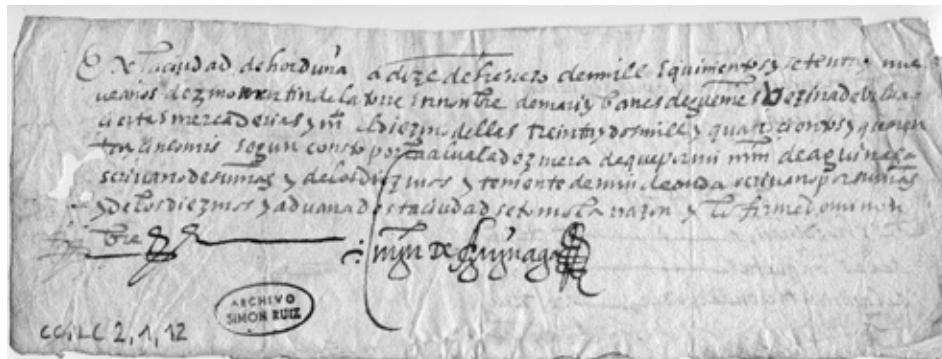


Figura 18. Testimonio de pago de diezmos o célula dezmera

propio administrador podía exonerar del pago del impuesto a ciertos personajes principales¹³⁵. Cuando ni los mercaderes ni el valor de las mercancías diezmadas eran tan importantes satisfacían las tasas a los propios oficiales, y para ello se les concedía un plazo que normalmente era de 15 días contados a partir de la fecha en que se suscribía la obligación¹³⁶.

Los conflictos entre los oficiales aduaneros y los mercaderes fueron constantes. Estaba en su naturaleza. En unos primaba la voluntad recaudatoria –ellos percibían una comisión por lo cobrado– y en el lado opuesto los mercaderes, cuyos argumentos eran hechos suyos por las instituciones representativas locales, que pretendían liberarse de tales cargas. De modo que tanto en la documentación de la Junta de las Cuatro Villas, como en la del propio regimiento de Laredo y en las propias cartas se evidencian estas tensiones de manera casi ininterrumpida. Episodios especialmente tensos se generan cuando el administrador pide la aplicación del diezmo a las mercancías intercambiadas entre las villas cántabras o con las de Vizcaya y Guipúzcoa. Las villas se movilizan y piden derogar la nueva norma y no hacer mudanza, apoyándose en privilegios reales anteriores además de su condición de territorio fronterizo, la falta de artillería para defenderse por su pobreza y la escasez de efectivos

¹³⁵ Cartas de Laredo de 9.1.1581 y de 23.4.1581. En ellas se refieren las conversaciones de Juan de Bayona con el Administrador de las aduanas para que el envío de ciertas tapicerías destinadas al presidente (no sabemos si del Consulado de Burgos), fuesen libres de diezmos. Además parece que tal deferencia no era la primera vez que se había hecho.

¹³⁶ AHPC. En esta obligación un vecino de Medina del Campo se obliga a pagar 9.188 mrs. por unas mercancías, asumiendo una penalización de 400 mrs. por día en caso de demora. Leg. 1122, p. 126.

demográficos derivada de las pestes y guerras¹³⁷. Otras acciones contra las que protestan airados los laredanos son las que se producen cuando los jueces de sacas o descaminos se aplican en su oficio con excesivo celo, obstaculizando el tránsito habitual de las mercancías o incluso disuadiendo a los mercaderes que optan por «las tierras libres», es decir las provincias exentas. En este sentido, contamos con testimonios sobre los efectos que causaba en el comercio de la villa la presencia del Juez de Sacas¹³⁸. En otro documento y en parecidos términos se expresaba el Licenciado Escobar en una carta enviada al Presidente del Consejo de Hacienda el 11 de febrero de 1581, en la que le manifiesta con claridad meridiana y con argumentos similares las negativas consecuencias que se derivaban de «Las estorsiones y malos tratamientos que los mercaderes pasajeros y dueños de los navíos reciben por parte del alcalde de sacas y de sus ministros... que por librarse de ellos se van a San Sebastián...y otros que solían cargar para aquí cargan ya para Sevilla...»¹³⁹. Las quejas sobre su presencia se reiteran en 1587 y 1591 lo que indica que sirvieron de poco y que la voluntad recaudadora se impone sobre los perjuicios que supuestamente se derivaban de su ejercicio.

Habitualmente, sobre las rentas recaudadas en los diezmos se situaban juros. Los tenedores de dichos juros presionaban a los sufridos mercaderes para poder así percibir lo que les correspondía¹⁴⁰. Este acicate es trasladado en la documentación como un argumento más para que las cantidades adeudadas por los mercaderes castellanos fuesen rápidamente satisfechas

¹³⁷ AHPC. Diversos. Leg. 16,7. Acta de la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de 21 julio de 1580 transcrita por J. Baró Pazos, *op. cit.*, pp. 133-138.

¹³⁸ AHPC. Laredo. Leg. 1123, fol. 188. Poder del Regimiento de Laredo al procurador Juan de Saribai. «(...) fue visitada por el juez de sacas hace dos años y desde entonces han salido dos navíos de guerra contra los enemigos de la fe en Francia y por esta causa no ha habido trato ni comercio en esta villa, ni han venido barcos forasteros con pan ni mantenimientos en especial este presente año, que aunque esta villa ha tenido cédula real para sacar los forasteros el dinero que procediese del trigo que trujiesen y demás mantenimientos no ha venido ningún navío ni ha sido de provecho la cédula (...) por haber venido a esta villa y a sustituir en ella al licenciado Luís de Contreras, juez de sacas, y los dichos navíos no vendrán y que esta villa recibirá mucho daño (...) Se pide al Rey que el juez de sacas no visite la villa, salga de ella y no moleste a sus vecinos».

¹³⁹ AGS. CJH. Leg. 192. «Las estorsiones y malos tratamientos que los mercaderes pasajeros y dueños de los navíos reciben por parte del alcalde de sacas y de sus ministros... que por librarse de ellos se van a San Sebastián...y otros que solían cargar para aquí cargan ya para Sevilla...».

¹⁴⁰ M. Ulloa, *La Hacienda real...* Sobre el déficit de la Hacienda y la insuficiencia de los diezmos para enjugar los juros situados sobre esta renta de la Corona, p. 316 y ss.

a los consignatarios. Aunque se haya afirmado que los pagos al contado dependiesen del montante de la cantidad que hubiese que satisfacer, lo cierto es que podían concurrir otras circunstancias tales como la necesidad de liquidez inmediata del administrador o arrendador bien para el pago de los juros situados en la aduana, bien para la resolución de algún embargo por otro tipo de rentas. También sabemos de situaciones¹⁴¹ en que se concede un plazo de quince días para hacer efectiva la obligación, aunque, en este caso, la indulgencia tal vez se viera forzada por el hecho de que se recuperase el sistema de arrendamiento del diezmo en la persona de Diego de Santiesteban, y la necesidad obligase a moderar la presión sobre los pagadores.

En una carta de Maturin Bizeul se denuncian unos hechos que bien pudieran explicar las motivaciones espurias que al parecer guiaban las acciones de los oficiales de aduanas. Dice el nantés: «Estos guardias son unos bellacos. Uno de los guardias me contó que (Juan de) Peñalosa les quería dar un tanto de soldada cada año por que no tuviesen parte en los hurtos, pero los guardias no quisieron y amenazaron con quejarse al Rey...»¹⁴². Consciente de la venalidad de sus oficiales, Peñalosa, asignándoles una cantidad como salario, pretendía que al no participar en la aplicación de las tasas no sólo facilitasen las operaciones del gravamen sino también que actuasen de un modo más honesto sin abusar de su condición. Tales fueron al parecer sus intenciones, pero finalmente se impondría la voluntad de los oficiales y siguieron participando de las comisiones por lo diezmado, generando las tensiones y quejas ya señaladas.

En alguna ocasión, eran los propios arrieros los que adelantaban el importe del diezmo. En este caso, solían ser operaciones de importancia menor, y al diezmo se añadían fletes y el resto de costas. Se hacía la cuenta y los arrieros pagaban al consignatario la cantidad que luego les sería satisfecha al término del viaje¹⁴³.

¹⁴¹ AHUPV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 31.1.1582.

¹⁴² Ibídem. Carta de Bilbao de Maturin Bizeul de 25.5.1564.

¹⁴³ Ibídem. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 24.9.1574. En esta carta se contiene una carta de pago a favor de Juan Diez de las Damas: «...digo que recibí de Simón Ruiz, vecino y regidor de Medina del Campo, los 5.152 mrs esta carta contenidos, los cuales me pagó Fernando de Morales por otros tantos que yo pagué a Inés de Limpias en Laredo...».

Algunos ejemplos

Hemos reconstruido alguna de las operaciones para poder aplicar el efecto de los gastos en operaciones concretas de compra y de venta de estas mercancías. Al centrarnos en el año de 1575, hemos limitado la variabilidad cambiaria. Desde Nantes se informaba regularmente de los tipos cambiarios, no tanto para calcular de una manera precisa el beneficio que se obtendría aquí, en España, sino más bien para establecer la forma de compensar las cuentas. Hemos optado por tomar dos tipos cambiarios, uno del mes de abril que hemos aplicado a todas las compras de la primera mitad del año, y otro de septiembre para la segunda mitad.

A partir de estas tasas de cambio se han vertido los datos de precios de compra en Francia, bien en Ruán o bien en Nantes, a la moneda castellana de cuenta más utilizada en este tipo de operaciones, el maravedí. Hay que tener presente que esta tarea no es siempre sencilla pues el precio de las telas se ofrecía en distintas medidas de longitud o cantidades. Veamos cuáles son las más mencionadas.

La unidad de medida más pequeña y una de las más utilizadas es el ana. Su equivalencia con la vara castellana es variable, pero con un margen relativamente reducido que está en torno a las 150 varas cada 100 anas, por lo que hemos utilizado un coeficiente reductor de 0,7 para la conversión de los precios y lo mismo para el cálculo de las medidas de varas por fardo¹⁴⁴. El número de anas por fardo es muy variable: de las 200 que llevaban los fardes de brines, malobrines y angeos a las más de 350 de los lavales o las más de 470 de las bretañas y holandas. Otra de las medias habituales es la pieza que es la unidad de fabricación, tal y como salen de los telares; como en el caso anterior no todos los fardos se dividen en el mismo número de piezas; así los angeos, brines, melinges y malobrines están en torno a la decena, mientras que las bretañas y ruanes estaban en torno a las dos decenas. Los lavales son los que mayor número llevaban pues alcanzaban el medio centenar. Por último el fardo, fardel o paquete que son las unidades de transporte y comercialización al por mayor. En las cartas es habitual que los precios se den en cientos de anas, más que en piezas o fardos, lo que se ha tenido presente a la hora de establecer los cálculos. Ya en Castilla, para

¹⁴⁴ E. Lorenzo Sanz, *El comercio de España con...* p. 445. Hemos optado por utilizar los datos ofrecidos por este autor, corroborados y complementados con la información que hemos podido obtener a partir de la documentación. Otros autores han ofrecido medidas no siempre coincidentes: véase a V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandes d'Anvers*, vol. 1, p. 238.

los transportes y las ventas, aunque la unidad básica fuese la vara castellana, también se empleaban otras medidas o fracciones del fardo, como el cabezal, equivalente aproximadamente a la tercera parte de un fardo, o unas tres piezas. Otras unidades de medida utilizadas habitualmente en los transportes cuando se trataba de longitudes menores a una pieza eran las carpetas y las baquetas en que se acomodaban los fardos.

Sobre los precios de venta se han buscado aquellos centros comercializadores que nos pudiesen ofrecer una imagen lo más completa posible de este comercio. Trazamos unos círculos concéntricos imaginarios para comprobar los efectos de la distancia y las distintas condiciones de las ventas de telas en Castilla; además de comprobar cuál era el radio de acción efectivo de las telas desembarcadas por Simón Ruiz en los puertos cantábricos. Empezamos por obtener información de los puertos de descarga, Laredo y Bilbao. Ya se ha señalado que no son grandes centros consumidores, pero tienen interés en cuanto que no se les aplican los gastos generados por el transporte terrestre ni, al menos para el caso de Bilbao, los impuestos más gravosos, los diezmos. Elegimos una segunda línea de posibles centros de compra como Burgos y Briviesca, pero desafortunadamente la correspondencia en este periodo no alude a Burgos como mercado consumidor, sino como lugar de paso o de reorganización de los portes, por lo que no se ofrecen datos sobre los precios de estos productos. Más previsible era que en la correspondencia desde Briviesca no se guardasen datos sobre estas mercancías, no sólo por ser una localidad cuya área de influencias fuese relativamente pequeña sino porque también se hallaba en las mismas circunstancias de declive que la capital del Arlanzón. La tercera línea quedaba marcada por lo que si eran grandes centros de consumo: Valladolid, Medina del Campo y Toledo. Efectivamente, los datos aquí obtenidos son importantes tanto en variedad como en cantidad. Quedaba por comprobar el alcance de las redes comerciales del mercader medinense y llegamos hasta Córdoba, ciudad que creemos marcaba el límite inferior de ese radio de acción terrestre y en la que de hecho son frecuentes las comparaciones que el corresponsal hace de los precios de las telas en el mercado de Medina con el de las desembarcadas en Sanlúcar de Barrameda¹⁴⁵, más que las del mercado sevillano.

¹⁴⁵ AHPUV. Carta de Córdoba de Sebastián Sánchez de 11.12.1575. Aunque las telas desembarcasen en el puerto sanluqueño, el mercado de las telas estaba en Sevilla y cuando las telas almacenadas en Córdoba tenían allí difícil salida, se enviaban al mercado sevillano, aprovechando que con la llegada de las naos procedentes de la fachada atlántica se activaba el mercado con la llegada de muchos compradores.

Tabla 3. Tasas de cambios¹⁴⁶

Con fecha de 13.4.1575	
1 real (34 mrs)	5 sous ¹⁴⁷ 3 deniers
1 Libra tornesa ¹⁴⁸	130 mrs.
1 Sous	6,5 mrs.
1 Denier	0,54 mrs.
1 Escudo de marco	377 mrs.
Con fecha de 24.9.1575	
1 real (34 mrs.)	4 sous 6 deniers
1 Libra tornesa	150 mrs.
1 Sous	7,5 mrs.
1 Denier	0,65 mrs.
1 Escudo de marco	450 mrs.

Se han analizado con detalle cinco operaciones comerciales de una serie de partidas desde su adquisición hasta su venta en las distintas plazas castellanas. Se trata de lienzos adquiridos en Bretaña (brines, bretañas y angeos), Normandía (ruanes) y Flandes (holandas), representativos de las tres zonas productoras más importantes. Las telas podían ser embarcadas en el mismo puerto de Nantes, el de Brest o el de Saint-Malo para las bretonas, el de Calais y Ruán (Abra de Graça-Le Havre) para las normandas y las holandas a las que hacemos mención también fueron embarcadas en Nantes, a pesar de lo *subido de precio* en que se encontraban. Sin duda, las circunstancias bélicas de la rebelión flamenca condicionaban la compra en la plaza francesa y justifican tal encarecimiento.

Una partida de brines

Son tejidos procedentes de Nantes que comercializaban la producción de una amplia zona de Bretaña. Entre las telas de lino, los brines y melinges son aquellas que por su bajo coste eran asequibles para un segmento amplio

¹⁴⁶ Estas tasas de cambio han sido elaboradas a partir de la información de la documentación en estas fechas.

¹⁴⁷ F. C. Spooner, *L'Économie Mondiale et les Frappes Monétaires en France, 1493-1680*, París, 1956, pp. 342 y ss. En Francia, para este periodo, un sou equivalía a 12 deniers.

¹⁴⁸ Ibídem. Una Libra tornesa equivalía a 20 sous, o 240 deniers.

de la población. Con ellas se confeccionaban las camisas, jubones y la ropa de cama¹⁴⁹. Al ser relativamente económicos eran por ello accesibles a un grupo de consumidores amplio. Normalmente se comercializaban junto con los melinges, más costosos y al parecer también más demandados. Los productores imponen a los compradores unas condiciones que indican no solo la preferencia sino también la dificultad para vender los brines¹⁵⁰.

Tabla. 4. Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de brines.

Precio de compra	9.672,0 mrs.
Encomienda (2 %)	193,0 mrs.
Tasas señaladas (20,5 %)	1.982,0 mrs.
Seguro (5,5 %)	532,0 mrs.
Flete	748,0 mrs.
Avería ordinaria	310,0 mrs.
Descarga y Carreto	10,0 mrs.
Hilo y hechura	20,0 mrs.
Cáñamo	175,0 mrs.
Albalá	46,0 mrs.
Encomienda	51,0 mrs.
Transporte a Medina	784,0 mrs. ¹⁵¹

- En Bilbao se ofrece un precio de 41 mrs por vara. Descontamos todos aquellos gastos derivados del transporte y, pese a todo, el saldo de la operación sería negativo en 655 mrs. Allí no se podrían vender.
- En Medina del Campo se ofrecen 58 mrs. por vara. Hemos de añadir, el diezmo que se habría de satisfacer en la aduana de Orduña. Vamos a suponer que por ir solo se le aplica la tasa por carga que es de 450 mrs. A ello se le añaden todos los gastos de transporte. El beneficio total es

¹⁴⁹ A. Rodríguez Fernández, «El comercio de paños y lienzos en Santander en el siglo XVII», en Revista Altamira. Tomo L. Santander, 1993, pp. 51-66.

¹⁵⁰ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 27.4.1575. El fardo de brines tenía entre 200 y 204 anas, que hacen unas 312 varas castellanas. El precio es de 37 libras tornesas y 10 sous el ciento. En esta operación se imponen 1/3 de brines por 2/3 de melinges. Excepcionalmente se señala una imposición del 20,5 %.

¹⁵¹ Son 6 arrobas por fardel (N. de A.).

de 2.473 mrs., descontado un 10 % de alcabala. Es decir, que la operación arroja un beneficio neto del 13,6 %.

- En Toledo el precio de venta es de 65 mrs. por vara. A los gastos anteriores hay que añadir los 30 mrs. por arroba que supone el porte desde Medina del Campo a la capital del Tajo. Los beneficios netos, descontando de ellos 1/10 del impuesto de alcabala que tan quejoso tenían a los correspondientes¹⁵², alcanzarían casi el 22 %.
- En Córdoba el precio de venta de esta lencería sería de 75 mrs. por vara. Añadiremos el coste del transporte terrestre de Medina del Campo a Córdoba, unos 60 mrs. por arroba, pese a lo cual el beneficio sería superior al 36,6 % (también le aplicamos el décimo de alcabala).

Una partida de angeos

Se adquiere un fardo de 8 piezas de 222 anas, que equivalen a 312 varas castellanas. El precio que se señala es de 30 libras y 20 sous por cada 100 anas. En su conjunto el precio abonado por el fardel fue de 8.892 mrs.

Además de los gastos de la compra, se añaden las siguientes partidas:

Tabla 5. Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de angeos.

Encomienda (2 %)	117,0 mrs.
Tasas de salida (5 sous por fardo)	32,5 mrs.
Seguro (5,5 %)	489,0 mrs.
Flete	748,0 mrs.
Avería común	318,0 mrs.
Carga y Descarga	10,0 mrs.
Hilo y Hechura	20,0 mrs.
Cáñamaço	175,0 mrs.
Albalá	46,0 mrs.
Encomienda	51,0 mrs.

¹⁵² Carta de Toledo de Diego Álvarez de 16.2.1575. A propósito de otro envío desde Laredo dice: «Sobre los cuatro fardos que vinieron de Laredo me dice Vm que no se han vendido (en Medina del Campo) y que por eso se me enviaron, que está muy bien, que aquí no se dejarán de vender, aunque los anascotes se venderán mejor ahí (...) no tanto por el precio cuanto por la alcabala que por no encabezarme entiendo hemos de pagar de diez uno».

- En Bilbao se documenta un precio de venta de 38 mrs. por vara. Se ha calculado un beneficio de 956,5 mrs., lo que representa un porcentaje de beneficio neto del 8 %.

Tabla 6. Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de angeos.

Diezmo	667,0 mrs.
Transporte	680,0 mrs. (3 rs. y medio por carga)

- En Medina del Campo se vende a 46 mrs. la vara. Se han deducido los gastos del transporte, diezmo y alcabala. El beneficio neto es de 1.964 mrs. por este fardo, lo que trasladado a cifras porcentuales es un 28,3 %.
- En Toledo el precio de venta es de 48 mrs. por vara. Hemos añadido a los gastos los 30 mrs. por arroba y calculado a 13 arrobas por carga lo que supone un gasto añadido de 390 mrs. Desconocemos si se ha cobrado algún tipo de comisión al cambiar a otro medio de transporte, aunque de ser así no modificaría de forma significativa el coste de la operación. El beneficio neto se ha calculado en 2.192 mrs. También hemos deducido el coste de la alcabala sobre esta cifra, lo que supondría que también estaríamos en un porcentaje del 31,6 %, el mismo que el obtenido en Medina del Campo.
- En Córdoba el precio de venta es de 57 mrs. por vara. Con unos costes de transporte entre Medina del Campo y esta ciudad de 780 mrs., obtendrían unos beneficios de 4.581 mrs. También le aplicamos el décimo de la alcabala, aunque el corresponsal no señala si en este periodo se habían enbocabado o no. El resultado es un 66,1 % de beneficio neto.

Una partida de bretañas

Este tipo de tejidos ya entra en la categoría de los obrajés de calidad. Cuando se informa de su precio se hace por unidades o anas; en este caso, se informa de que el precio es de *9 sous 6 deniers* por cada una. Sabemos que por término medio un fardo de bretañas tenía 475 anas, o sea 748 varas, que trasladadas a la moneda de cuenta castellana serían 28.120 mrs.

Tabla 7. Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de bretañas.

Encomienda (2 %)	562,0 mrs.
Seguro (5,5 %)	1.546,0 mrs.
Flete	748,0 mrs.
Avería común	433,0 mrs.
Carga y Descarga	10,0 mrs.
Hilo y Hechura	20,0 mrs.
Albalá	46,0 mrs.
Encomienda	51,0 mrs.

- En Bilbao el precio de venta de las bretañas era de 44 mrs. por vara. El beneficio por fardo es de 1.024 mrs.; es decir un 3,24 %.

Tabla 8. Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de brines.

Diezmo	2.109,0 mrs.
Transporte	1.802,0 mrs (13 arrobas y 7 libras ¹⁵³ a 4 rs. por arroba)

- En Medina del Campo el precio de la vara de bretaña es de 58 mrs. El beneficio es de 7.937 mrs., deducidos los costes del diezmo, alcabala y del transporte, un 18 %.
- En Toledo el precio es de 59 mrs. por vara. Se le han de añadir a los gastos 398 mrs. del transporte en carreta de una ciudad a otra y de la alcabala; pese a todo el beneficio aún sería del 18,5 %

Una partida de holandas

Este es sin duda uno de los géneros más representativo de los lienzos de calidad, y el término era utilizado hasta tiempos relativamente recientes por antonomasia para identificar el lujo en las lencerías; sin embargo, eran elaborados paradójicamente más que en Holanda, en Flandes y Brabante. En estas fechas, la inseguridad hacía que los puertos flamencos fuesen cada vez menos frecuentados, tal vez por esta razón vamos a analizar un caso curioso ya que el fardel de holandas que nos ocupa fue adquirido en la

¹⁵³ Cada arroba se divide en 25 libras. J. Corominas y J. A. Pascual, *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, 1985.

Fosa de Nantes a un precio considerado elevado de 200 libras tornesas¹⁵⁴; es decir, 30.000 mrs. Hay que tener en cuenta que en el precio se incluirían los costes del transporte terrestre vía Orleáns y las tasas correspondientes¹⁵⁵. Los fardos de holandas tenían unas 560 anas, como sabemos cuándo eran aquí descabezados por alguna circunstancia del transporte, lo que equivale a 900 varas por fardo, unas 18 piezas.

Tabla 9. Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de holandas.

Encomienda (2 %)	600,0 mrs.
Seguro (5,5 %)	1.650,0 mrs.
Tasas	427,0 mrs.
Flete	748,0 mrs.
Avería ordinaria	310,0 mrs.
Descarga y Carreto	10,0 mrs.
Hilo y hechura	20,0 mrs.
Una frezada de cáñamo	175,0 mrs.
Albalá	46,0 mrs.
Encomienda	51,0 mrs.
Diezmo	2.250,0 mrs.
Transporte a Córdoba	780,0 mrs. ¹⁵⁶

- En Córdoba el precio de la vara de holanda era de 72 mrs. Se le ha deducido el diezmo de la alcabala lo que nos ofrece un beneficio de 25.153 mrs.; es decir, un 83,8 % sobre el capital invertido.
- En Laredo se nos informa de manera no muy clara¹⁵⁷ y más de diez años más tarde que un fardel de holandas se había valorado en 1000 reales. Con todas las cautelas –desconocemos los tipos de cambio, seguro, flete, etc. que habría en estas fechas– y aplicados los mismos costes

¹⁵⁴ AHPUV. Carta de Nantes de 20.10.1575.

¹⁵⁵ Vázquez de Prada, V. *op. cit.* Señala este autor que las holandas pagaban unos derechos de entrada y de salida equivalentes a 2 sous y 6 deniers por pieza en la entrada y 16 sous y 8 deniers por cada 100 libras de peso en la salida. Para un fardo de cómo el tomado como ejemplo ello supone un total de 427 mrs.

¹⁵⁶ Son 6 arrobas por fardel (N. de A.).

¹⁵⁷ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 17.3.1587.

que los señalados para este caso nos daría un beneficio del 9,12 %, que nos parece razonable.

Una partida de ruanes

Se trata de un producto de alta calidad, aunque sabemos que podía presentar distintas categorías (anchos, entreanchos, floretes, cofres...) normalmente no se especifica y se alude a ellos con el genérico de ruanes. No hemos podido hallar en este año alguna referencia sobre su precio en la Castilla septentrional, sólo alguna en Toledo, en la categoría de floretes, y más numerosas en Andalucía (Sevilla y Córdoba).

Tabla 10. Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de brines.

Encomienda (2 %)	516,0 mrs.
Seguro (5,5 %)	1.420,0 mrs.
Tasas	213,0 mrs.
Flete	680,0 mrs.
Avería ordinaria	191,0 mrs.
Averia gruesa	101,5 mrs.
Carga y Descarga	10,0 mrs.
Hilo y hechura	20,0 mrs.
Albalá	46,0 mrs.
Encomienda	51,0 mrs.
Diezmo	2.614,0 mrs.
Transporte a Córdoba	1.460,0 mrs. (una carga de 13 arrobas)

Los ruanes son adquiridos en Ruán y suelen embarcarse en los puertos de El Abra de Gracia (Le Havre) o, lo que era más habitual para las mercancías embarcadas con destino a Laredo, en el de Calés (Calais). Hemos supuesto un tipo de cambio y una prima de seguro similares a las negociadas desde Nantes, ya que no se señalan en la documentación espaciales condiciones en este sentido.

El precio acordado en Ruán es de 52 libras tornesas por cada cien anas, lo que equivale a 42 mrs. por vara. En cuanto a la longitud del fardo, sabemos

de podía tener 405 anas, que equivalen a 615 varas castellanas. Es decir, el precio de un fardel de ruanes podía ascender a 25.830 mrs. También sabemos que se pagaba una tasa especial de «1 sou y 8 deniers» por pieza y calculamos unas 20 piezas por fardo. Con estas consideraciones previas el conjunto de la operación tendría las siguientes costas:

- En Córdoba el precio de una vara de ruanes es de 150 mrs. Al total de los gastos le hemos añadido el décimo de alcabala. El beneficio es de 34.074, es decir un 63 % sobre el valor de la inversión.

Al analizar los resultados se nos presenta como una evidencia el hecho –previsible– de que aquellas mercancías que tienen un mayor valor añadido también presentan unas tasas de beneficio superiores, aunque esto se compensase con un menor volumen de ventas. El que las ciudades de Toledo y Córdoba fuesen los principales receptores de este tipo de tejidos de calidad también tiene una explicación con el declive que experimenta la economía de la Castilla septentrional, en tanto que el mediodía peninsular parece que se mantuvo vigoroso, implementado con la demanda americana que hizo efectiva sobre todo a partir del último tercio del siglo.

No resulta, sin embargo, tan sencillo interpretar el hecho de que en una fecha tan avanzada como 1575 los comerciantes mayoristas cordobeses todavía abasteciesen sus anaqueles y lonjas de productos adquiridos en Medina del Campo teniendo tan próximo el mercado sevillano. Sabemos que en estos años las mercancías traídas por mar tenían que satisfacer unos derechos de aduana del 15 %¹⁵⁸ lo que equilibraba en cierta medida los costes que eran repercutidos a los tejidos procedentes de la ciudad valleseleta. Decimos que sólo en cierta medida porque son numerosas las ocasiones las que Juan Núñez, corresponsal de Simón Ruiz, compara los precios de las mercancías de una y otra procedencia, haciéndole ver los escasos beneficios que las operaciones comerciales le reportaban¹⁵⁹. En su ánimo sin duda estaría la intención de forzar una rebaja en los precios a los que le eran ofrecidas las mercancías en Medina del Campo, pero también sabemos que los datos eran ciertos y que a no tardar las ventajas del

¹⁵⁸ En el Almojarifazgo Mayor, tras la reforma de 1566, se incluía la alcabala de primera venta del 10 %, más el 5 % de los derechos propios de la aduana, todo consignado a la renta de éste. Vid. M. Ulloa, *La Hacienda Real...* p. 270.

¹⁵⁹ AHUPV. Carta de Córdoba de Juan Núñez de 16.2.1575

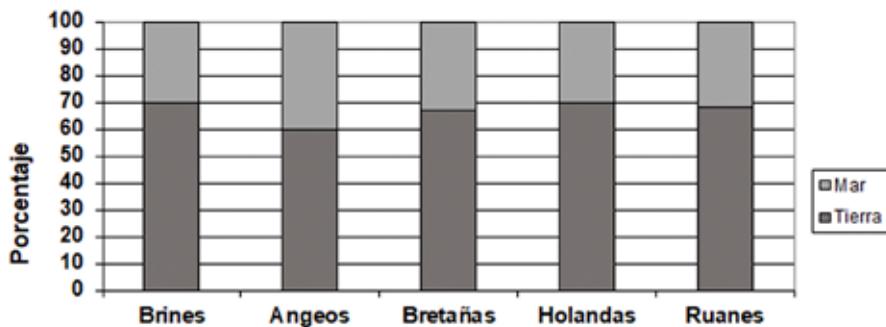


Figura 19. Distribución proporcional de los costes generados por los transportes marítimos y terrestres
Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo Ruiz, AHPUV.

mercado sevillano superarían a las vías de abastecimiento tradicionales de Toledo y Castilla la Vieja.

Por otro lado se puede afirmar que la repercusión de los costes del transporte marítimo en el beneficio neto es menor que el de los derivados del transporte terrestre; sin embargo, hay que tener presente que entre los gastos que generan los tráficos por las vías terrestres se incluyen los principales impuestos, diezmos y alcabalas, y dado que estos suponen un gravamen fijo –y muy elevado–, independiente de la plaza donde se comercializase finalmente la mercancía, convierte al precio de venta en el la variable determinante a la hora de dirigir el destino final de las telas. Ello explica que mercancías desembarcadas en los puertos cantábricos puedan finalmente llegar hasta ciudades tan alejadas como Toledo o Córdoba, en las que los precios más elevados hacían rentable el desplazamiento por tierra.

Otra de las cuestiones que nos permite observar la documentación es la gran demora que caracteriza la recuperación de las inversiones en éstas, y otras mercancías. En aquellas operaciones –escasas– que hemos podido seguir por completo, se suelen superar los 10 meses, llegándose en algún caso a los 21 meses. La velocidad de circulación del capital es pues, definitivamente lenta, mucho más que el negocio cambiario en el que se podía emplear un plazo de tres meses para hacer llegar la letra a su destino y otro tanto en la vuelta, seis meses en total, y que con un «premio» entre un 5 % o 6 %, como señala Ricardo Rodríguez¹⁶⁰, representa de un 10 % a un 12 %

¹⁶⁰ R. Rodríguez González, «La negociación cambiaria en la banca de Simón Ruiz», en A. M. Bernal (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000, p. 693.

anual, y ello sin considerar las contingencias que estaban ligadas al tráfico mercantil. No resulta sorprendente la orientación cambiaria de Simón Ruiz a partir de la segunda mitad de los setenta.

LAS OTRAS MERCANCÍAS

El cereal

Es un lugar común en la documentación de Laredo la esterilidad de esta tierra y la necesidad constante de *bastimentos*, por mar y tierra. Es un periodo éste en el que la base de la alimentación lo constituyan los cereales panificables y la región no fue dotada de unas condiciones que hiciesen posible su producción, ni por su clima ni por la escasez de suelos. Hay que tener presente que si en el Valle del Duero, «tierra de pan llevar», el rendimiento de los cultivos de trigo pocas veces alcanzaba los cuatro granos por grano sembrado y las más de las veces se obtenían dos o tres¹⁶¹, en Cantabria, con todas sus limitaciones, sencillamente haría poco menos que inviable su cultivo¹⁶².

Un elemento que no siempre se ha tenido en cuenta a la hora de valorar el alcance de la producción rural en Cantabria es la tendencia hacia la autosuficiencia del campo frente a la dependencia externa de las ciudades. Los recursos potencialmente aprovechables en este tipo de ecosistemas oceánicos son variados: frutas y frutos secos, bayas, caza, pesca y marisqueo; todo en un espacio relativamente reducido. Sin embargo, la incapacidad de la Cantabria rural de generar excedentes hacia que los núcleos urbanos, las villas costeras, tuviesen que garantizar su abastecimiento desde el exterior: el norte de Castilla mientras fue posible, el *trigo de la mar* después. La inexistencia de referencias al suministro de cereal se explica precisamente porque el abastecimiento de las villas costeras quedaba de ordinario asegurado por los mulateros¹⁶³, quienes incluso tenían obligación de bajar en

¹⁶¹ B. Yun Casalilla. *Sobre la transición al capitalismo en Castilla. Economía y sociedad en Tierra de Campos (1500-1830)*. Salamanca, 1989, p. 53.

¹⁶² Pese a lo cual, sabemos que de forma marginal sí que se cultivó trigo en zonas del interior de Cantabria hasta tiempos relativamente recientes, como el Valle de Soba o Liébana. R. Lanza nos refiere la potenciación del trigo que sustituyese a los «cereales pobres», como el centeno o el mijo, ya en el siglo XVIII, debido al empuje de los precios. *Población y familia campesina en el Antiguo Régimen*, Santander, 1988, p. 106.

¹⁶³ Las referencias a importaciones masivas están relacionadas con los episodios de mortandad catastrófica. Vid. R. Lanza García, *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1991, p. 252.

sus alforjas dos fanegas de trigo so pena de una multa que se acumulaba en la *arquilla de los arrieros*¹⁶⁴. La cantidad exigida parece que fue variable y progresivamente decreciente; así se pasaría a la fanega y media, y finalmente a la fanega¹⁶⁵. A medida que aumentaban las dificultades de los castellanos, se hacía más difícil de cumplir el compromiso de abastecimiento¹⁶⁶. En el mismo sentido se obtuvo del Consulado de Burgos la promesa de que por cada dos cargas de lana una mula habría de ir con trigo¹⁶⁷.

Sin embargo, a partir de 1574, la presencia de los cereales en la documentación comienza a ser cada vez más importante hasta convertirse en objeto de tráfico en el comercio de importación, del que participa mal que bien el mercader medinense.

Antes de abordar las condiciones concretas en las que se desarrolla este aspecto de las importaciones conviene recordar algunas especificidades de Laredo y su entorno. Desde la Edad Media, no sólo Laredo sino el conjunto de las Cuatro Villas gozaban de una especial protección tanto por ser núcleos urbanos como por encontrarse en una zona fronteriza y por ello sus habitantes verse obligados a arrostrar los riesgos de la defensa, así como a los gastos que generaba su prevención y, llegado en caso, la acción efectiva. Tanto las actas del Ayuntamiento de Laredo como de la propia Junta de las Cuatro Villas de la Costa son ricas en referencias a tales privilegios pues fueron también muchas las ocasiones en que la autoridad real o señorial conculcaba los mismos y se hacía necesario un refrendo de los mismos¹⁶⁸.

¹⁶⁴ El importe de estas penalizaciones en 1535 fue de 57.361 mrs. y se destinaba tradicionalmente al mantenimiento de las infraestructuras viarias. AHPC, Laredo, Libro de Cuentas de Laredo 1539, fol. 24. La cantidad exigida no siempre fue la misma, también de habla de fanega y media e incluso de una fanega.

¹⁶⁵ AHPC. Laredo. Leg. 4, doc. 5. Este documento de 2.5.1585 refleja las tensiones generadas por las dificultades. Nos refiere un pleito contra Medina de Pomar en la Real Chancillería de Valladolid por negarse esta villa a proporcionar la fanega de trigo para aprovisionar Laredo.

¹⁶⁶ Estas dificultades repercuten necesariamente en el incremento de los precios del trigo. Ramón Lanza García señala un incremento especialmente notable desde 1566 a 1596. Véase de este autor «Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias», en J. I. Fortea Pérez (ed.), *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, Santander, 2002, p. 120.

¹⁶⁷ AHPC. Ibídem. Diversos. Leg. 52, docs. 3 y 4.

¹⁶⁸ La naturaleza de estos privilegios es muy variada y todos tendían a favorecer el asentamiento de las personas en estas villas. Así, como lugares de realengo, se les garantizaba la seguridad de personas y bienes, una baja presión fiscal, exenciones de portazgos, mercado semanal exento de alcabalas... Para sus antecedentes históricos medievales se

Resulta de especial relevancia el privilegio concedido por Fernando IV en 1300 (luego confirmado por Juan II, Felipe II y Felipe III) en el que se declaraban libres de diezmos las «mercaderías, provisiones y mantenimientos que se llevan de unas villas a otras, y de las se llevan de dichas villas al Señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, porque los dichos derechos se solían pagar cuando las dichas mercaderías salían para nuestro reino de Castilla y para fuera de nuestros reinos»¹⁶⁹. Las confirmaciones no evitan empero que, de manera reiterada, los administradores de los diezmos intentasen limitar el alcance de los privilegios reales, como ya veremos.

Otro privilegio al que hace referencia la documentación y que se relaciona específicamente con el comercio de granos es el de la *libertad de tasa*. Este privilegio aparece en 1502 y se fundaba en el desabastecimiento de estas regiones, por lo que a fin de garantizarlo se exceptuaba la aplicación de las tasas en las costas de Galicia y del Cantábrico, en una franja de diez leguas. Con ello se pretendía que el trigo, si no podía llegar del interior de Castilla lo hiciese por vía marítima y los importadores se viesen libres de obtener el mayor beneficio posible en la operación¹⁷⁰. Uno de los problemas que se derivan de la aplicación de la Pragmática Real es que cuando por mar no llegan los aprovisionamientos el precio que se pide en los mercados del trigo castellano fuese muy elevado suscitando las quejas de los montañeses¹⁷¹.

En 1581, cuando ya los problemas de abastecimiento se habían hecho presentes, se obtuvo de la Corona una Real Cédula para que aquellos mercaderes que desde el extranjero trajesen grano a la villa de Laredo durante diez meses pudiesen sacar el dinero que de su venta habían obtenido. Se justificaba la medida por el reciente incendio que había asolado buena parte de la villa y en la propia escasez de grano. Se solicitó una prórroga en 1582. Esta solicitud pone a las claras no sólo que Castilla fuese a estas alturas incapaz de llevar el pan a la Costa, sino también que la villa no se encontraba en condiciones de garantizar los *rescuentros*, condición necesaria

puede ver J. A. Solórzano Telechea, *Catálogo del Patrimonio Documental de Cantabria. Registro General del Sello. Documentación Medieval*. Santander, 1999.

¹⁶⁹ AHPC. Secc. Laredo, 10. fols. 103-112.

¹⁷⁰ El progresivo aumento de la población condujo a un incremento en los precios del grano. Para evitar injusticias y deficiencias de abastecimiento se aplica la tasa por los Reyes Católicos para hacer frente a la especulación; sin embargo, no parece que inicialmente se observase y que incluso entre 1520 y 1539 se deja de aplicar. Vid. R. Carande, *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona, 1990 (1949), pp. 122-125.

¹⁷¹ AHPC. Acta de la Junta de Cuatro Villas de 20.5.1583 en J. Baró Pazos, *La Junta...* p. 150.

para dar vida al tráfico comercial. No hemos de olvidar que estas solicitudes se inscriben en un periodo en el que los Estados Generales franceses habían decidido la prohibición de exportación de trigo para España (*Traité du blé*), pese a lo cual el trigo bretón siguió arribando, como vemos, a las costas españolas y no sólo a las del Cantábrico, sino también a las del Atlántico peninsular¹⁷².

En la documentación, la prosperidad del campo castellano se corresponde con la práctica ausencia a cualquier referencia a los cereales. Este silencio tendría más que ver con el normal desenvolvimiento del tráfico con Castilla y la estabilidad en el régimen de intercambios. Los mulateros se abastecen de trigo en los mercados que les son próximos de Medina de Pomar, Miranda de Ebro, Aguilar de Campoo, etc. para luego intercambiar el producto de su venta por pescado o por las manufacturas importadas. Sin embargo, este circuito se asentaba sobre unas bases que se evidencian frágiles, ya que de una parte precisaba de excedentes agrarios en el norte castellano; es decir, a una distancia lo suficientemente reducida como para compensar los costes del transporte terrestre. Y, por otra parte, tal disposición exigía que del otro lado, del de la Costa de la mar, los *rescuentros* se hallasen sin dificultad, lo que cada vez resultaba más problemático.

No todos los autores coinciden en la cronología de los acontecimientos, ¹⁷³en la extensión de la crisis¹⁷⁴, ni tampoco en la determinación de las causas¹⁷⁵ pero por los testimonios de los contemporáneos podemos advertir los efectos de la misma¹⁷⁶. Portugal se había adelantado a esta tendencia, por lo que Simón Ruiz era ya conocedor de las dificultades de este comercio

¹⁷² Lapeyre habla de un porte de 60.000 toneladas de trigo bretón embarcado para Sevilla en 1582. Vid. H. Lapeyre, *Une famille...* p. 583.

¹⁷³ F. Braudel, *El Mediterráneo y...* p. 774.

¹⁷⁴ Para la Tierra de Campos, ya en 1568, Juan de Peñalosa estudia un proyecto para abastecerla de trigo aprovechando los retornos del tráfico lanero que salía de Santander. Vid. F. Brumont, *Campo y campesinos...* p. 37. Por su parte A. Marcos apunta que la caída de la producción cerealera fue mayor en las regiones interiores de España, y establece sus cálculos tomando como referencia la década de los ochenta A. Marcos Martín, *España en los siglos...*, pp. 474 y ss.

¹⁷⁵ C. M. Cipolla, *Historia económica de Europa (2). Siglos xvi y xvii*, Barcelona, 1994, p. 356.

¹⁷⁶ AHPUV, Carta de Belorado de 3.6.1576 de Antonio Heredia: «Repartí doscientos rs. en limosnas que la necesidad es mucha en esta tierra. Tarda en llegar el pan nuevo y el tiempo es frío, que vale una anega de trigo 30 rs. La hambruna es terrible. La cobranza he detenido para que no ejecuten sus bienes. Espero hasta la nueva cosecha hasta que los labradores tengan con qué pagar el paño».

antes de desarrollarlo para España. Se pueden establecer paralelismos entre su caso y el español. En la Edad Media el país había sido exportador de grano pero con su adquirida condición de metrópoli sus campos cerealeros pasan a producir aceite y vino, cuya comercialización les era mucho más rentable. De este modo, Portugal se convierte en habitual consumidor de trigo importado y Madeira en el mayor centro de redistribución del imperio portugués¹⁷⁷. Nosotros estudiamos el caso de Portugal a partir de las mismas fuentes¹⁷⁸ y comprobamos que ya antes de 1563 Simón Ruiz participaba en la importación de trigo bretón junto con los Gómez d' Elvas portugueses y la necesaria colaboración de su hermano Andrés en Nantes.

El incremento de la población, sobre todo en la urbana, hizo aumentar la demanda hasta el punto de que regiones tradicionalmente cerealeras, como Andalucía¹⁷⁹, hubieron de importar el trigo necesario para enjugar el déficit que padecían. La implacable «Ley de *rendimientos decrecientes*»¹⁸⁰ derivada de la extensión de los cultivos a las tierras marginales y la consiguiente caída de los rendimientos medios se conjuga con el incremento de la población¹⁸¹. Aunque las situaciones en el seno de la Península sean variadas¹⁸², la zona que abastecía de cereales tradicionalmente a Cantabria, la vertiente norte del Valle del Duero, muestra una caída de la producción

¹⁷⁷ Vid. F. Mauro, *Portugal et l'Atlantique au xviiie siècle*, París, 1960.

¹⁷⁸ Ó. Lucas Villanueva, *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*, Universidad de Cantabria, Santander, 1994. (Tesis inédita).

¹⁷⁹ J. I. Fortea Pérez, *Córdoba en el siglo xvi: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1980, pp. 105-171. En Andalucía el abastecimiento había estado asegurado a precios bajos, casi tanto como los del trigo siciliano o napolitano; pero a partir de los años sesenta, y sobre todo en la década siguiente las importaciones se regularizan. Vid. F. Braudel, *El Mediterráneo...* p. 776. Un ejemplo concreto de este «hambre de tierras» surgido desde 1556 en el campo andaluz es analizado por E. Barrera García, «Amojonamientos y usurpaciones en Utrera a mediados del siglo xvi», en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1991, p. 30.

¹⁸⁰ A. García Sanz, *Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla la Vieja. Economía y sociedad en tierras de Segovia, 1500-1814*, Madrid, 1977, pp. 80-81.

¹⁸¹ Marcos Martín nos sitúa al amparo de una interpretación puramente malthusiana de la crisis matizando la relación entre los recursos y la población, haciendo entrar en juego factores de naturaleza social y político institucional. A. Marcos Martín, *España en los...* p. 500.

¹⁸² Para el análisis del comportamiento demográfico de Galicia, Vid. J. E. Gelabert, *Santiago y la Tierra de Santiago de 1500 a 1640*, La Coruña, 1982, p. 48; también para Castilla B. Bennassar, *Valladolid en el Siglo de Oro, una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo xvi*, Valladolid, 1983, pp. 153-196.

en las últimas décadas del quinientos que ha sido calificada de espectacular¹⁸³. Las villas cantábricas quedaban pues desabastecidas desde Castilla¹⁸⁴ a lo que se añadía un problema no menos grave como era el de la privación de su mercado tradicional para sus pesquerías. Las pragmáticas reales que exigían a los mulateros el tráfico de cereales hacia las villas de la costa no hacían sino agravar el problema pues al faltar el trigo y el centeno en los mercados castellanos estos no encontraban con qué trajinar y no bajaban a los puertos de mar, quedando así sin compradores el pescado en los muelles y lonjas cantábricos¹⁸⁵.

Así pues, se impuso la necesidad de buscar los suministros de cereales por mar, aunque lo más acertado sería decir que, en realidad, es la búsqueda constante de beneficios y nuevas oportunidades de hacer negocios es lo que condujo a los importadores a probar en un negocio que, por cierto, siempre se había reputado como incierto y peligroso. Esta fama procedía de razones bien fundadas, de todas ellas se hace eco la documentación: en primer lugar era frecuente que el cereal si no estaba bien seco o el barco no estaba perfectamente estanco –como por otra parte era lo habitual– se humedeciese y acabase por llegar *ardido* (fermentado). No por ello se dejaba de vender, aunque con una refacción que podía acabar con las expectativas de beneficio o al menos limitarlas¹⁸⁶.

¹⁸³ Se pueden consultar a F. Brumont, *Campo y campesinos de Castilla la Vieja en tiempos de Felipe II*, Madrid, 1984 (1977), pp. 147-149; G. Anes, *Las crisis agrarias en la España Moderna* Madrid, 1970 y a B. Yun Casalilla, *Sobre la transición al Capitalismo en Castilla. Economía y sociedad en la Tierra de Campos*, Salamanca, 1987.

¹⁸⁴ Sobre las causas del retroceso económico de las Cuatro Villas, véase a R. Lanza García, «Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias», en J. I. Fortea Pérez (ed.), *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, Santander, 2002, pp. 93-138.

¹⁸⁵ AHPC. Acta de la Junta de las Cuatro Villas de 18.5.1582. J. Baro Pazos, *La Junta de...* p. 141-142. en la que se pide a las villas y lugares circunvecinos en tres o cuatro leguas que eleven una solicitud al Monarca que «no sea servido de mandar centeno e trigo alguno de la villa de Aguilar, Medina de Pomar y su tierra no de otra parte donde su majestad lo tenga para traerlo a los puertos de mar a causa que de ello reciben mucho daño las dichas villas por les faltar mantenimientos que se proveen de acarreo y porque ansi mismo en el dicho tiempo que se acarrea no pueden vender sus pescados por no haber quien los compre y lleve a tierra de Castilla (...).

¹⁸⁶ AHUPV. Carta de Laredo de 22.2.1587 de Martín de Bayona. En ella se dice que se ha vendido todo el centeno, aunque parte con alguna ventaja. No se nos dice de cuánto se trata el descuento, pero no habría de ser mucho pues sale a 510 mrs. por fanega, el mismo precio que tenemos para el 5.1.1587.

Otra de las dificultades inherentes a este tráfico procede de la especial atención con que las autoridades trataban la cuestión de los bastimentos; sabían que una hambruna o un problema de carestía podían desembocar en graves alteraciones del orden. Por ello en los países exportadores inicialmente se tenía que contar ya con una autorización real, precisamente para evitar dificultades de abastecimiento internas¹⁸⁷. Estos cupos se anticipaban antes de verificar definitivamente el embarque y no siempre se completaban, dada la variabilidad intrínseca a este tráfico. Un problema que con relativa frecuencia aparece en la documentación es la arribada forzosa de una embarcación a un puerto que no era el negociado en la carta de fletamiento. Esta circunstancia, fuese la carga que fuese, en sí misma era fuente de conflictos pues no era excepcional que los vecinos pusiesen trabas a libertad de navegación. Un ejemplo que ilustra esta circunstancia nos lo relata Inés de Limpias: «El día de Reyes llegaron cuatro navíos de Cales (Calais). El gran temporal hizo que uno arribase a Castro Urdiales y uno a Puerto (Santoña), donde los vecinos fuerzan para que no venga aquí. Hemos enviado al señor teniente y al cónsul, diputados por la Universidad, para que lo traigan»¹⁸⁸. Una situación semejante describe Juan de Bayona: «En compañía (de una urca) vino una ulqueta pequeña que por no conocer bien la costa el piloto arribó a Guetaria que es de Guipúzcoa, donde prendieron al maestre y (al) piloto y secuestraron el navío. Esta villa (Laredo) ha escrito a Guetaria para que lo despachen libremente»¹⁸⁹; sin embargo, cuando se trataba de cereales era seguro que toda la carga iba a ser puesta en venta a precios considerablemente más bajos que los que el mercader había previsto. En este caso, el barco procedente de Amberes, cargado de trigo y centeno, aportó a la villa de Villaviciosa, donde la justicia lo detuvo y obligó a vender su carga¹⁹⁰. Da la impresión de que, a pesar de las quejas, queda latente en el correspolcial una resignación que puede tener que ver, además de con lo inevitable de

¹⁸⁷ Ibídem. Carta de Nantes de 24.11.1575 de Andrés Ruiz. Andrés comunica que tiene «lincencia de su Majestad hasta de 1.200 toneladas».

¹⁸⁸ AHPUV. Carta de Laredo de Inés de Limpias de 9.1.1576.

¹⁸⁹ Ibídem. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 17.6.1578. El episodio no acaba aquí y el 11.7.1578 Juan de Bayona da noticias de la ulqueta: «...la ulqueta que arribó a Guetaria sigue todavía embarazada y aunque hemos enviado dos cartas y hecho todas las diligencias, ellos dicen que despacharon a la Corte y hasta que su majestad lo mande no lo liberarán, por ser de Frexelingas (Vlissingen) y rebeldes a su majestad, los detienen. Allá tenemos una persona que asiste a los flamencos para darles dinero y ánimo. Prior y cónsules despacharon».

¹⁹⁰ AHPC, Protocolos. Leg. 1122, p. 434. Poder que concede Juan de Bayona a un vecino de Villaviciosa, Gonzalo García, para que se haga cargo del pleito y las cobranzas.

los hechos, con una legitimación moral consuetudinaria de que gozaba toda autoridad por asegurar el mantenimiento de la comunidad, aún a costa de los derechos del propietario de la carga¹⁹¹.

Es aquí donde aparece otro problema del comercio del grano y es que estaba sujeto a altibajos difíciles de prever: cosechas, especulación, regulaciones o exacciones gubernamentales. Podían contar con información del estado de la cosecha venidera, precios aquí y allá, licencias de exportación, barco surto y fletado en el muelle... para luego toparse con el imprevisto de la llegada de transportes que se han adelantado, inundando el mercado y desbaratando los beneficios¹⁹². Pese a todo, el comercio del trigo pasaba por encima de las decisiones políticas y difícilmente se podían imponer medidas de bloqueo o de contrabloqueo cuando la necesidad acuciaba, los precios se multiplicaban y el contrabando florecía por doquier.

Para el caso de Laredo ya se ha tratado de establecer la relación entre la crisis agraria que padecía la Castilla septentrional con el comienzo de las importaciones de grano desde Europa. En la documentación de Laredo situamos los primeros problemas de abastecimiento en 1574¹⁹³, y un año más tarde hay constancia inequívoca de una grave crisis de desabastecimiento¹⁹⁴. Naturalmente la ocasión se presentaba propicia para hacer negocio y unos meses más tarde la costa cantábrica se llena de barcos cargados de trigo¹⁹⁵.

¹⁹¹ Este es el caso de un barco fletado para Laredo por Alonso de la Bárcena desde Amberes. El navío, *naveta*, sale del puerto de Hamburgo cargado de cera, cobre, fustanes y, sobre todo, de trigo. Desgraciadamente para Alonso, el mal tiempo desvía de su ruta a la embarcación y arriba en Ortigueira. Allí ha de vender parte de la mercancía y el resto lo tiene que desembarcar en Avilés, ya en malas condiciones (*ardido*). No confía en obtener beneficios y confiesa «temo la bellaquería de gallegos y asturianos», dada la precariedad con que allí se vivía. AHUPV. Cartas de Amberes de Alonso de la Bárcena de 6.5.1586, 3.9.1586 y 3.11.1586.

¹⁹² Ibídem. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 6.7.1568.

¹⁹³ AHPC. Laredo. Leg. 50, fols. 11-14 Al parecer se inician los primeros problemas de desabastecimiento. Los regatones aprovechan la circunstancia para subir los precios. Una Real Provisión trata de evitar estas situaciones imponiendo grandes penas a quienes saliesen fuera de la villa a comprar trigo y pan a los mulateros para revenderlo en la villa. Se obliga a quienes quisieran abastecerse a acudir a los mercados de Burgos, Medina de Pomar y Espinosa de los Monteros.

¹⁹⁴ AHPUV. Carta de Nantes de 20.9.1575. de Andrés Ruiz: «Veo la gran necesidad de trigos que hay en Castilla y la Montaña. Me pesa. También aquí están caros. Mandé a Bretaña para saber de precios, pero no lo hay a menos de 70 libras».

¹⁹⁵ Priotti cita un documento de 15.6.1576 según el cual entre Santander y Fuenterrabía se descargan más de 250.000 fanegas de trigo. J. P. Priotti, *Bilbao et ses...* Anexo 3.

Desde el norte de la provincia de Burgos nos llegan noticias de que la cosecha de 1575 debió de ser desastrosa, probablemente debida a una primavera larga y fría. Los efectos de la misma se hicieron especialmente duros en la primavera de 1576, antes de poder cosechar. El correspondiente de Simón Ruiz le refiere lo desesperado de la situación de aquellas pobres gentes y le pide paciencia para poder resarcirse de lo que allí le adeudan¹⁹⁶.

No volvemos a encontrar referencias a importaciones de grano hasta la década siguiente, especialmente a partir de 1583 que es cuando al parecer se instala una situación de penuria permanente que va a obligar a importaciones durante el resto de la década y la siguiente hasta el fin del periodo analizado en este trabajo.

A Laredo llegará sobre todo centeno. Es éste un cereal cuya producción corresponde a suelos ácidos y no requiere suelos tan feraces como los del trigo, mucho más exigente. Su calidad era evidentemente inferior, como también lo era su precio, ya que a igualdad de condiciones, ambos «de la mar» y puestos en el puerto de Laredo, le hemos calculado una diferencia de entre un mínimo del 10 % hasta un máximo de un 54 %. Su mayor economía es razón suficiente para explicar su mayor consumo en la región. También se desembarca la cebada, cereal destinado al consumo animal, sobre todo para el forraje de las caballerías, lo que encarecía el mantenimiento de éstas; sólo se importaría ocasionalmente y su precio, comparado con el del trigo, sería inferior a la mitad de éste. Por último, el mijo o «millo» del que tan sólo hemos encontrado dos referencias y que al parecer estaba bastante valorado pues su precio es superior al del trigo en un 10 %. Sabemos de su presencia en Cantabria¹⁹⁷, así como en Asturias y Galicia donde su consumo estaba hasta tal punto arraigado que ha prestado su nombre al maíz, cereal que aún tardaría en extenderse en aquellas tierras¹⁹⁸. El tráfico de cabotaje entre las villas cántabras y Galicia

¹⁹⁶ AHPUV. Carta de Belorado de Antonio de Heredia de 3.6.1576.

¹⁹⁷ Agustín Rodríguez lo cita junto con la escanda y el panizo como cereales que eran cultivados en Cantabria en la Edad Moderna y que apenas si les alcanzaban para subsistir, teniendo que adquirir el grano de sementera en el mercado, tales eran los rendimientos obtenidos en la cosecha. A. Rodríguez Fernández, «El comercio de cereales en la villa de Santander durante el siglo XVII», en *Revista Altamira*, tomo LIV, pp. 7-28.

¹⁹⁸ Marcos Martín lo atribuye un gran protagonismo debido a que por poder ser cultivado muy tarde podía entrar en rotación con otros cultivos, optimizando el aprovechamiento del terrazgo y anticipando de hecho similares efectos a los que más tarde generaría el maíz. A. Marcos Martín: *España en los...* p. 348

era muy intenso y es más probable que desde allí se importase antes que desde el norte europeo.

Las ventas se hacen en cantidades muy variables. Hay que tener en cuenta que la fuente que hemos utilizado es de por sí discriminatoria, y que el menudeo quedaba excluido de las obligaciones ante un escribano; de hecho son muy escasas las compras de menos de 10 fanegas. La gran mayoría de compradores se obliga por cantidades que oscilan entre las 20 y las 30 fanegas y, por último un tercer grupo de compradores que adquiría una cantidad mayor, pero nunca más de 75 fanegas. Se trataba pues de un comercio minorista, destinado a la satisfacción de las necesidades de comunidades próximas o a lo sumo, siguiendo el caso de Bilbao para fines del siglo, nutriría un modesto tráfico de revendedores¹⁹⁹. La procedencia de los compradores también es significativa: Udalla, Marrón, Limpias, Ampuero, Liendo, Güemes, Cereceda... y por supuesto Laredo. Es decir, que básicamente el abastecimiento era local y comarcal. Las ventajas comparativas del transporte por mar sobre el terrestre hacen que cada una de las villas de la costa fuese abastecida por este medio y, a su vez, ellas servirían de centro redistribuidor para su zona de influencia.

Las obligaciones suscritas también indican la presencia sucesiva de los avalistas, cuyos nombres se nos hacen familiares a fuerza de ser repetidos una y otra vez: son los Juan de Rivas Escalante, Diego de Quintana, Diego del Rivero... uno para cada periodo. Estos son miembros de la pequeña oligarquía local, los únicos que disponen de capital suficiente como para afrontar estos negocios. También encontramos algún caso en el que son los propios maestres de las embarcaciones quienes asumen directamente la venta de los cereales, como si de regatones marinos se tratase²⁰⁰.

Las ventas al contado no debieron de ser, por lo general, frecuentes. Sabedores de esta realidad, cuando los barcos arribaban a puertos asturianos o gallegos no previstos, la primera preocupación de los mercaderes era

¹⁹⁹ En este mismo trabajo se cita a Jean Philippe Priotti que nos refiere el caso de los mulateros finiseculares que se procuran en Bilbao los suministros que antes encontraban en la Meseta. Priotti, J. P.: «En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (xvie-xviiie siècles). Les mulatiers yangois du Quichotte», en 126 *Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*, Toulouse, 2002, pp. 109-152.

²⁰⁰ AHPC. Protocolos. Leg. 1122. de 2.12.1591. En este caso, la venta la hizo Juan Ayn, maestre del barco, en nombre del mercader de Amberes Tomás Baril, quién autoriza a un vecino de Laredo a cobrar lo adeudado en Villaviciosa (Asturias).

garantizar los pagos, pues el crédito era entonces –y ahora– el señor del comercio. Allí, entre gente desconocida, era más probable que surgiesen morosos que, en ocasiones, cuando el enviado del acreedor se acercaba para apremiar el pago o para prenderles con los alguaciles, huían a las montañas, a las aldeas remotas donde era punto menos que imposible hacerse con ellos. Siempre quedaba el recurso de ejecutar avales, pero esta opción exigía pleitos, que resultaban onerosos y, sobre todo, dilatados. Al final había que considerar la opción de negociar con unos y con otros, aunque fuese perdiendo del propio derecho. Las garantías, las buenas palabras que tratan de aligerar la aspereza del trago de los correspondientes indican el temor a las seguras represiones del endurecido mercader medinense²⁰¹.

Aquí, en Laredo, los compradores parecen ser más ciertos, o tal vez era más difícil que pudieran escapar al control y las presiones de los acreedores. De todas formas, en las obligaciones se suele exigir habitualmente un avalista o fiador que respondiese en caso de impago, y en algún caso se habla de una garantía suficiente²⁰². Se advierte que, en caso de no poder hacer frente a la deuda, la penalización será del doble de la cantidad adeudada, más las costas que generase la reclamación.

En la venta del cereal, como en el de otras mercaderías, los pagos se suelen diferir a plazos de cinco a seis meses, y que coinciden con las festividades, que era la forma de medir el tiempo: la Pascua, Navidades, San Miguel, San Juan, San Lucas... En ningún caso se aclara la tasa de interés o penalización pues ello hubiese sido ilícito. Por lo demás, dada la extrema variabilidad de este tipo de mercancía, no es fácil determinar si las diferencias de precio se deben a este motivo u otro. Sólo en un caso hemos encontrado la venta de dos partidas de centeno por 578 y 510 mrs., respectivamente, convenidas con un día de diferencia, y con fechas de vencimiento distintas, separadas entre sí por un mes (San Miguel y la fiesta de todos los Santos). El

²⁰¹ Aunque son múltiples las referencias a los impagos o demoras en las últimas décadas, es bastante completo el proceso que se sigue en cierta venta de trigo que se hizo en Avilés y cuya cobranza se convirtió en un verdadero problema. AHPUV. Cartas de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 21.12.1587, 1.2.1588, 8.8.1588 y 29.8.1588.

²⁰² AHPUV. Carta de Laredo de Martín de Bayona y de Diego de Quintana de 3.4.1590. En ella se refiere la deuda de un tal Pedro de Ahedo que ascendía a 50.000 mrs. El deudor, al no poder hacer frente a los pagos en el plazo establecido, negocia un aplazamiento de seis meses, pero a cambio se ve obligado a ceder la propiedad de un molino que estaba valorado en 600 ducados.

incremento del precio es de un 11 %, lo que evidentemente parece excesivo para tan breve plazo y nos hace sospechar en un interés añadido.

En cuanto a la procedencia de los cereales importados también es claro que las principales áreas de abastecimiento eran Flandes, el gran mercado de cereal, y, para el territorio francés, sabemos que con preferencia se recurría al de Bretaña, producido en las regiones de Rennes y Vilaine, y que se cargaba sobre todo en el puerto de *La Rocha* (La Roche Bernard)²⁰³, mientras que los cereales normandos se cargaban en *Abra de Graça* (Le Havre). Creemos que Laredo se procuraba el centeno preferentemente del mercado flamenco, que a su vez centralizaba la comercialización de los cereales procedentes de Polonia (Danzig, sobre todo), Pomerania, e Inglaterra, pues son urcas flamencas las que protagonizan estos tráficos y es Amberes, donde residen los correspondientes que organizan estos negocios: Alonso de la Bárcena y Luís Álvarez Caldera. De modo que, cuando se cierre la esclusa de Amberes para el tráfico hacia la Península, se pasaría al de Calais y cuando sea el Canal de la Mancha el que se cierre, el comercio pasará al de Hamburgo, ya en la órbita hanseática.

Los barcos con centeno empezaban a llegar en los meses de marzo y abril, con un máximo de referencias en el mes de junio, mientras que el trigo preferentemente llegaba a partir de julio y hasta septiembre. Ocurre sin embargo que en el Báltico había que esperar hasta bien entrado el otoño para completar las labores de la cosecha por lo que, en ocasiones, era necesario almacenarlo y esperar hasta que la navegación fuese posible. Ello podría explicar la venta en Laredo de alguna partida en el mes de enero. El cereal almacenado corría peligro de corromperse por lo que nunca se demora mucho su venta, aunque fuese perdiendo algo del beneficio esperado²⁰⁴.

Las cartas nos permiten seguir una operación que se inicia en Amberes por Alonso de la Bárcena y su socio, Luís Álvarez Cadera²⁰⁵. Ellos fletaron *«dos naos»*, una con distintas mercancías procedentes de las orillas del Báltico, como la cera de Moscovia, y cobre centroeuropeo, en la otra, la que más nos interesa para el caso, cargan trigo y centeno. Hay que tener presente que aunque comparten los costes de fletamento, las mercancías embarcadas lo son en cuentas separadas, de modo que en España se guardará buen cuidado

²⁰³ Lapeyre, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz*. París, 1955, p. 334.

²⁰⁴ AHPUV. Cartas de Ribadeo de Gaspar de Pinto de 27.6.1582, 23.7. 1582 y 7.9.1582.

²⁰⁵ Ibídem. Cartas de Amberes de Alonso de la Bárcena y Luís Álvarez Caldera de 3.11.1586, 31.12.1586, y 24.3.1587.

de diferenciar entre ellas y asentar ingresos y gastos separadamente. Los preparativos se hacen en los primeros días del mes de noviembre de 1586 y el barco le sabemos en Laredo a mediados del mes de diciembre, pues el último día de ese año está fechada en Amberes la misiva en la que se da cuenta de haber recibido esta nueva. La carga estaba consignada a nombre de Martín de Bayona y de Diego de Quintana, socios laredanos y que serán los encargados de comercializar inicialmente las mercancías²⁰⁶.

Las primeras noticias sobre la venta del centeno son de 5 de enero de 1587. Los laredanos informan a Simón Ruiz que las ventas inicialmente van despacio. El precio de partida es de 510 mrs., lo que no satisface del todo a los de Amberes, pero lo aceptan ante el argumento de que no se podía subir *por la costumbre de la tierra*, y es que el mercado actuaba, al menos aquí, en Laredo, dentro de unos límites consuetudinarios con los que era preciso contar. También había posibilidades de negociar, pues había compradores mayoristas que hacen ofertas de 400 a 500 fanegas, con un premio de 2 rs., por fanega. Sin tener órdenes precisas sobre lo que se habría de hacerse, no se hacen novedades. El papel que juega el medinense es mucho más importante que el la mera intermediación, ya que también se le atribuye una potestad decisiva en la operación: puede modificar las condiciones iniciales de venta de acuerdo con las circunstancias, además de ser él quien administre el producto de lo obtenido y negocie la compensación de las cuentas con Amberes. Esta autonomía en el trato exige de la plena confianza en la *dita* del mercader de Medina y en su buen juicio para los negocios.

A finales del febrero las ventas prosiguen al mismo precio, pero al parecer se precisa hacer alguna ventaja de refacción, que al no afectar al precio ha de ser necesariamente en el plazo de pagos, en este caso un mes, mes y medio o dos. En marzo parece que el negocio se ha cerrado con la venta de las últimas partidas. Lo procedido de la venta ha ido remitiendo en partidas en metálico con gente de confianza. Las partidas normalmente son de 1000 o 2000 reales, pero en ocasiones son considerables: el 10 de marzo se remiten 300 escudos, con un valor de 120.000 mrs. El porte es de 6 reales, no mucho más de lo que se cobraba por una carga de lienzos.

Sabemos que la cuenta de Luís Álvarez Caldera se cierra el 22 de julio de 1587 con un saldo a su favor de 360.000 mrs. ya deducidos los gastos

²⁰⁶ Ibídem. Cartas de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 5.1.1587, 19.1.1587, 9.2.1587, 22.2.1587 y 10.3.1587.

(flete, costas y encomienda) que ascendían a un total de 15.000 mrs. En esta cuenta además del centeno se incluyen las otras mercaderías procedentes de Hamburgo²⁰⁷.

Del trigo en Laredo no volvemos a saber nada, por lo que parece que el barco continuó rumbo a poniente pues en las cartas se empieza a hablar del *trigo de Galicia* que, por cierto, será responsable de no pocos quebraderos de cabeza. El problema de las ventas que se hacían en lugares tan alejados de Laredo es doble, ya que de una parte no era tarea sencilla el controlar la morosidad de los deudores, y en caso de poder ser cobradas las deudas tampoco era tarea sencilla *recuperar la plata*, es decir buscar el medio de hacerse retornar lo producido en las ventas. En este caso, ante las dificultades, se decide enviar *un propio* a principios de mayo, Pedro de Liendo, a las cobranzas en aquellas tierras²⁰⁸. Se presenta en el mes de septiembre con 100 ducados que se remiten en una letra de cambio, que una vez cobrada se había de asentar en la cuenta de Alonso de Barcena. Sabemos que el importe total del trigo de Galicia debía de rondar los 362 ds.

Un sorprendente y paradójico episodio tuvo lugar cuando los puertos de la costa de Cantabria, acostumbrados en épocas de escasez a la importación de cereales, vieron salir de sus muelles hasta 50.000 fanegas de trigo con destino al puerto de Cádiz. Sabemos de él gracias a las misivas enviadas por Miguel del Olivar al Presidente del Consejo de Hacienda, entre los meses de enero y junio de 1582²⁰⁹.

La complejidad logística del operativo es puesta en evidencia por el contenido de estas cartas. Inicialmente fue necesario reunir la cantidad arriba citada a lo largo del otoño de 1581 y almacenarla en los pósitos de Aguilar de Campoo. Para luego contar con un tiempo favorable, situación que no parece que se diese en los primeros meses de 1582, ya que de otra manera el cereal se hubiese perdido sin remedio. Finalmente hay que tener en cuenta que el traslado tenía un coste que recaía sobre los Concejos por los que pasaba la ruta de transporte. Pedro Guerra, el que por entonces fuese escribano de número de Palencia, había calculado que para los portes se destinaría 4 rs.

²⁰⁷ AHPUV. Carta de Laredo de 20.7.1587 de Martín de Bayona.

²⁰⁸ Ibídem. Carta de Laredo de Martín de Bayona de 28.8.1588. Aunque en este caso se tratase de Avilés ilustra de modo elocuente las dificultades con las que se encontraba los cobradores: «los deudores cuando supieron que estaba allí se acogieron en las aldeas, aunque había ido con alguaciles a buscarlos».

²⁰⁹ AGS, CJH, legs. 203 y 204.

por carga²¹⁰. Esta cuestión suscitaría la protesta del propio Miguel del Olivar que trata de hacer consciente al monarca de la dureza de la imposición²¹¹.

La cera

La cera se utilizaba en la elaboración de velas o candelas para el alumbrado de las casas particulares, finalidad que también compartía con otros aceites y la grasa de ballena. Así mismo tenía un uso litúrgico, por lo que importantes partidas de esta mercancía eran adquiridas para las iglesias, conventos o cofradías²¹², de ahí que su demanda se incrementase a partir de febrero y antes de Pascua, así como en las festividades de la Candelaria. Otros usos que también aparecen en la documentación se relacionan con el encerado de arpílleras para impermeabilizarlas y así preservar los envíos de lienzos. Debió de ser objeto de importación por los puertos cantábricos desde antiguo; de hecho, un gravamen que se pagaba en Bilbao, el prebostazgo, recibía el nombre genérico de *prebostazgo de la cera*, aunque se aplicase a todos los productos importados²¹³.

La cera procede inicialmente de Flandes, de Amberes, a donde acudían los barcos hanseáticos que a su vez la traían desde Lunenburgo, Prusia, Livonia y Moscovia, de ella dice Alonso Bárcena: «Es muy buena la cera de miel, de la mejor suerte de Moscovia»²¹⁴ También se adquiría en Hesse, Turingia y Braunschweig. Algunas ciudades estaban especializadas en este tráfico, como Lübeck y Danzig, y allí era donde al parecer se refinaba, elaboraba y clasificaba según calidades²¹⁵. Cuando cese el tráfico directo desde Flandes hacia Laredo, el aprovisionamiento se trasladará a los puertos más seguros

²¹⁰ Ibídem, Carta de Miguel de Olivar de 31.1.1582.

²¹¹ AGS, CJH. Leg. 203. Carta de Miguel del Olivar de 11.3.1582. «Sobre el negocio del trigo (...) los graves perjuicios de todos estos valles y montañas de que su Magestad no se puede tener por servido a causa de aniquilarles las pocas fuerzas que tienen... Su Magestad sea servido de hacer una averiguación con mucha fuerza y de quien se fie que me quiebra el corazón ver la crueldad y exorbitante de este juez que no se quién los encaminó...».

²¹² AHPC. Protocolos, 1.122, fol. 106. Por esta obligación suscrita ante el escribano Sebastián Puerta del Hoyo, la cofradía de San Sebastián de Guriezo adquiere 140 balas de cera al cerero Juan del Corro.

²¹³ T. Guiard Larrauri, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao*, Bilbao, 1913, p. 68 y ss.

²¹⁴ AHPUV. Carta de Alonso de la Bárcena de 6.5.1586.

²¹⁵ Había distintas calidades: la rehundida, la osterlanda (de Alemania) y la cera de miel eran las más valoradas. V. Vázquez de Prada, *Lettres...* p. 70.

del sur, en territorio católico, o directamente desde los puertos franceses. En las postrimerías del periodo contemplado en este trabajo, la última década del quinientos, debido a las dificultades derivadas de la conflictividad, la cera que se desembarca en los muelles de Laredo se embarca directamente en el puerto báltico de Hamburgo²¹⁶. De todas formas, no era el comercio septentrional el único en abastecer el mercado peninsular, también había otras fuentes en las que este se proveía tradicionalmente. Hemos encontrado una importante partida adquirida para Laredo en la feria de Villalón, plaza feria que, junto a las restantes ferias castellanas, negociaban y redistribuían la mayor parte de la cera²¹⁷ adquirida en el norte de África. El protagonismo que la Berbería había tenido en la producción de esta materia explica que sean estos mercados del centro peninsular los que tradicionalmente controlasen su comercio. Cuando Laredo, pasado un tiempo, se mostrase incapaz de absorber toda la oferta de cera aportada a sus muelles, se decide el envío de excedente almacenado a Medina del Campo, desde donde se sabía que tarde o temprano tendría finalmente salida²¹⁸.

La cera llegaba en fardos marcados para poder ser reconocidos por el consignatario, que agrupaban los llamados *panes, balas, tortas u hojas*. Hemos calculado que cada fardo llevaba unos seis panes de promedio, y que cada pan de cera tenía un peso aproximado de dos arrobas, entre 55 y 60 libras. Es decir que un fardo de cera pesaba unos tres quintales y medio. En el comercio al detalle también se empleaba como unidad de medida la *bola*, cuyo peso era de media libra, aproximadamente.

La venta de la cera ordinariamente se hacía en partidas de un quintal a medio quintal, aunque los precios suelen estar referenciados en libras, que suponemos sería la unidad de comercialización más habitual. Como en el caso de otras mercancías, la demanda está sobre todo condicionada por la oferta. Los desembarcos son más abundantes en verano, cuando las condiciones de navegación son más favorables, pese a que el calor perjudicase seriamente este producto.

²¹⁶ AHPUV. Carta de Laredo de Martín de Bayona de 14.8.1587: «Ha llegado una nao de Amburgo (Hamburgo) con mercaderías como cera y cobre que será causa de que bajen los precios, por ello hay poco despacho y esperemos que durante este invierno haya más demanda».

²¹⁷ AHPC, Laredo. Leg. 4, fol. 5, Juan de Bayona de la Casa, el 8.11.1556 otorga poder de compra en la feria de Villalón para 35 quintales de cera.

²¹⁸ AHPUV. Carta de Laredo de Martín de Bayona de 22.2.1587: «No hay demanda de la cera. Bajando los portes, lo enviaremos a Medina (del Campo) como se nos ha avisado».

En cuanto a los precios, se ha observado que sufren un incremento creciente en el periodo estudiado. En 1556 se pagaban 67 ½ mrs. por libra (con una penalización del 10 % si el pago se demoraba dos meses); en 1575 el precio había llegado a los 97 mrs. la libra; en 1591 el precio de la cera en el mercado de Laredo lo encontramos en una banda que va desde los 100 mrs. a los 141 mrs²¹⁹. Finalmente, ya en 1599 el precio de la libra de cera alcanzaba los 153 mrs.

En Amberes, el precio de una libra de cera de calidad media en 1587 venía a salir por unas 7 ½ placas o «patards», que, al cambio, resultan unos 75 mrs²²⁰; considerando un precio de venta de unos 100 mrs. por libra para estas fechas, ello nos indicaría un beneficio bruto del 25 % aquí, en Laredo. No parece, comparándolo con otras mercancías, que fuese especialmente elevado.

El cobre

La importación de este metal irrumpió en la documentación en 1587²²¹ de la mano de Alonso de la Bárcena, mercader laredano, criado de Luís Álvarez Caldera, ambos instalados en Amberes. Nosotros no contábamos con ninguna mención anterior, aunque sabemos que las ferias castellanas ya recibían entre el último cuarto del siglo xv y el primer tercio del siglo xvi manufacturas de cobre y latón, vía Flandes, con la intermediación del puerto de Laredo²²². Muchos objetos estaban fabricados de este metal, aleado o puro, –dejando a un lado la industria bélica–, como los destinados a la construcción naval y al uso doméstico como candelabros, broches, platos, cacerolas, brazaletes, llaves, las sartenes y *pailas* –en las que se elaboraban los escabeches–, y, por supuesto, las campanas. De hecho, en la documentación se refieren a este metal como *metal campanil* o *cobre campanil*, por lo que le suponemos ya aleado con estaño.

²¹⁹ En esta venta aparece el cerero Juan del Corro quien «labraba» la cera en forma de velas y *argas* (sic). AHPC. Laredo. Leg. 1122, fol. 50.

²²⁰ AHPUV. Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 28.1.1587: «...total de 4.860 marcos de a 16 placas cada uno y a 32 placas por tallare (...) que me sacaron a 44 placas moneda de Amberes... Montan de gruesos 891 gruesos».

²²¹ Ibídém. Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 6.5.1586.

²²² J. PH. Priotti, *Los Echávarri. Mercaderes bilbaínos del Siglo de Oro. Ascensión económica y social de una familia*, Bilbao, 1996, pp. 95 y 96. V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandes...*, pp. 79 y 80.

En esta ciudad flamenca quedaba centralizada la comercialización del cobre que se extraía en las minas del valle del Mosa, en Limbourg²²³, y también los de la Europa Central, sur de Alemania y sobre todo de las ricas minas húngaras (Neushol o Bauska Bystrica en Eslovaquia). Precisamente de esta procedencia parece ser buena parte del metal embarcado en Hamburgo hacia Laredo²²⁴. Si la localidad belga de Dinant había sido uno de los principales centros productivos durante buena parte del siglo xv, en el periodo que nos ocupa parece haber sido sustituida por los rotschmiede (artesanos del cobre) de Nuremberg²²⁵. Los problemas a los que ya hemos aludido hacen que esta ciudad sea progresivamente sustituida desde 1580 por otras ciudades como Lübeck y Hamburgo, que es desde donde nosotros tenemos noticias de los fletes.

El metal se transportaba en barriles o barricas, adoptando distintas formas: cuadrados o *ladrillos*, *barras*, piezas redondas o *panes* y planas o *tortas*. El peso de estas piezas era regular: las piezas llamadas ladrillos pesaban alrededor de las 43 libras y media, mientras que las piezas planas o redondas, unas 13 libras y media. Aquí se comercializaban en partidas de 20, 30 y hasta de 50 quintales, aunque excepcionlmente se vendiesen «partidillas» inferiores a los 10 quintales, incluso de 2 o 3 quintales.

En el caso del cobre, la mayor parte de las ventas se hacían para compradores de Bilbao y su área de influencia. Esta preeminencia de la villa vizcaína se debía a que contaba con un amplio mercado al que abastecer; y ello a pesar de que el precio del quintal de cobre se les encarecía en medio ducado por quintal debido a los costes del transporte marítimo entre las dos villas²²⁶. También sabemos del envío de una importante remesa de cobre a Medina del Rioseco, pero que no desembarca en Laredo, sino en un puerto gallego²²⁷. Otras partidas de menor entidad sabemos que se hicieron para Avilés y Madrid.

²²³ K, Glamann, K.: «The Economic organization of Early Modern Europe», from The Cambridge Economic History of Europe, V, Cambridge University Press. 1985 (1977), pp. 333-410.

²²⁴ AHUPV. Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 6.5.1586. Dice: «Fleté en Hamburgo una naveta para Laredo con cera, cobre, trigo y fustanes (...) y el cobre de la mina de Hungría, el mejor».

²²⁵ V. Vázquez de Prada, *op. cit.*, p. 80.

²²⁶ AHUPV. Carta de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 8.8.1588.

²²⁷ Ibídem, Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 27.11.1586.

El precio del cobre en Amberes sigue una evolución claramente ascendente desde 1563 a 1587. Valentín Vázquez de Prada señala que entre el 11 de noviembre de 1563 y el 27 de febrero de 1565 el precio se mantuvo estable en 22 ½ marcos por quintal, entre esa fecha y el 7 de junio de 1566 se eleva hasta los 23 ½ marcos, para luego estabilizarse en torno a los 24,3 marcos entre 1567 y 1571²²⁸. Sin embargo, sabemos que en 1587 el valor del quintal se había elevado hasta los 27,4 marcos²²⁹; es decir, la revalorización de este metal había alcanzado una tasa del 13 % en diez años. El cobre es un metal estratégico debido a su empleo en la fabricación de piezas de artillería, en competencia con el hierro²³⁰; sin duda, en el marco de un periodo claramente inflacionista, el alza constante de su precio también se debe a su empleo en un ambiente de hostilidad creciente. Y es que el bronce presentaba claras ventajas sobre el hierro en la industria armamentística²³¹.

Una operación organizada por Alonso de la Bárcena desde Amberes nos puede dar una idea aproximada de los beneficios obtenidos con esta mercancía. Se trata de un flete organizado en el puerto hanseático de Hamburgo por Alonso de la Bárcena. En el barco se estaban además de cera y otras mercancías no precisadas algo más de 100 quintales de cobre de la mejor calidad, el de la *mina vieja* de Hungría. En total son embarcadas 175 piezas de cobre cuadradas y 184 piezas redondas que pesaban en conjunto 10.080 libras²³².

²²⁸ V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandes...* p. 250.

²²⁹ AHUPV. Carta de Amberes de 28.1.1587 de Alonso de la Bárcena.

²³⁰ Aunque el hierro fuese un mineral mucho más económico, y de que ésta fuese la razón por la que Inglaterra impulsase la fabricación de cañones de hierro colado, lo cierto es que eran pesados y frágiles. El forjador construía los cañones con barras de hierro dulce soldadas a tubos crudos, que eran reforzadas con gruesos zunchos de hierro ajustados sobre los mismos. En el mar, las consecuencias de un cañón reventado podían ser terribles no sólo para sus operarios, sino también para la propia integridad del barco. El bronce continuó siendo preferido por los artilleros marinos. Vid. C. M. Cipolla, *Historia económica de la Europa preindustrial* Madrid, 1979, p. 243 y, del mismo autor, *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700*, Barcelona, 1967, p. 49.

²³¹ El bronce técnicamente es muy fácil de fundir y en toda Europa se encontraban gran número de artesanos familiarizados con este proceso debido a la amplia y antigua demanda de campanas y otros objetos. El bronce era preferido por los artilleros por estar menos sujeto a la corrosión, y que el proceso de fundición permitía fabricar cañones de avancarga, con los que se eludían todos los peligros y problemas derivados de obturaciones y atascamientos. C. M. Cipolla, *Cañones y velas...*, pp. 25-26.

²³² AHUPV. Carta de Amberes de Alonso de la Bárcena de 28.1.1587. Destaco el singular interés de este documento debido a lo pormenorizado de los datos ofrecidos por el corresponsal.

El precio del cobre es de un total de 2.475 marcos. Se añaden 23 marcos y 10 placas²³³ de costas, una comisión del 1,5 % y el 16 % del seguro. Finalmente, nuestros cálculos sitúan el coste del quintal en poco menos de 14 ds. En Laredo se completa la operación cuando nos informan de que esta partida se vende a un precio que va entre los 15 y 16 ds. Pero es que además había que deducir las encomiendas y costas. Concretamente los de Laredo, Martín de Bayona y Diego de Quintana, se quedan con un 11 % de lo obtenido en las ventas, y Simón Ruiz asume el flete (y ¿su comisión?) en un porcentaje global del 13 %. El propio interesado, Alonso de la Bárcena, nos hace las cuentas: «De Laredo me dicen haber vendido 42 ½ quintales a 185 rs. Yo les deberé (a los de Laredo) 31.000 mrs. y a Vm. (Simón Ruiz) 35.000 mrs. por costas y fletes (...)»²³⁴.

Deduccidas todas las costas, comisiones y gastos de fletes y seguros, el beneficio neto es de 8.200 mrs., es decir, un 4,6 %. Con este dato adquieren sentido las reiteradas negativas a vender el quintal a menos de 15 ds. a pesar de la insistencia de los de Laredo. Y es que Diego de Quintana y su primo Martín de Bayona ofrecían operaciones, que podían parecer ventajosas, como cuando uno de Bilbao pedía una partida de 50 o 60 quintales a 14 ½ ds. a un año. Ansiosos, preguntaban a Simón Ruiz sobre lo que había de hacerse; sin embargo, no había lugar para la discusión. Alonso de la Bárcena sabía mejor que nadie que un precio de venta inferior a 15 ducados le supondría pérdidas. Desde Amberes se animaba a la constancia de los que aquí le habían de vender el metal, con noticias, que al final se revelaban falsas, de que con certeza «ya no llegarían más barcos con cobre», y los barcos llegaban. Alarmados desde aquí advierten de que los barcos ingleses estaban desembarcando el cobre en el puerto de San Juan de Luz, y que los marinos vizcaínos lo «entran con diligencia»²³⁵ en Bilbao, donde se podía adquirir el cobre hasta un ducado más barato que en la villa laredana.

²³³ En Flandes la moneda de cuenta era el marco de 16 *patards*, que en la documentación denominan placas. Dado lo complejo de la operación, hay que especificar a cómo se cambiaba para Hamburgo en tallares (un tallare, 32 placas) y en gruesos (suponemos que el correspondiente se refiere a las libras de grueso), «que me sacaron a 44 tallares moneda de Hamburgo». Es decir que un grueso equivalía a 7,5 marcos. Con lo que los cambios quedaban a 16 placas por marco, unos 160 maravedíes, y un tallare, 320 mrs.

²³⁴ AHUPV. Carta de Amberes de 16.6.1587 de Alonso de la Bárcena.

²³⁵ Ibídem. Carta de Amberes de 28.1.1587 de Alonso de la Bárcena.

La sal

Para los contemporáneos se trataba de un tráfico tan inestable como el de los cereales, y es que ambos estaban sujetos a circunstancias cambiantes relacionadas sobre todo con las condiciones de la oferta. La llegada por sorpresa al puerto de destino de un contingente de embarcaciones cargadas de sal hacía que los precios cayesen y desbaratasen las expectativas de beneficio²³⁶. En el puerto de embarque, la misma circunstancia, la venida de muchos demandantes para cargar, hacía que los precios se elevasen con análogas consecuencias al caso anterior. Otra circunstancia cuyo control escapaba a los hombres es la meteorología, ya que los años húmedos implicaban necesariamente el aumento de las necesidades en la Europa septentrional²³⁷ y abría las expectativas de negocio de los potenciales importadores. Ello repercutía negativamente en Laredo, pues las necesidades de los habitantes de las villas cántabras se satisfacían en el mismo mercado internacional. Como en el caso de los cereales, los períodos de escasez podían hacer reaccionar a las autoridades con el fin de evitar el desabastecimiento o sencillamente la especulación abusiva. Es el caso de lo ocurrido en 1575 cuando el rey de Portugal prohibió la exportación de sal²³⁸, incluyendo la ya cargada en los barcos prestos a salir en los muelles de Lisboa. Los efectos de la prohibición alcanzan a los socios portugueses de Simón Ruiz, a pesar de que estos ya habían anticipado la medida de la administración²³⁹. Oportunamente se informa a los corresponsales de Nantes para que, ante la más que previsible alza de los precios retuviesen la sal allí almacenada, en una acción claramente especulativa. Finalmente la prohibición real también se extendería a otros puertos como Aveiro o Setúbal, donde también se había disparado el precio de la sal.

La sal, por lo tanto, era muy variable en su cotización: hay períodos excepcionales en los que los problemas de producción hacían subir los precios de forma extraordinaria, como ocurrió entre 1575-1577. Tenemos constancia de que en el otoño de 1574, la demanda francesa se incrementa enormemente

²³⁶ Ibídem. Carta de Antonio Gómez d'Elvas de 14.8.1575. En ella el autor se queja de los *trabajos de este negocio*.

²³⁷ H. Lapeyre, *Une famille de marchands...* p. 42.

²³⁸ F. Mauro, *Portugal et l'Atlantique au xvii^e siècle (1570-1670)*, París, 1960.

²³⁹ AHUPV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 15.1.1575: «Me apresuro a fletear un navío por mi cuenta para Flandes con 130 moyos de sal, debido al temor de que el Rey prohíba la exportación. Y ha subido a 1500 reis por moyo. Me costará un 140 % más de lo esperado.»

debido a unas lluvias que malograron los depósitos en que se almacenaba. Como suele acontecer, de la desgracia de unos se benefician los otros, en este caso los Ruiz (Andrés, Julián y Simón) y los Gómez d' Elvás que vendieron en Nantes, el gran mercado de la sal en Francia, a buen precio un cargamento de 1.200 moyos de sal que llevaban repartidos en tres urcas²⁴⁰. Golpes de fortuna que normalmente eran compensados con episodios más o menos gravosos, como el acaecido con la pérdida de tres naves de un convoy formado por un total de seis, fletadas por Antonio Gómez en ese mismo año de 1575. Lo mismo ocurriría poco después, con la captura por los corsarios ingleses de dos naves cargadas con sal.²⁴¹

La operación comercial se iniciaba a partir de los informes sobre la cotización que alcanzaba la sal en el lugar de venta, información que se apoyaba en la amplia red comercial del mercader medinense. Cuando los precios se consideraban adecuados, se iniciaba la operación y se organizaban los transportes, en flotas de 3 a 6 navíos, cargados con cantidades muy variables, desde los 100 a los 650 moyos²⁴² por barco. Estas operaciones comerciales gestionadas por grandes mercaderes contaban con un nivel de información y preparación muy superior a la media, lo que les garantizaba unas mayores probabilidades de éxito que aquellas organizadas por los pequeños comerciantes. Sabemos que lo más frecuente es que cuando se sabía de la necesidad de algún mercado o sencillamente como retorno, la sal era cargada en embarcaciones de todos los tipos y tonelajes, desde los «navichuelos» a las grandes urcas flamencas, pasando por todo tipo de barcos hanseáticos, bretones o ingleses, que llegaban en tropel para hacer sus ventas, asumiendo el riesgo de la incertidumbre²⁴³.

²⁴⁰ Ibídem. Carta de Lisboa de A. Gómez d'Elvas de 25.10.1575.

²⁴¹ Ibídem. Carta de Lisboa de 25.2.1576 de Andrés Gómez d'Elvas. En este documento se hace referencia a las intensas gestiones que impulsa el mercader portugués para poder liberar el cargamento y las naves secuestradas en un puerto inglés. Para tranquilizar a Simón Ruiz le dice que el envío estaba asegurado y que la mercancía era de poco valor. Y es que es habitual que de cara a los demás mercaderes los contratiempos se disfrazasen del modo más favorable a riesgo de que la dita, el prestigio, la reputación quedase menguada, y esto sí que podía ser un auténtico desastre.

²⁴² R.A.E. Un moyo equivalía a unas quince fanegas castellanas. En ocasiones, se empleaba como medida de capacidad para la sal, sobre todo en el mercado andaluz el cahíz que equivalía a doce fanegas castellanas.

²⁴³ AHUPV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas. Desde Nantes Julián Ruiz envía duelas para confeccionar toneles y volverían con sal.

Los principales centros productores mencionados en la documentación son las salinas portuguesas de Aveiro, Setúbal, Lisboa y el Algarbe, junto con las salinas del sur peninsular: Sanlúcar de Barrameda, Cádiz y el Puerto de Santa María, cuyo producto debía de ser comercializado principalmente por Sevilla. En ellos se conseguía elaborar la sal de más calidad, la llamada «*sal blanca*», valorada por su alta capacidad de salazón. También se producía en estos mismos lugares una sal más ordinaria, de peor calidad, pero cuyo precio la hacía más atractiva para el consumo. Por último estaba la llamada «*sal negra*» procedente de Francia, húmeda, con impurezas y con menor capacidad de salazón, cuyo precio era lógicamente el más bajo; su uso podía poner en riesgo la conservación del alimento. Un documento del Libro de Cuentas del Regimiento de Laredo²⁴⁴ de 1545 nos permite ver la diferencia de precios:

Tabla 11. Precios de la sal.

Sal blanca	17 mrs. por fanega
Sal ordinaria	9 mrs. por fanega
Sal negra	7 mrs. por fanega

La piratería también alteraba gravemente los precios: la captura de un convoy de naves cargadas de sal procedente de Portugal o Sevilla hacía que cuando el producto del robo se ponía a la venta en el mercado el efecto fuese demoledor, no sólo porque se incrementase la oferta sino por que el precio de venta era muy inferior a de mercado. Así lo refiere Andrés Ruiz: «La sal ha bajado más de 50 sueldos por moyo desde hace 8 días, a causa de las presas hechas en la Rochela. Lo venden a los de Olona (sic) y lo traen aquí a vender a buen precio, por ello no me compre Vm»²⁴⁵. Una característica importante de este comercio es que se trata de un tráfico estacional: las costeras del pescado se practicaban normalmente en los meses de verano hasta comienzos del invierno, en otoño, que también era la época en la que se salaban las carnes de las matanzas. En consecuencia, son estos los períodos en los que el consumo de sal era mayor. Por otra parte, también su producción era estacional, pues era en los meses de verano cuando la

²⁴⁴ M. Valdor Arriarán, *Libro de Cuentas...* doc. 8, fol. 87.

²⁴⁵ AHUPV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575.

evaporación desecaba los estanques. Ello si unas lluvias inoportunas no acababan antes con el esfuerzo de los salineros²⁴⁶.

Al tratarse de un monopolio de la Corona, el comercio de la sal no ha dejado tantos rastros en la documentación epistolar o notarial. Su huella, empero, se acentúa en aquellos documentos emanados de las instituciones públicas tanto locales como regionales, y es que la importancia de su abastecimiento es comparable sino mayor que la de cualquier producto alimenticio²⁴⁷.

Pese a que contásemos en esta tierra con algunos yacimientos, tanto de origen marino, salinas de Cuchía, como mineral, los de Treceño y, sobre todos el yacimiento de sal gema de Cabezón de la Sal, la producción de estas salinas y minas conocidas y explotadas desde hacía siglos²⁴⁸ no era suficiente para satisfacer las necesidades de la población y de la actividad conservera de las villas costeras; además esta sal era costosa de obtener por la necesidad de evaporar la salmuera y de no muy buena calidad. Tampoco hemos de olvidar que al tratarse de un producto relativamente pesado los costes de su transporte terrestre se hacía especialmente onerosos. Por todo ello la región era deficitaria y había recurrir habitualmente a la importación²⁴⁹ por vía marítima. En un documento de venta de una zabra, propiedad de Juan de Bayona, se nos informa de que el barco alternó los combates en la

²⁴⁶ Ibídém. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.6.1575. «Ha llovido mucho este verano y se ha llevado la sal apilada».

²⁴⁷ Una carta del rey Enrique II de 6 de mayo de 1403 es elocuentemente clarificadora a este respecto: «que desde postrimero dia de enero que pasó deste año de la data desta mi carta fasta aquí, que non avedes fornescido nin abastecido el salín de la sal de la dicha villa (Santander) en lo qual dice que lo han venido muy grand daño e perjucio al dicho concejo e a los vesinos e moradores de la dicha villa por quanto disen que por menguar da la dicha sal se yerma e despuebla la dicha villa cada día por quanto la dicha villa es mantenida de viandas de acarreto e que quando en la dicha villa no hay sal que los mercaderes e regatones que suelen lever dichas viandas a la dicha villa que no las llevan por falta de dicha sal». Recogido por R. Pérez Bustamante, «Documentos medievales de la sal y del hierro de la villa de Santander» en *Revista Altamira*, nº 40, 1976-1977, p. 467.

²⁴⁸ R. Pérez Bustamante, *Las salinas de Cantabria: aspectos económicos, jurídicos y técnicos de las explotaciones y yacimientos de sal en las Asturias de Santillana*. Santander, 1978.

²⁴⁹ R. Pérez Bustamante, *Ordenanzas de Cabezón de la Sal*. Cabezón de la Sal, 1980, p. 14. En este breve trabajo Rogelio Pérez señala una producción de 1.430 fanegas de sal gema en 1407, y de 8.000 fanegas a mediados del quinientos. Cifras que evidencian claramente que se trataba de una cantidad relevante para la economía local, pero insuficiente para abastecer el mercado regional.

guerra o las capturas como nave corsaria con el pacífico comercio de la sal portuguesa para abastecer el mercado laredano²⁵⁰.

La orientación pesquera de las villas costeras hubiese sido impensable sin el concurso de este conservante, de ahí que las Cuatro Villas de la Costa tuvieran buen cuidado en garantizarse el privilegio por el cual su comercio estaba exento de impuestos y «el derecho a gastar libremente de ella», así como que siempre que arribase al puerto algún navío con sal, natural o extranjero, los vecinos podrían siempre abastecerse, para su consumo o para la «salga» de sus pescados y comprar para ir a las pesquerías.

La sal era almacenada en unos depósitos, alfolís o salines, para ser comercializada. En la *Costa* (cantábrica) por privilegio real se les había concedido un salín por cada una de las Cuatro Villas, más Suáñes. La actividad era controlada por el Regimiento de cada villa, que no sólo daba licencia para la carga y descarga de la sal, sino también era el que concedía el arrendamiento anual del salín. Al finalizar el ejercicio anual, los arrendadores debían rendir las cuentas sobre las ventas y el rendimiento obtenido. Esta situación no era fácilmente aceptada por los arrendadores quienes pretendieron escapar de la tutela que ejercían los regimientos, importando libremente la sal por mar, cargando y descargando sin licencia de la villa, vendiendo el producto precios superiores a los fijados²⁵¹, o revendiendo la sal a precios superiores a los del salín. Otros conflictos se relacionan con el enfrentamiento entre los mareantes y la oligarquía local que controlaba el regimiento.

Los pescadores eran los grandes consumidores de sal y con el fin de incrementar los ingresos las sisas se elevan hasta límites considerados abusivos en 1574. Unos años más tarde, la Corona por su parte también trata de obtener beneficios del consumo de la sal ejerciendo el control efectivo sobre este tráfico poniendo más alfolís²⁵².

²⁵⁰ AHPC. Protocolos, 1123, fol. 230.

²⁵¹ AMS. Leg. A5, nº 4. Acta de la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de 2 de agosto de 1583. Trascripción de J. Baró Pazos, *op. cit.*

²⁵² AHPC. Laredo. Leg. 67. En una carta que la Junta de las Cuatro Villas remite a Felipe II en 1578 se argumenta la oposición a que se establezcan alfolís en estas villas señalando, además de la tradicional exención histórica de los bastimientos, del perjuicio causado a la pesca, al comercio, la población con todas las implicaciones fiscales, militares, etc., las dificultades de administrar y atender los nuevos alfolís, la derivación de la provisión de sal hacia otros lugares exentos, y otras razones que debieron de ser suficientes pues no encontramos nuevas protestas.

Se da la circunstancia de que el precio de la sal era literalmente «concertada» con los vecinos; lo que equivaldría a que el precio de este tipo de bastimentos, como ocurría también con los alimentos básicos, estaba sujeto a normas no escritas por las que el precio no podía exceder de ciertos niveles considerados aceptables por la costumbre. Así, cuando desde los lugares de origen de estos productos, se sugiere un incremento en el precio de venta para maximizar los beneficios o incluso garantizarlos, desde Laredo se le contesta con que la *costumbre* no lo permite y que habría de conformarse a ésta. El alza súbita de ciertos productos recibía una contestación popular que quedaba legitimada precisamente en la tradición, lo que evidentemente no garantizaba que tal subida finalmente no se produjese pese a las resistencias.

Los privilegios de que gozaban las villas montañesas condicionaban el uso que de la sal se hacía. Era habitual que los pescadores llevasen en sus barcos la sal para el reino de Galicia o el principado de Asturias, donde salaban el pescado que allí adquirían, para regresar posteriormente y comercializar las salazones. Tales prácticas no eran evidentemente del agrado de los administradores de los alfolís locales quienes les exigían enteramente el pago de los derechos debidos «(...) como si viniesen allí consignados. Además les obligan a dejar en ellos la sal y les embargan sus navíos, impidiéndoles seguir viaje. Se pide que se sigan pagando los derechos allí donde se vende la sal y no se haga embargo»²⁵³. Parece que, sin embargo, cuando se dirigían a las pesquerías de bacalao en Terranova, la sal era adquirida en los puertos portugueses junto con las otras virtuallas necesarias para la campaña, aprovechando sin duda los mejores precios que ofrecía el principal mercado salinero europeo de la época, como era Lisboa.

El pescado

La pesca era la actividad que había dado origen a la villa de Laredo hasta el punto de dar origen al epónimo por el que se conoce popularmente a sus habitantes. Los datos que nos ofrece el análisis del valor de las alcabalas indica que efectivamente alcanzaba un promedio del 60 % del total, tal era el peso de la comercialización de la pesca en la villa²⁵⁴. De la dependencia de esta actividad reproducimos un testimonio del beneficiado de la parroquia

²⁵³ AHPC. Acta de la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de 8 de octubre de 1591 (Bárcena de Cicero). Leg. A5, nº 12.

²⁵⁴ M. Vaquerizo Gil, «Las alcabalas de Laredo en el siglo xvi», en *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, vol. 1. Santander, 1976, pp. 255-272.

de Santa María, que en julio de 1598 señalaba: «Laredo siempre había sido de poca labranza y en ella no se cuexe pan ninguno por cuyo motivo la mayor parte de la dicha villa an seydo y son jente de mar y an fabricado muchas naos gruesas e nabíos para la contratación de lanas y para otros tratos de indias y para el servicio de su Majestad y para los tratos de pesquerías de Irlanda y otras partes. Y ansí an fabricado pinazas y otros barcos para las pesquerías de besugos y otras pesquerías»²⁵⁵.

El grado de especialización es tal que aún tratándose de una mercancía que quedaba al margen de los intereses de Simón Ruiz, su presencia en las cartas de comerciales es muy frecuente. Los ritmos del tráfico de mercancías se veían inevitablemente condicionados por las campañas pesqueras, ya que los mulateros y trajineros durante esos meses invariablemente *hacían su agostillo*, relegando a las otras actividades, sin duda menos rentables, hasta que finalizaban las capturas.

La actividad pesquera en Laredo estaba rígidamente regulada por la Cofradía de pescadores y mareantes de San Martín, cuya actividad había sido sancionada por privilegio real a comienzos del siglo XIV por el rey Fernando IV. Además de velar por el estricto cumplimiento de las normas impuestas, también tenía una función de asistencia social o previsión²⁵⁶.

Como ya hemos comentado las embarcaciones destinadas a la pesca son variadas. Habría que distinguir entre las embarcaciones destinadas a la pesca de bajura, pequeñas, rápida y maniobrables como las barquías o barcas y las chalupas, de los barcos destinados a la pesca de altura, que por su tamaño podían ser embargados y aparejados como barcos armados si así era la voluntad del rey, hablamos de las pinazas y las zabras ya mencionadas en capítulos precedentes²⁵⁷ y, por supuesto, de los navíos.

Las capturas ordinarias de bajura no tuvieron la importancia que las *costeras*, o pescas periódicas, o las pesquerías de altura del bacalao o la

²⁵⁵ AHPC. Protocolos. 5, 1624. Cit. por A. Rodríguez Fernández, *op. cit.*, p. 18.

²⁵⁶ En el reparto del quiñón o cuota que cada embarcación destinaba al pago del salario, uno era destinado a satisfacer a los pescadores ya ancianos o impedidos; junto con el producto de las penas impuestas constituyen las principales fuentes de ingresos de la cofradía. Vid. A. Rodríguez Fernández, «La pesca en Laredo durante el siglo XVII», en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander, vol. VI, (1987-1988), p. 32.

²⁵⁷ J. L. Casado Soto, «Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII», *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, I, 1977, pp. 53-146.

ballena²⁵⁸. Entre las *costeras*, la documentación es muy explícita en el sentido de reputar a la costera del besugo como la de mayor importancia económica, dato corroborado por los rendimientos de las alcabalas. Los mulateros, cuando la actividad pesquera llegaba a su apogeo, les costaba aceptarbar otros portes que no fuesen los de pescado²⁵⁹. Esta se iniciaba en noviembre y se prolongaba hasta el mes de febrero. La otra costera importante era la de la sardina que ocupaba a los pescadores a bordo de sus chalupas durante todo el verano hasta septiembre. Para la captura de esta especie gregaria se utilizaban unas redes o *trainas* que han prestado su nombre a ciertas embarcaciones a remo. La sardina también se comercializaba en grandes cantidades, sobre todo por su economía: un millar de sardinas fresquillas estaba en torno a los 3,6 mrs. en 1571. También dentro de las sardinas vemos que había variedades, una de las cuales es importada y era llamada de Cornualla (de Cornualles), que no parece tratarse se arenques, diferenciados en los diezmos²⁶⁰. Siempre de la menciona en barriles, esto es, ya salada o en escabeche, que era como más le placía a Simón Ruiz.

Además del pescado de costera, otras especies de captura más regular adquieren una gran importancia, como el congrio, comercializado tanto en fresco como salado (es un pescado de buena conservación en crudo, como el besugo) y la merluza, que cuando se salaba recibe el nombre de *pescado cecial* o *sesial*²⁶¹.

El mercado de la villa de Laredo era también abastecido con capturas procedentes de otras latitudes, llegadas al puerto tanto por parte de barcos locales como extranjeros. La especie foránea que cuenta con mayor número de referencias en la documentación es el bacalao que se presenta fresco, en

²⁵⁸ R. Pérez Bustamente, *Historia de Castro Urdiales. Desde los orígenes hasta la época moderna*, Santander, 1988, p. 128.

²⁵⁹ AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 2.2.1587: «No hay mulateros al presente que andan todos al besugo para hacer su agostillo».

²⁶⁰ AHPC. Protocolos. Leg. 4, fol. 5. Francisco de Cachupin paga a un maestre inglés, vecino de Leister (Leicester), 106 rs. por 5 barriles de sardina de Cornualla. Lapeyre refleja la importancia de las sardinas de esta procedencia, muy por encima de otras especies de sardinas o de los arenques. H. Lapeyre, *El comercio exterior...* p. 118.

²⁶¹ Los registros de contabilidad de los conventos pueden ser utilizados para valorar la importancia de las distintas especies en la dieta de los castellanos. Dentro de los pescados que se consumían en fresco sorprende la importancia de la merluza, seguida a distancia de la sardina, en tercer lugar el besugo y por último el congrio. Vid. A. Gutierrez Alonso, *Estudio sobre la decadencia de Castilla. La ciudad de Valladolid en el siglo xvii*. Valladolid, 1989, p. 282.

salmuera o en *pasta* y salado, *secadillo* o *curadillo*. La cotización de estas presentaciones difiere: el más valorado parece ser el bacalao *secadillo*, seguido del *curadillo* y por último el que estaba en *pasta*²⁶². Las diferencias entre unos y otros tipos bacalao son muy importantes. En este documento de 1594, tenemos las siguientes cotizaciones:

Tabla 12. Precios del bacalao.

Bacalao secadillo	57,0 rs. por quintal (de 125 libras)
Bacalao curadillo	32,5 rs. por quintal
Bacalao en pasta	25,0 rs. por quintal

Otra variedad de pescado también importado es la lamprea. En nuestro caso procede de Nantes y forma parte de las atenciones que entre ellos se dedicaban los Ruiz. Se trataba de un pescado caro, destinado a las personas con un alto poder adquisitivo por lo que su presencia es sólo testimonial²⁶³.

El pescado como producto perecedero necesitaba una elaboración que permitiese su conservación para su consumo en el interior peninsular²⁶⁴. Dos eran las formas de aderezar el pescado: la salazón, en sus distintas formas húmeda o seca, lo que implicaba el secado dejándose orear a la intemperie. Otra forma era el escabecheado que consistía en una técnica de origen musulmán para la que era preciso el empleo de aceite, vinagre, laurel, limones y sal. El pescado guisado en esta salsa podía permanecer apto para el consumo muchos días, además de resultar muy sabroso y apreciado, sobre todo el escabeche de besugo y de sardina²⁶⁵. El escabeche se preparaba en unas *pailas* o grandes sartenes de cobre a la puerta de las casas, lo que no sólo daba malos olores (el pescado había de ser eviscerado y las calles se llenaban de despojos cuya descomposición provocaba un hedor insoportable) y el riesgo de incendios, por lo distintas disposiciones prohibieron su elaboración dentro de la villa. Como suele ocurrir, la reiteración en esta prohibición es

²⁶² AHPC. Laredo. Leg. 1123, p. 74-83.

²⁶³ AHPUV. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 11.3.1575 en la que se da cuenta del envío de un barril con dos docenas de lampreas para su tío.

²⁶⁴ J. Ortega Valcárcel, *Gentes de mar en Cantabria*, Santander, 1996, pp. 125-134.

²⁶⁵ AHUPV. Carta de Laredo de 16.10.1584 de Juan de Bayona: «Quedo avisado llegaron las seis ollitas de sardinas de provecho que quisiera yo fueran tanta que hubiera tantas que hubiera para todos sus amigos, pero lo poso se estima algunas veces mas de lo que sobra».

la mejor prueba de su incumplimiento. La cantidad de escabeche que se preparaba en Laredo era muy importante, por lo que precisaba de grandes cantidades de materias primas que normalmente se traían de Castilla²⁶⁶.

Los protocolos notariales evidencian que los mulateros podían participar en la comercialización del pescado de forma autónoma; esto es, adquiriendo ellos mismos el pescado para venderlo en el interior, o bien lo hacían como intermediarios de mayoristas. En ambos casos adquirían el producto en los muelles²⁶⁷ y lo comercializaban en un amplio radio de geográfico: por supuesto, tenemos referencias de arrieros burgaleses y palentinos que llevaban las cargas de barriles de pescado a Valladolid, Medina del Campo, Toledo o Madrid. También sabemos de los arrieros de la Alcarria que podían extender sus ventas por el territorio manchego²⁶⁸.

Los cítricos

El que los cítricos fuesen objeto de un activo comercio en esta parte del Cantábrico no deja de sorprender a los que se acercan por primera vez al conocimiento de la economía del periodo. Y es que se suele identificar este tipo de frutos con el Levante mediterráneo español por tratarse de una especie subtropical de origen asiático, con poca tolerancia al frío (la planta muere si la temperatura es inferior a los 3º centígrados bajo cero). Se olvida, sin embargo, que la costa del Cantábrico goza no sólo del efecto moderador de las temperaturas que la proximidad al mar proporciona, sino además que

²⁶⁶ Se concertaba el porte del aceite a los arrieros a 6 rs. por arroba más el precio y según el dato que nos ofrece Agustín Rodríguez de casi 2.000 arrobas consumidas en un año, aunque para unos años más tarde, dan idea de la importancia de esta actividad conservera. A. Rodríguez Fernández, «La pesca en Laredo durante el siglo XVII», en *Anuario Juan de la Cosa*, vol. 6 (1987-1988) p. 86. En la documentación de Córdoba, sabemos que Simón Ruiz participa en el negocio del aceite a través de sus correspondales, adquiriendo grandes cantidades en la cosecha y que luego almacenaba a la espera de un alza de precios, y también sabemos que, al menos parte del aceite consumido procedía de Córdoba, además de Toledo, Guadalajara y Madrid.

²⁶⁷ Agustín Rodríguez señala que la compra se hacía en la forma de subasta «a la baja», a partir de la propuesta del maestre de cada barco y que el remate se liquidaba al domingo siguiente de la subasta. Al parecer existía un conflicto siempre latente entre las necesidades de los habitantes de la villa y los pescadores, que buscaban las mayores cotizaciones. Aunque el Regimiento de Laredo estableciese como prioritario el abastecimiento, se denunciaban los pactos entre pescadores y mulateros, con la connivencia de los hosteleros, en cuyas casas se alojaban los trajineros castellanos. A. Rodríguez Fernández, *op. cit.*, p. 24.

²⁶⁸ AHPC. Laredo. 1123, fols. 74-75. (125.1594). Protocolo en el que se concierta la venta de 13 quintales y tres arrobas de bacalao curadillo por Domingo de la Hoz en 242 reales y medio a unos arrieros de la Alcarria.

tales efectos son reforzados por la presencia de la variante de una corriente marina cálida, la Corriente del Golfo, que asegura un clima con temperaturas medias superiores a las que nos corresponderían por latitud. Los limoneros y naranjos, amparados por muros al socaire de noroeste, todavía hoy no son del todo infrecuentes en los pueblos costeros de Cantabria.

El escorbuto, «la peste del mar», es una enfermedad derivada de la avitaminosis (falta de vitamina C) que era responsable de la muerte de las gentes de mar en mayor medida que otras enfermedades propias de la marinera de la época. Mucho antes de que se descubriese la relación entre la falta de ciertos nutrientes y esta patología, empíricamente se sabía de los beneficiosos efectos del consumo de cítricos.

Como pone en evidencia la documentación, la mayor parte de las naranjas y limones son enviados a Flandes²⁶⁹ y Normandía (Dunkerque y El Havre), aunque también se requieren desde Castilla. También es objeto de exportación el agua de azahar, muy apreciada desde antiguo por sus virtudes terapéuticas. De ella tenemos noticias por un regalo que se le hizo a Simón Ruiz, desafortunadamente por su condición de dádiva desconocemos el precio de tan preciada mercancía.

La exportación de cítricos llegó a ser la principal mercancía exportada de la villa de Laredo y la única forma de garantizar los retornos a los barcos. El Regimiento de Laredo, ya en plena decadencia, en el documento que recogemos a continuación, argumenta ante el Rey en contra de los impuestos y del rigor del «Juez de sacas»; pese a la cautela que hemos de emplear para valorar la objetividad del testimonio, creemos que ilustra el estado a que había quedado reducida la antaño dinámica villa y la importancia que para su economía tenía el comercio de cítricos.

La villa de Laredo otorga poder a Juan de Sarabai, procurador en Valladolid, para que exponga la necesidad y pobreza de la villa. Fue visitada por el Juez sacas hace dos años y desde entonces han salido 8 navíos de guerra contra los enemigos de la fe en Francia, por esta causa no ha habido trato, ni comercio en esta villa, ni han venido barcos forasteros con pan ni mantenimientos, en especial este presente año, que aunque esta villa ha tenido cédula real para sacar los forasteros el dinero que procediese del trigo que trujesen y demás mantenimientos no han venido ninguno (...) que venían navíos para traer

²⁶⁹ AHPC. Protocolos. Leg. 1122. Son muchos los ejemplos, sirva este de un mercader flamenco, Francisco Mons que adquiere 12.000 limones en Laredo para vender en Dunkerque.

mantenimientos de que se carece para llevar en retorno naranjas y limones, que es la principal granjería de la tierra...²⁷⁰.

Nos ha llegado por el testimonio de los propios laredanos que la producción era variable, y que en ocasiones, tal vez de modo hiperólico, se decía que no se podía hallar un solo limón en toda la villa; no obstante, el creciente volumen en el trato que alcanzó este comercio llevó a los consejeros de Felipe II a sugerirle que este tráfico estuviese sujeto al impuesto de la alcabala, del que hasta entonces había estado exento²⁷¹.

Los envíos que hemos encontrado y el tamaño de los barcos en que se cargan nos indican que se trataba de barcos pequeños, de 25 a 50 toneladas, que llevaban esta mercancía como retorno. El precio de las naranjas y limones era, en 1591, de 93 mrs. el millar aproximadamente, es decir, que no se trataba de una mercancía especialmente valiosa. El mayor porte que hemos localizado es un envío de ciento treinta mil naranjas y limones con destino a Abra de Gracia (Le Havre) o Ruán en el navío de Juan de Roncillo²⁷².

El hierro

El hierro es citado como otra mercancía que se embarcaba de manera habitual en el muelle de Laredo. Carmen Ceballos en un documentado trabajo señala que toda la cuenca del río Asón era una de las que contaba con mayor tradición de ferrerías, cuyas primeras noticias aparecen ya en el siglo XIV como exportadoras a Castilla y otros lugares del litoral cantábrico. Cita esta autora como especialmente importantes las ferrerías de Guriezo, Cereceda, Gibaja, Soba y Ramales²⁷³. Laredo tradicionalmente centralizaba el comercio del hierro de todo el valle por privilegio real²⁷⁴. En el alfolí del hierro sito en la villa

²⁷⁰ Ibídem. Protocolos. Leg. 1123, fol. 188.

²⁷¹ Ibídem. Laredo. Leg. 50, fol. 11-12. En una sobrecarta de Felipe II dirigida al Corregidor de las Cuatro Villas, se ordena cumplimiento de la Real Provisión dada en Madrid en la que se manda que dado el incremento de la producción de naranjas y limones y limas que estos paguen alcabalas, disminuyendo su importe de los demás productos gravados por este impuesto.

²⁷² AHPC. Protocolos. Leg. 1122, fol. 110.

²⁷³ C. Ceballos, *Arozas y ferrones. Las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Santander, 2001, p. 38 y ss.

²⁷⁴ AHPC. Laredo. Leg. 1, fol. 41. Provisión real concedida a Laredo por Enrique IV por la que prohíbe a los vecinos de Santoña, Argoños, Escalante y Gama a efectuar cargas y descargas sin licencia de Laredo. Allí, las venas de hierro deberían ser llevadas al alfolí de del hierro de la villa donde deberán pagar los derechos establecidos para, con el

se había de recibir toda la vena de mineral que hubiese sido adquirida no sólo por los vecinos de la villa sino por todas las partidas adquiridas por los vecinos de los pueblos bajo su jurisdicción, incluyendo el Puerto, que estaba fuera de ella. Allí, el mineral había de pagar los derechos correspondientes y ahora provisto del albalá preceptivo podía ser despachado a las ferrerías de la comarca.

En la documentación se suele citar Limpias como el lugar desde donde se habían de verificar las entregas pactadas. El embarcadero de esta localidad, junto con el de Ampuero, era también el que habitualmente recibía los envíos de vena de Somorrostro, destinada a las ferrerías de la zona. El uso de esta vena es significativo pues ello confirma el que las minas de Cabárceno eran poco utilizadas²⁷⁵, y que el mineral había de traerse en pinazas desde los embarcaderos. En los contratos se hacía referencia ocasionalmente a la vena de donde procedía el mineral, probablemente para garantizar la calidad del producto final.

El hierro se labraba en distintas presentaciones: sotil, hilo, trenzados, platín, clavos de quillón y de medio quillón... y se valora en libras o quintales. El precio del hierro oscila entre los siguientes márgenes:

Tabla 13. Precios del hierro.

23.02.1587	578,00 mrs., el quintal de hilo
06.08.1591	742,00 mrs., el quintal de platín de cuatro cabos
1591	1.360,00 mrs., el quintal de clavazón
15.02.1592	952,00 mrs., el quintal
09.06.1592	55,76 mrs., la libra

correspondiente albalá, llevarlas a las ferrerías de la comarca. Este privilegio, como otros, padecerá un lento pero definitivo debilitamiento hasta desaparecer, pese a las protestas de Laredo.

²⁷⁵ A pesar de ser conocidas desde la Antigüedad, el rendimiento de estas minas era escaso debido a que se trataba de una vena pobre, que requería de mucho esfuerzo para su uso y exigía más cargas de combustible para su proceso de reducción. Vid. C. Ceballos, *op. cit.*, p. 62.

El destino de las partidas de hierro era muy variado, aunque predominan Galicia, Asturias, el interior de Castilla²⁷⁶ y, sobre todo, Bilbao, desde donde se reexportaría al mercado europeo²⁷⁷. Este tráfico estaría dominado por los miembros de la oligarquía local laredana, la misma que controlaba las ventas al por mayor de cereales, quienes adelantaría a los ferrones y arozas el dinero para adquirir el mineral y el combustible y también quienes finalmente se harían cargo de la mercancía y la venderían al mejor postor. Es el caso de Domingo del Rivero, antiguo conocido en las ventas de cereal, que asume este tipo de negocios, en una suerte de verleger, que mediante el adelanto del dinero a los productores, financiaba el ciclo productivo y controlaba la distribución final del producto. En una obligación protocolarizada el 6 de agosto de 1591, los dueños de una ferrería de Cereceda entregan a Domingo 44 quintales de hierro platín de 4 cabos puestos en el rívero de Limpias «como se suele dar de mercader a mercader». Lo sorprendente es el bajo precio que se pacta (480 reales), menos de un 50 % del habitual de mercado. La explicación reside en que tan sólo se les paga por la elaboración del producto²⁷⁸. La fecha también coincide el periodo de mayor elaboración del hierro, meses de primavera y verano, cuando era más fácil y cómoda la extracción de la vena de mineral²⁷⁹.

Las ventas de hierro debieron de ser abundantes en algunos periodos pero carecieron de continuidad, probablemente por las graves deficiencias estructurales que padecieron las ferrerías, y entre ellas no era la menor el problema del abastecimiento de carbón de madera para alimentar los hornos²⁸⁰.

El aceite

No es mucho lo que nos ha dejado la documentación a cerca de este producto. Gracias a la proverbial hostilidad que se profesaban los laredanos y

²⁷⁶ AHPUV., Carta de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 23.2.1587 en la que se habla del envío de una bota de hilo de hierro a Medina del Campo, por exceder su precio en la plaza vallisoletana en un 58 % del pagado en Laredo.

²⁷⁷ L. M^a Bilbao, «La industria siderometalúrgica en el País Vasco (1450-1720)», en *Hacienda Pública Española*, Madrid, 1989, pp. 47-49.

²⁷⁸ AHPC. Leg. 1122, fol. 119. Documento de obligación.

²⁷⁹ También en Vizcaya y Guipúzcoa se practica esta forma de organización productiva. Vid. M. Barkham, «Estudio preliminar del comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular y con los archipiélagos de Canarias y de Madeira en 1500-1650», en *Simposio de historia marítima do século xii no xvi*, Pontevedra, 2003, pp. 157-173.

²⁸⁰ C. Ceballos, *op. cit.*, pp. 52 y ss.

santoñeses nos ha llegado una ejecutoria real que dirime uno de los muchos pleitos entablados entre ambas villas, en este caso favorablemente a los intereses de Santoña ya que le autoriza la libre descarga en su puerto de ciertos productos, entre ellos el aceite, utilizado sobre todo para la elaboración de los escabeches de pescado²⁸¹. Desde las áreas de producción, en este caso Córdoba, los correspondentes nos informan de que adquirían regularmente el aceite en las almazaras al peso. Su precio oscila bastante debido a la desigualdad de las cosechas y sobre todo a las fluctuaciones estacionales. Así en el mismo año lo podemos encontrar entre los 17 rs., pagados en Écija²⁸² y los 8 rs. y medio²⁸³ pagados sólo tres meses antes.

La estrategia utilizada por los hombres de Simón Ruiz en las operaciones de compra-venta es clara. Se compraba al precio más barato posible, en los meses de diciembre a enero, para luego venderse con los mayores beneficios cuando éste escaseaba. Las cantidades adquiridas podían estar entre las dos o tres miles de arrobas, lo que suponía un desembolso inicial de 27.000 reales, a lo que habría que añadir los gastos de almacenamientos, «encerrar en los vasos». Estos gastos podían representar una merma en los beneficios considerable, teniendo en cuenta que en un año podían elevarse a 36.000 mrs²⁸⁴. Si el precio de venta llegaba a los 11 rs., el coste de almacenaje llegaría al 16 % del beneficio bruto; sin embargo, cuando la cosecha había sido muy abundante, como fue la de 1583, los precios caían y entonces el excedente quedaba almacenado más de un año. Se excusa Francisco Sánchez: «No es culpa mía que me quede con 2.000 arrobas, que no hay compradores. Quisiera poder venderlo fuera»²⁸⁵. Y es esta posibilidad la que nos permite relacionar el aceite con el comercio atlántico pues sabemos que en efecto Simón Ruiz hizo llegar algunas partidas de aceite hasta Amberes. Desde la ciudad del Escalda, el correspondiente de Simón Ruiz escribe: «Los aceites no se venden a buen precio, porque hay mucha oferta. No creo que suban de precio por haber tenido un invierno suave, que si hubiera helado lo comieran con pan como el año pasado, en lugar de manteca. Me hubiera holgado que Luís Pérez no hubiera comprado mucho, que si se tornase a vender allí, daría más provecho que lo navegado»²⁸⁶.

²⁸¹ AHPC. Sección Laredo. Leg. nº 1123, p. 394.

²⁸² AHUPV. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 22.9.1579.

²⁸³ Ibídem. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 19.12.1579.

²⁸⁴ Ibídem. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 18.5.1585.

²⁸⁵ Ibídem. Carta de Córdoba de Francisco Sánchez de 18.5.1585.

²⁸⁶ Ibídem. Carta de Amberes de Juan de Cuellar de 5.1.1575.

LAS FINANZAS

El crédito, ese flujo vital de la economía, fue impulsado como nunca hasta entonces por la necesidad de liquidez de un pujante mercado. Los mercaderes y los nacientes estados nacionales compiten por garantizarse los medios para compensar sus tráficos y deudas, de ahí que asistamos al florecimiento de las más diversas técnicas de compensación financiera, de las que la documentación es fiel reflejo.

Lo que hemos podido comprobar no es sólo que se utilizasen los más variados efectos cambiarios y mercantiles, adaptando y flexibilizando las formas de crédito hasta entonces conocidas, sino que éstas eran aceptadas por todos los segmentos sociales a los que podía alcanzar su uso. Se ha hablado de la «modernidad» de Simón Ruiz, pero tal atributo no puede individualizarse en el mundo financiero puesto que la necesaria relación con otros mercaderes exigía de éstos análogas actitudes ante las novedades del comercio²⁸⁷.

En nuestro estudio no se alude de forma ordinaria a los instrumentos de crédito sobre bienes inmuebles, como los censos, a pesar de ser estos muy comunes en el periodo –únicamente, en algunas fórmulas de crédito marítimo, se expresa como garantía inespecífica el conjunto de todos los bienes–. Los que más presentes están son las cédulas, las obligaciones y las letras de cambio. A pesar de su aparente similitud –al menos entre las dos primeras–, en la documentación, los correspondientes distinguen claramente el uso de unas y otras, utilizando aquellas que mejor se acomodasen a una amplia y variada casuística; de tal modo es así, que si varián las condiciones en las que se ha pactado el crédito, ciertamente se podía modificar la fórmula empleada²⁸⁸. Por otra parte, un mismo documento puede recoger las distintas fórmulas citadas, atendiendo a las distintas necesidades para las que fueron creadas: el carácter negociable, la disponibilidad de fondos en un lugar concreto o lo perentorio de las necesidades²⁸⁹.

²⁸⁷ En cierta forma contrasta la naturalidad con la que se manejan en España las nuevas fórmulas de crédito con las reticencias que se manifiestan en otros lugares de la Europa atlántica. Vid. H. Touchard, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen âge*, París, 1967, p. 365.

²⁸⁸ Diego Álvarez ante las dificultades para presentar una letra al cobro ante el librado sugiere a Simón Ruiz que convierta ésta en una cédula. AHPUV. Carta de Laredo de Diego Álvarez de 22.3.1570.

²⁸⁹ En general, la historiografía parece coincidir en atribuir a la obligación el papel protagonista en el comercio interior, dado lo generalizado de su uso, por encima de la cédula y de la letra de cambio. Sin embargo, no establecen una diferencia neta entre

Las cédulas son compromisos de pago o pagarés que el prestatario suscribe por una cierta cantidad que ha de ser satisfecha en un cierto plazo de tiempo. La liquidación podía ser hecha por el propio deudor ante el acreedor o alguien con poder para cobrar la deuda, o bien por un tercero²⁹⁰. Las obligaciones eran también reconocimientos de deuda y compromiso de pago a un determinado vencimiento. La diferencia entre una y otra fórmula estaba en el carácter negociable de la obligación, de ahí que requiriese la intervención de un fedatario público que validase el documento. Ello también abría la posibilidad de transferir la deuda a otro, a cambio de una cantidad inferior a la consignada en el documento, es decir inferior a la de su valor nominal. Esta práctica del descuento y su naturaleza hacían que fuese negociable habitualmente en las ferias y de estos atributos queda constancia en la documentación²⁹¹.

Por su parte la letra de cambio es, en nuestra documentación, un medio de transferencia y crédito –y cambio– de uso muy habitual, incluso entre nuestros correspondientes laredanos que no se encontraban entre las «élites» mercantiles, lo que nos da idea de lo generalizado de su utilización a mediados del quinientos²⁹². Toda operación de cambio entre dos plazas –necesariamente habían de estar distantes, la *distantia loci*–, conllevaba habitualmente dos letras de cambio: una para ir y otra para volver. Por

cédula y obligación, cuando para los hombres del xvi sí que se corresponden a fórmulas diferentes. Vid. Passim. R. Gascon, *Gran commerce et vie urbaine au xvie siècle. Lyon et ses marchands*, París, 1971, pp. 273-277; A. del. Vigo, *Cambistas, mercaderes y banqueros en el siglo del oro español*, Madrid, 1997, pp. 43-44.

²⁹⁰ Diego Álvarez vende unas telas a un vecino de Alcalá de Henares por 85.000 mrs., el cual cédula para que sea cobrada 13 días más tarde. Finalmente, la cédula es pagada por un tercero ante Simón Ruiz, como si fuese un beneficiario, para lo cual fue preciso que fuese acompañada de un poder. AHPUV. Carta de Laredo de Diego Álvarez de 7.8.1576.

²⁹¹ Juan de Peñalosa, en un interesante documento, pide a Simón Ruiz que se pague a Juan de Austria una obligación asentada sobre las rentas de los diezmos que él administraba. La obligación se había de negociar en las ferias de Villalón, pero si no hubiese habido pagamientos en esa feria y debido a lo apremiante del caso, pide que se le adelante la libranza. Queda pues implícita la posibilidad de transferir la obligación. Es de suponer que por tratarse de personaje tan principal, no se le practicase descuento alguno. AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Peñalosa de 31.5.1563.

²⁹² La naturaleza de este tipo de documento ha sido tratada por numerosos autores, desde el clásico R. Roover de, *L'evolution de la lettre de change (xvie-xviiie siècle)*, París, 1953; H. Lapeyre, *Une famille de marchands: les Ruiz*, París, 1955; F. Ruiz Martín, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, 1990 (1965); R. Rodríguez González, «La negociación cambiaria en la banca de Simón Ruiz», en A. M. Bernal, (ed.): *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000.

la primera, el mercader entraba en posesión de una cantidad y entregaba firmada una letra al beneficiario; por la segunda, se hacía devolver el dinero, bien tomando una letra sobre la plaza donde tenía el haber, o bien dando una orden a su correspondiente en la plaza para que éste enviase una remesa. Esta operación no sólo era de crédito sino que también era de cambio –cuando se verificaba en monedas diferentes–, lo que equivalía a la percepción de un interés por parte del prestamista, puesto que siempre había una *distantia temporiis* y por ende un *lucrum cessans*, beneficio potencial²⁹³. Así pues, entre la ida y la vuelta del dinero acostumbraba a haber una diferencia o beneficio originado tanto en las tasas de cambio como en los tipos de interés²⁹⁴. Por ejemplo, entre Lisboa y Medina, tal interés solía ser del 3 % al 3 ½ %, hasta un máximo del 5 %, siempre en créditos cortos de tres a cinco meses, para pagos de feria casi siempre. También se menciona un interés anual del 12 %. Además había que cargar las correspondientes costas y comisiones, las cuales oscilaban entre las dos décimas y el medio punto porcentual, que ya era considerado *imposible de sufri*²⁹⁵. Claro que con ello no siempre se garantizaban los beneficios. En ocasiones, la ida y la vuelta del dinero se hacían a una misma tasa o incluso más baja, lo que irritaba a nuestros correspondentes. Tales eran las fluctuaciones en la valoración de las monedas y tan inopinado el curso de los cambios.

Para el caso de Laredo y comenzando por los ejemplos más comunes, los correspondentes se encargan *presentar al cobro*, como beneficiarios, las letras presentadas a un *dador*, relacionado con Simón Ruiz. Las cantidades percibidas se asientan en las cuentas comunes abiertas o, más habitualmente, se remiten a través de los criados²⁹⁶. Es frecuente que estas operaciones tengan que ver con créditos concedidos en Flandes, bien por ser amortizaciones de deudas allí contraídas por los marinos por causa de vituallas o

²⁹³ Sobre la concepción económica del tiempo en la Edad Moderna y su asociación al préstamo con interés véase J.A. Maravall, *Estado moderno y mentalidad social, II*. Madrid, 1986, pp. 75-85. Y sobre la legitimidad moral de los cambios y las razones argüidas por los canonistas –entre ellas la *distantia loci*– véase la obra de A. Vigo, del. *Cambistas, mercaderes y banqueros en el Siglo de Oro español*. Madrid, 1997, pp. 269-271.

²⁹⁴ Una actualizada visión del desarrollo de las prácticas financieras y sus particularidades se puede ver en C. J. de, Carlos Morales, «Mercado financiero y crédito del soberano en el tránsito de Carlos V a Felipe II. La intervención en los tipos de cambio mediante la pragmática de 1551-1557», en *STVDIA HISTORICA*, 25, Salamanca, 2003, pp. 269-309.

²⁹⁵ Ó. Lucas Villanueva, «*Las relaciones financieras...*» p. 183.

²⁹⁶ Juan de Bayona se encarga de cobrar a los hermanos Pedro y Juan de Escalante de 256 ½ ducados, que es aceptada y pagada. AHUPV. Carta de Laredo de 20.6.1583 de Juan de Bayona.

mercaderías, bien por que los propios laredanos se convierten en *librados*²⁹⁷ (pagadores). Este es el caso de Pedro de Bayona, que acepta y paga la letra de los mercaderes Giles Fernan y Cía., en la que el beneficiario es el propio Simón Ruiz. Como no tenía cuenta abierta con el de Medina se remiten los 365 ducados con Gregorio de la Encina, criado burgalés de confianza²⁹⁸.

En el caso de las mercancías que se despachan en la misma villa laredana o comercializadas desde ella, también se emplea la letra. En estos casos no se justifica por tratarse de operaciones iniciadas en Amberes, Nantes o Hamburgo, sino por exigencias de la propia operación ya que ésta se concreta en las ferias de pagos castellanas. Los herederos de Pedro de Bayona, Martín de Bayona y su primo Diego de Quintana, protagonizan operaciones de venta de cereales o cobre procedentes del Báltico, remitidos por Luís Álvarez Caldera y Alonso de la Bárcena, que ya hemos estudiado en este mismo trabajo. Tenemos noticia de letras por distintos importes enviadas por ellos a Simón Ruiz como beneficiario, de las que se ruega sean asentadas en las cuentas abiertas correspondientes del *trigo de Galicia*, o del cobre, a nombre de los distintos acreedores.

El interés que muestran los correspondientes en el manejo de las letras de cambio es un dato elocuente sobre los beneficios que les reportaba. Así, lo demuestra una operación que podemos seguir entre septiembre y noviembre de 1579 de Juan de Bayona: Jaques Ugarte, flamenco estante en Valladolid, le pide que se haga cargo de una letra de 400 ds., que adeudaba a Simón Ruiz. Esta operación lleva implícito un descuento del que –lógicamente– no se nos informa. Se le pide pues a Simón Ruiz que de *beneficiario* pase a *librado* y que para ello recurra a dos mercaderes vallisoletanos que adeudan a Juan de Bayona unas mercaderías suyas. La falta de liquidez del de Laredo la atribuye éste a la necesidad de pagar fletes y despachar navíos –hay un reproche implícito a Simón Ruiz porque no esté más diligente en el pago de

²⁹⁷ No nos es posible cuantificar el volumen del capital transferido a Flandes por esta vía, pero dada la relevancia de los mercaderes de Laredo –escasa– y la frecuencia con que aparecen los mercaderes flamencos como tomadores se nos antoja que no debiera de ser despreciado en los estudios sobre el particular. Sobre el estado de la cuestión Carlos Álvarez nos informa de que España envió una media anual de 1.500.000 ds., y afirma: «Se desconocen los detalles relacionados con la transferencia efectiva del dinero entre España y Amberes: ¿Cómo llegaba el dinero, si era en letras o en metálico, si la conexión entre Madrid y Amberes era directa o indirecta...?». C. Álvarez Nogal, «La transferencia de dinero a Flandes en el siglo XVII», en VV. AA.: *Banca, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1505-1700)*, Madrid, 2006, pp. 205-206.

²⁹⁸ AHPUV. Carta de Laredo de Pedro de Bayona de 4.2.1581.

sus deudas contraídas con él-. Añade en otra carta las cuentas de mercancías que se le adeudan en Madrid, Valladolid y Toledo, para que algún criado de Simón Ruiz las cobre. Incluso se ofrece él mismo a estar en Medina en 15 días y pagar la deuda. Simón Ruiz acepta²⁹⁹.

También hay noticias de *fallidos*, de letras protestadas. La carta de Hernando de Somado es un intento desesperado por evitar el protesto, más por su significado de descrédito, de «dita», que por la pérdida en sí. Solicita éste poder hacer frente al pago fuera de plazo en Burgos, o que se haga a Juan de Bayona librado de la misma³⁰⁰. Se justifica por estar postrado en cama por enfermedad –y no mentía, que sabemos que murió poco después dejando numerosas deudas-. También el de una letra sobre un crédito de 71.000 mrs., amortizado anticipadamente al giro del documento y que se pide no se acepte. La letra una vez fue recibida le fue devuelta al tomador³⁰¹.

El que las letras se negocien ocasionalmente en Lyón o Amberes, y el que los Bonvisis sean mencionados por los correspondientes de Laredo nos permite entrar en contacto con el *gran juego* de las finanzas internacionales y su relación con el tráfico mercantil. Y es que tras analizar las vicisitudes del tráfico de mercancías procedentes del exterior desde la perspectiva del puerto de Laredo y de sus protagonistas, quedaba por resolver el interrogante de cómo se compensaban estos tráficos.

Castilla era la receptora de importantes remesas de numerario procedentes del continente americano, lo que condicionaba una situación habitual de *languidez* o liquidez. La avidez con la que Europa esperaba los tesoros españoles se saciaba esencialmente a través de tres fórmulas: la primera consiste en lo que el profesor Vicens Vives llamaba «el mecanismo ricardiano» del movimiento internacional de los metales preciosos³⁰², que se sustanciaba en las llamadas «sacas» de numerario en metálico³⁰³; el segundo, las

²⁹⁹ AHPUV. Cartas de Laredo de Juan de Bayona de 28.9.1579 y 4.11.1579.

³⁰⁰ Ibídem. Carta de Laredo de Hernando de Somado de 25.2.1585.

³⁰¹ Ibídem. Carta de Laredo de Martín de Bayona y Diego de Quintana de 9.12.1587.

³⁰² Esta cuestión ha sido tratada en profundidad por R. Carande, *Carlos V y sus banqueros. Los caminos del oro y de la plata*. III, Barcelona, 1990 (1967); también por F. Ruiz Martín, *Las finanzas españolas durante el reinado de Felipe II*, en *Cuadernos de Historia*, Madrid, 1968, pp. 1189-1202; B. Vicens Vives, J.: *Historia económica de España*, Barcelona, 1977 (1959), p. 339.

³⁰³ No son frecuentes en las cartas las alusiones a las exportaciones de numerario en metálico. Lamberto Lamberti, factor de los Bonvisis, inquieto por las dificultades para transferir fondos a Nantes a través de los mecanismos de compensación financiera que exigía

transferencias monetarias auspiciadas por la Corona mediante los asientos para pagar la política exterior, de los que hablaremos más adelante; y, por último, el mecanismo de los cambios fundado en la distinta valoración de las monedas en unas y otras plazas. Los mercaderes importadores, como Simón Ruiz, habían de moverse en esta circunstancia a la que el producto de sus ventas no hacía sino contribuir. Por ello, necesitaban de mecanismos de transferencia de capitales a los lugares donde adquirían sus mercaderías, alimentando así el mecanismo de los intercambios.

Simón Ruiz gozaba de una situación privilegiada toda vez que a su condición de gran mercader importador une la de formar parte de una vasta red comercial, en parte sobrevenida por los lazos familiares, en parte desarrollada sobre la base de su reconocido prestigio como hombre de solvencia. El dinamismo de su ejecutoria empresarial le lleva a ofrecer sus servicios como intermediario financiero a otros mercaderes, castellanos o extranjeros, necesitados de su infraestructura para trasladar fondos allí donde lo precisaban o con fines meramente especulativos.

Hay que tener en cuenta que para la segunda mitad del siglo XVI la eficiencia de los distintos instrumentos de crédito empleados era ciertamente notable: el uso generalizado de la letra de cambio³⁰⁴, el endoso³⁰⁵, la doble

el concurso de Lyon, sugiere el traslado de dinero: «No sería mal negocio a 352 (rs?), pudiendo navegar con facilidad, se envíe al puerto (Bilbao?, Laredo?) con brevedad que no faltará licencia para sacarlos, y naos para Nantes, y me parece que a menudo vienen en flota; con viento cierzo suelen venir naos de Nantes». AHPUV. Carta de Lamberto Lambert de Valladolid de 9.3.1575.

³⁰⁴ Sobre la extensión del uso de este instrumento financiero en el área atlántica se puede consultar a y a Van Der Wee, H.: «Anvers et les innovations de la technique financière au XVIe et XVIIe» en *Annales, A.E.S.C.* XXII, pp. 1067-1089. Para Castilla y Medina del Campo, F. H. Abed Al-Hussein, «Los cambios y el mercado del dinero medinense», en E. Lorenzo Sanz (ed.), *Historia de Medina del Campo y su tierra*, II, Valladolid, 1986, pp. 67-74.

³⁰⁵ Este medio utilizado por los mercaderes para compensarse sus deudas y tenía la ventaja de suplir el giro bancarios o compensación de deudas, ya que ésta sólo podía hacerse en dos partes y hasta el tope de una cantidad común, mientras que el endoso movilizaba el saldo de uno a favor del otro, permitiendo pagar a un tercero. Vid. H. Lapeyre, «Los orígenes del endoso de letras de cambio en España», en *Moneda y Crédito*, 52, Madrid, 1955, pp. 3-20. También a A. del Vigo, *Cambistas, mercaderes y banqueros en el Siglo de Oro español*, Madrid, 1997, p. 47. Nosotros hemos encontrado escasas referencias directas por lo que su uso no debió de ser muy común, al menos para las redes comerciales septentrionales, aunque sí sabemos se utilizaban de forma regular entre Valladolid y Sevilla.

contabilidad financiera³⁰⁶, el *clearing*³⁰⁷, y tampoco resulta infrecuente el uso en la documentación de la *ricorsa*³⁰⁸... Se trata, en definitiva, de un rico panorama de intercambios financieros en el que intervienen elementos procedentes de la larga tradición italiana, de origen medieval, en técnicas e instrumentos mercantiles, así como el sistema flamenco de las ferias de pagos, que sirviesen para dar respuesta a las novedades impuestas por el mercado³⁰⁹.

A través del estudio de la correspondencia comercial que el mercader medinense mantuvo con sus correspondentes en las distintas plazas europeas hemos tratado de desentrañar la mecánica de los intercambios. Una compleja red tejida sobre los nodos que constituyen los centros financieros de Lyon, Besançon, Amberes, Medina del Campo, Lisboa³¹⁰, Sevilla, etc. y que se extiende en sus extremos desde el Báltico hasta el Mediterráneo. Los beneficios obtenidos con la venta de los productos importados eran dirigidos en forma de créditos allí donde el beneficio fuese mayor. Normalmente, aquellos que envían créditos al exterior quieren recibir pronto el reembolso, mientras que los que compraban en el exterior preferían que sus correspondentes negociasen los pagos a través de operaciones con otras plazas, utilizando para ello a los que andaban por la feria buscando a quién ofrecer sus créditos y convertirse en dadores de sus letras. Es lógico pensar que en estas operaciones, el comprador de mercancías pretendiese especular y obtener algún beneficio que le hiciese más rentable la operación: «Aviso para Vm (Simón Ruiz) de Felipe Jorge con la letra de cambio de 1.500 ds., que sobre

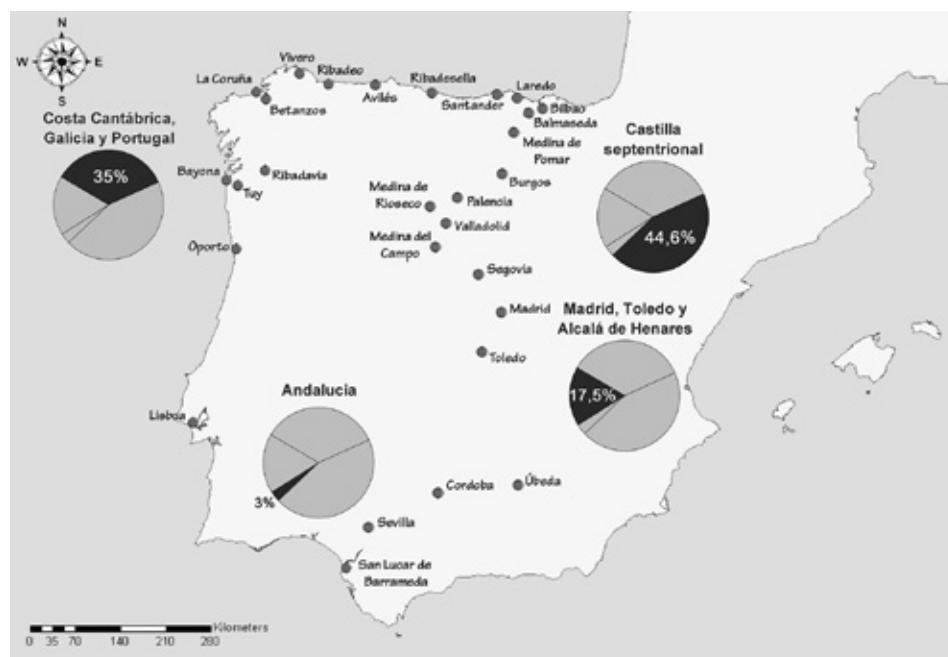
³⁰⁶ Para el estudio sobre la contabilidad en este periodo, véase a R. Rodríguez González, *Mercaderes castellanos en el siglo de oro*, Valladolid, 1995.

³⁰⁷ AHPUV. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 18.3.1575. Dice: «y a la vista de ésta, haga buenos a Tomás Ximénez 1.500 cruzados y los pone a cuenta de los que Vm. ha cobrado del añil...».

³⁰⁸ Ibídém. Carta de Lisboa de Antonio Gómez d'Elvas de 16.9.1577 en la que se solicita de Simón Ruiz un crédito en Medina del Campo a causa de una insolvencia temporal, y para compensarlo se le envía una letra de cambio en la que se incluye la frase «páguese a Vm mismo», pidiéndole que se cobre él mismo como si fuese persona extraña. En esta fórmula la letra se dirige a un tomador que también juega el papel de beneficiario, por lo que está más próxima la préstamo ordinario que al recambio. Tal vez su uso se justifique como una forma de superar una situación de insolvencia temporal. Vid. Lapeyre, H. *Une famille...* p. 322.

³⁰⁹ Véase el trabajo de H. Casado Alonso, «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI». *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*, 1994, pp. 181-187.

³¹⁰ Sobre las relaciones financieras entre Castilla con la capital portuguesa puede consultarse a Ó. Lucas Villanueva, «Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580» en *STVDIA HISTORICA*, vol. 23, pp. 173-198.



Mapa 7. Relaciones financieras en la correspondencia.

Fuente: Elaboración propia AHPUV.

Vm me envía. Mande se ponga a mi cuenta y se aguarde hasta el tiempo de feria, en la cual se avisará lo que se hará³¹¹. Cuando se preveía la llegada de una importante cantidad de numerario siempre era preferible espaciarla o demorarla, agotando al máximo la flexibilidad del mercado, pues, como se ha dicho, la depreciación estaba indisolublemente ligada a la inactividad. Entonces –como ahora– era esencial que el dinero no estuviese *en caja*.

³¹¹ AHPUV. Carta de Laredo de Andrés de la Maza de 17.8.1587. «Aviso para Vm (Simón Ruiz) de Felipe Jorge con la letra de cambio de 1.500 ds., que sobre Vm me envía. Mande se ponga a mi cuenta y se aguarde hasta el tiempo de feria, en la cual se avisará lo que se hará».

LAS CONCLUSIONES

El propósito de este trabajo ha sido el de ampliar el conocimiento sobre nuestro pasado a partir de unas fuentes que, dada su particular naturaleza, nos permitían atender tanto aquellos pequeños detalles como a los aspectos que podríamos denominar estructurales, de más largo alcance. El hecho de poder combinar una perspectiva histórica desde lo cotidiano, que nos aportase una imagen más vívida de la realidad, con el mundo de los grandes mercaderes, los tráficos de mercancías, de compensaciones financieras nos resultaba enormemente sugestivo. A pesar de los inconvenientes que presenta: carácter fragmentario de la información, subjetividad, dispersión de los datos, etc., la explotación de la documentación epistolar merece, sin duda, mayor atención que la que hasta ahora se le ha prestado.

Una de nuestras preocupaciones era la de confirmar la existencia de un espacio económico diferenciado en sus límites y naturaleza, homogéneo y dinámico, del cual participan los puertos cantábricos, Bilbao y Laredo, fundamentalmente, como vínculo necesario entre Castilla y los mercados europeos septentrionales. En anteriores investigaciones habíamos intuido tal identidad al percibir que no sólo los tráficos de mercancías sino también el circuito de crédito y financiación que las soportaba se inscribían en unos límites espaciales, permeables pero definidos, que corresponden a lo que se puede denominar el Atlántico septentrional, por ser éste el escenario en el que se desarrollan los tránsitos y vicisitudes de la realidad estudiada. El comercio americano ha ejercido tal atracción sobre los historiadores y tanta ha sido la calidad de los estudios desarrollados que resulta tan razonable como injusto el olvido sobre otros espacios económicos peninsulares. Es claro que hasta el último tercio del quinientos, el peso económico del norte castellano es muy superior de los que se había considerado. Y es que si se acepta la circunstancia de que Castilla padecía una balanza comercial negativa para con Europa, se ha de reconocer el protagonismo de los puertos cantábricos, a los que les cabe la tarea de recibir y encaminar esos tráficos hacia los centros consumidores del interior peninsular. La historiografía no

había dado la importancia merecida a la entidad real de estas villas costeras y al volumen de mercancías que transitaban por ellas. Sirva este trabajo de investigación para situarlas en una posición más justa.

Castilla había logrado una pujanza económica extraordinaria cuyo origen se remonta a los últimos años del medioevo y que alcanza su cenit en el último tercio del siglo XVI, cuando también comienza su ocaso. En ese cambio de coyuntura nos encontramos a Simón Ruiz, el cual aparece como un personaje perfectamente representativo de este periodo, y también de espacio económico. Unido por lazos económicos y familiares al mercado europeo atlántico, renuncia voluntariamente, bien es verdad que tras algún tropiezo, a participar en el mercado de Sevilla, auténtico eje de las relaciones entre Europa y América. Es además heredero de toda una brillante tradición empresarial, la de los mercaderes del septentrión castellano; él mismo era de origen burgalés, aunque desarrolle su actividad en Medina del Campo. Su biografía representa la vida de un mercader de éxito, un hombre de orígenes relativamente modestos, de gran capacidad y ambición, que logró codearse con los hombres más influyentes de la España de Felipe II, lo que es tanto como decir de la potencia hegemónica del momento.

Como empresario desarrolló sus negocios fundamentalmente como importador de telas, que luego vendía en el mercado castellano. La demanda urbana potencia el consumo de los nuevos tejidos, lo que evidencia tanto un cambio de percepción del valor de uso del vestido como la existencia de un mercado cuyas necesidades habían de ser satisfechas. A las cualidades como hombre de negocios que le condujeron al éxito empresarial habría de añadirse el uso que hizo de la vasta red comercial, de la que él mismo era su vértice. Desconocemos desgraciadamente si el volumen de correspondencia comercial almacenada en sus oficinas era o no excepcional en el mundo de los mercaderes del quinientos; no obstante, sí podemos afirmar que el uso que Simón Ruiz hizo de la información de que dispuso en cada momento fue tremadamente eficaz hasta el punto de poderse entregar al tráfico financiero cuando las mercancías importadas dejaron de proporcionarle beneficios seguros.

La superioridad de Bilbao es indiscutible en el conjunto de los tráficos que arribaban a las costas cantábricas. Eran varias las circunstancias que apoyaban su preeminencia: la posición estratégica, su estatuto fiscal, los recursos naturales... Ello no impide empero que Laredo se empeñe en arrebatarla la consigna de los transportes marítimos procedentes de Nantes, audacia engrandecida por el hecho de que son precisamente las mercancías

procedentes de Bretaña las que más importancia tenían en ese momento para el puerto vizcaíno. Cabría preguntarse si tal iniciativa estaba fundada sobre argumentos sólidos o bien era el producto de la desesperación que había podido ofuscar el juicio de los laredanos hasta el punto de hacerles pasar por viable un proyecto descabellado, cuando estaban siendo expulsados de sus puertos tradicionales del Canal de la Mancha. Como se ha visto, a pesar del fracaso, realmente sí les asistieron razones, aunque ciertamente no lo suficientemente poderosas.

Todo nos llevó a reflexionar a cerca de la importancia de este puerto montañés. «La historia la cuentan los vencedores». Este aforismo nos sirve para explicar, en parte, el protagonismo que luce Santander en la historiografía local. No obstante, la superioridad mercantil que a lo largo del siglo xvi manifiesta Laredo sobre los restantes puertos cántabros es evidente. Lo mismo cabría afirmar para los puertos del occidente cantábrico que aparecen como dependientes de los tráficos de redistribución protagonizados por barcos vascos y laredanos.

Si sorprendente es el dinamismo comercial de los mercaderes y regidores laredanos, el protagonismo de la laredana de Inés de Limpias es una de esas raras excepciones capaces de hacernos reconsiderar nuestros juicios sobre el papel de la mujer en el siglo xvi. A partir de ahora habremos de matizar la idea de una sociedad controlada por los varones, en la que las actividades mercantiles nos parecían un espacio absolutamente reservado para los hombres.

El transporte marítimo aventajaba en rapidez y capacidad de carga al terrestre, aunque sobre él gravitase permanentemente el riesgo. En la documentación hemos visto cómo el mar embravecido, inmisericorde, hacía naufragar barcos y marineros, lo que era aceptado como una circunstancia más de la vida de los puertos, no así las acciones de los armados, corsarios o piratas que acechaban los mares y que acabaron por estrangular la navegación, al menos para los barcos españoles. Los esfuerzos de la Corona por garantizar la seguridad de la navegación, consciente de la importancia económica de estos tráficos, bien se revelaron insuficientes o bien contraproducentes, pero en cualquier caso definitivamente impotentes frente a la decadencia de la flota cantábrica. Así lo evidencia el descenso del número de embarcaciones que desembarcaron en los últimos años del siglo así como su sustitución progresiva por barcos franceses y flamencos. El que algunos marinos y empresarios de Laredo dedicaran sus barcos y tripulaciones al corso revela hasta qué punto se había reducido su participación en unos

tráficos, que, aunque en menor medida, seguían practicándose con otros protagonistas y otros caminos.

Antes de que la ruina alcanzase a nuestros protagonistas pudimos alcanzar a ver las complejidades del tráfico mercantil. Burgos había proyectado su dinamismo económico sobre los puertos cántabros haciéndoles copartícipes de su prosperidad.: la organización y reglamentación de la navegación y sus averías, los seguros marítimos, la organización de los fletes de exportación de lanas; toda la arquitectura, en resumen, del transporte marítimo dependía de ellos, en una suerte de relación dependiente y subordinada que se hará más evidente cuando las fuerzas de la ciudad del Arlanzón flaqueen.

A otro nivel, la documentación nos permite adentrarnos en el ámbito de los negocios de menor fuste; aquellos que, por su número, constituyen el alimento principal de la vida económica de las villas costeras. La supervivencia de Laredo tras el ocaso burgalés se explica en la actividad inercial de estos tráficos modestos, cuya naturaleza y organización se orientaba preferentemente al comercio de cabotaje a la vista de la costa cantábrica y del Atlántico portugués.

Los caminos de la mar y de la tierra. Los puertos de mar constituyan el fin de una primera etapa. El modesto potencial consumidor de estas regiones explica su carácter de agentes redistribuidores, lo que a su vez precisaba de ciertas infraestructuras viarias y de transporte. Un lugar común de la historiografía regional es la atribución a las deficientes comunicaciones entre la costa y el interior la causa del secular atraso económico. Matizamos esta afirmación en el sentido de que, sin negar esas malas condiciones viarias, se podrían comparar en su deficiencia a otras muchas regiones europeas y que, sin embargo, disfrutarían de un desarrollo económico positivo. Y es que dados los medios de transporte empleados, las mulas, no pudieron resultar en modo alguno determinantes. Fueron otras las causas del fracaso económico finisecular, más relacionadas con procesos estructurales que con la altura de nuestras montañas. El estudio de los costes del transporte terrestre ha puesto en evidencia una oscilación sujeta a una variedad de causas que van desde la falta de retornos a las campañas de capturas del besugo, así como que su repercusión en los costes finales no resulta tan importante como se había sostenido.

Por otra parte, hemos profundizado en el comercio textil tanto por su relevancia económica como por ser la mercancía sobre la que contamos con más información. Se reconoce el dominio de los tejidos de lino y de suertes

similares sobre los de lana, lo que en sí es ya síntoma de la vitalidad de la industria pañera castellana, capaz, por sí sola de satisfacer la mayor parte de la demanda interna. Además de relacionarse con el gusto por los nuevos tejidos, la moda y el creciente mercado urbano. Un breve análisis de las principales regiones productoras nos conduce a las técnicas de compra-venta de los tejidos, y la importancia de los ritmos estacionales que rigen tanto a los productores como a los consumidores, pero aquí y allá se manifiestan inequívocos síntomas de que la demanda exige mayor estabilidad y continuidad, lo que necesariamente había de trasladarse a los centros oferentes. Son aires de modernidad los que emanan de esta correspondencia mercantil.

La propia documentación se mostró tan prolífica en el detalle de algunas de las cuentas liquidadas que nos invitó a calcular, si quiera fuese en algunas partidas importadas, no sólo cuáles eran los beneficios netos sino también cómo se distribuían los gastos que generaba la operación. Como hemos comprobado el transporte marítimo supone una fracción considerable hasta el punto de hacer rentable la venta de lienzos desembarcados en los puertos cantábricos en lugares tan distantes como Toledo o, incluso, Córdoba. En un mercado aún tan desarticulado, los beneficios eran muy variables y dependían de los lugares en los que se vendían, pese a lo cual, una circunstancia tenían en común estos y los otros, la lentitud de circulación de los capitales invertidos.

La participación de los puertos cantábricos en el comercio internacional no se limitaba a las telas, si bien, en la documentación, la presencia de otras mercancías es secundaria, no por ello carece de interés. Todas y cada una nos ofrecen una perspectiva diferente y enriquecedora de la realidad de este puerto: el cereal era la clave del abastecimiento urbano que la reglamentación trataba de garantizar Cantabria, tan ligada a Castilla sufre como en carne propia la crisis productiva castellana, pero tenía a su mano remedio, el llamado trigo de la mar, que en realidad era sobre todo centeno. Tres productos característicos del comercio de importación, como eran la cera, la sal y el cobre nos permiten conocer la naturaleza de su tráfico y de las operaciones a ellos asociadas.

Sobre el tráfico de mercancías, el tráfico financiero. El rápido desarrollo que adquieren en siglo XVI las distintas técnicas de compensación de cuentas y de intercambio de efectos financieros sorprende por el grado de eficacia y por la flexibilidad que proporcionan al mercado, así como por la generalización de su uso hasta entre los mercaderes modestos. Muchas de estas formas de crédito se hallan representadas en la documentación: simples cédulas, las

llamadas obligaciones y, por supuesto las letras de cambio. No es ésta quizá la documentación más adecuada para analizar la mecánica concreta de las fórmulas de crédito, pero en cambio sí que permite reconstruir las grandes líneas de los tráficos financieros: desde la presencia en la documentación de las plazas financieras más importantes a la referencia a las operaciones que tenían lugar entre ellas y sus protagonistas.

Esta documentación y sus protagonistas favorecen el deseo de trascender el ámbito local a otros marcos más generales que permitan ofrecer una explicación más compleja y, creemos, que más cabal de la realidad histórica. Es así como la villa Laredo representa un papel sin duda modesto pero necesario en el gran juego del comercio internacional castellano con el Atlántico norte.

BIBLIOGRAFÍA

- ABED AL HUSSEIN, F. H.: «Las ferias de Medina y el comercio de la lana, 1514-1573», en Lorenzo Sanz, E. (Coor.): *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986.
- «El comercio de los géneros textiles: seda, paños y lienzos», en Lorenzo Sanz, E. (Coor.): *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986, pp. 43-54.
- «Los cambios y el mercado del dinero medinense», en Lorenzo Sanz, E. (Coor.): *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986, pp. 67-74.
- «Las compañías o asociaciones de mercaderes», en Lorenzo Sanz, E.: *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986, pp. 191-212.
- ANGULO MORALES, A.: «Grandes negocios y tramas mercantiles a finales del reinado de Felipe II. La plaza de Vitoria y sus hombres de negocios», en VV. AA.: *Felipe II (1527-1598), Europa y la Monarquía Católica II*, Madrid, 1998, pp. 67-89.
- ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte, 1618-1639*, Barcelona, 1975.
- ALONSO GARCÍA, D.: «Ducados entre dos dinastías. La circulación de capital entre Castilla y Flandes a comienzos del siglo XVI», en VV. AA.: *Banca, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1505-1700)*, Madrid, 2006, pp. 85-104.
- ALVAR EZQUERRA, A.: *El nacimiento de una capital europea, Madrid entre 1561-1606*, Madrid, 1989.
- ALVAREZ NOGAL, C.: «La formación de un mercado europeo de la plata. Mecanismos y costes de transporte en España», en *Congreso de la A.E.H.E*, Santiago de Compostela, 2005.
- «La transferencia de dinero a Flandes en el siglo XVII», en VV.AA: Banca, crédito y capital. La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1505-1700), Madrid, 2006, pp. 205-232.
- ANES, G.: *Las crisis agrarias en la España moderna*, Madrid, 1970.
- «Tendencias de la producción agrícola en la tierras de la Corona de Castilla (s. XVI a XIX)», en *Hacienda Pública Española*, nº 55, Madrid, 1978.
- AZAOLA, J. J.: «Elementos de análisis cuantitativos de los registros privados: ejemplo de los registros Ruiz de Nantes», en *Comunicación en Actas de las Iª Jornadas*

- de Metodología Aplicada de las Ciencias Históricas*, Santiago de Compostela, 1975, pp. 781-793.
- *Cultivos, cosechas y pastoreo en la España Moderna*, Madrid, 1999.
- BALL, J. N.: *Merchants and merchandise*, Londres, 1977.
- BALLESTEROS Y BARETTA, A.: *La marina cántabra. De sus orígenes al siglo xvi*, Santander, 1968.
- BARKHAM, M.: «Estudio preliminar del comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular y con los archipiélagos de Canarias y Madeira en 1500-1650», en *Simposio de Historia marítima do século xii no xvi*, Pontevedra, 2003, pp. 157-173.
- «Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)», en *Actas del V Congreso del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994.
- BARO PAZOS, J.: *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*, Santander, 1999.
- BARREIRO MALLÓN, B.: «Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica», en Lobo Carrera, M y Suárez Grimón, V. (Eds.): *El comercio en el Antiguo Régimen*, II, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 60-81.
- BASAS FERNÁNDEZ, M.: «Mercaderes burgaleses en el siglo de oro», en *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 126-127, Burgos, 1954, pp. 156-169.
- *El Consulado de Burgos en el siglo xvi*, Madrid, 1963.
- «Burgos, plaza de cambios en el siglo xvi», en *HISPANIA*, XXVIII, nº 110, Madrid, 1968, pp. 564-593.
- *Banqueros burgaleses en el siglo xvi*, Burgos, 1964.
- *El crecimiento de Bilbao y su comarca*, Bilbao, 1969.
- BAULANT, M.: *Lettres de négociants marseillais. Les Frères Hermite, 1570-1612*, París, 1953.
- BENEDICT, P.: «Rouen's foreign trade during the era of Religious wars», en *The Journal of European Economic History*, nº 13, 1984, pp. 29-73.
- BENNASAR, B.: *Valladolid en el siglo de oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo xvi*, Valladolid, 1983 (1966).
- «Consommation, investissements, mouvements de capitaux en Castille aux xvie et xviiie siècles», en VV. AA.: *Cojuntures économiques, structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse*, París-La Haya, 1974, pp. 139-155.
- «Facteurs sévillans au xvie siècle», en Annales, economies, societes, civilisations, XII, París, 1957, pp. 60-70.
- BERMÚDEZ CAÑETE, A.: «La decadencia económica de España en el siglo xvi. Ensayo de una interpretación», en *Revista de Economía Política*, Enero-Abril, Madrid, 1956.

- BETRÁN MOYA, J. L.: *Historia de las epidemias en España y sus colonias (1348-1919)*, Madrid, 2006.
- BOITEAUX, L. A.: *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, París, 1968.
- BOMBÍN PÉREZ, A.: *La Inquisición en el País Vasco*, Bilbao, 1997.
- BONNASIÉ, P.: «Contrats d'affrètement et comerse maritime à Barcelona au XVII^e siècle», en *Revue d'Histoire économique et sociale*, XXXV, París, 1957, pp. 255-265.
- BORREGUERO BELTRÁN, C.: «Los problemas de las comunicación en el gobierno de Felipe II: la relación espacio-tiempo», en VV. AA.: *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Lisboa, 1998, pp. 403-435.
- BOTTIN, J.: «Grand comerse et produit textile à Rouen (1550-1620)», en *Bulletin du Centre des Spaces Atlantiques*, 5, 1990, pp. 265-279.
- BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, (1966). — Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, Madrid, 1984.
- BRAUDEL, F. y SPOONER, F. C.: *Prices in Europe from 1450 to 1750 en The Cambridge economic history of Europe*, IV, Cambridge, 1967.
- BRULEZ, W.: *Le commerce international des Pays Bas au XVII^e siècle: essai d'apreciation quantitative*, en *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, XLVI, 1968, pp. 1205-1221.
- BRUMONT, F.: «Le cont du transport entre Bilbao et Medina del Campo vers 1570», en *Annales du Midi*, 156, 1982, pp. 237-272.
- CARANDE, R.: *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, 1990 (1943). — «Telares y los paños en el mercado de lanas de Segovia», en Spallanzani, M. (Ed.): *Produzione, commercio e consumo dei pan di lana (nei secoli XII-XVIII)*, Florencia, 1976. — «Siete estudios de la Historia de España», Barcelona, 1977. — «Otros siete estudios de la Historia de España», Barcelona, 1978. — «Cartas de mercaderes», en *Moneda y Crédito*, nº 9, 1944, pp. 1-37.
- CARLOS MORALES, C. J. de.: «Mercado financiero y crédito del soberano en el tránsito de Carlos V a Felipe II. La intervención en los tipos de cambio mediante la pragmática de 1551-1557», en *STVDIA HISTORICA*, 25, Salamanca, 2003, pp. 269-309. — *Felipe II, un imperio en bancarrota: la Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del rey prudente*, Madrid, 2008.
- CARRIÓN ISCAR, F. J.: «Un ejemplo del comercio burgalés en el Atlántico: los negocios de la Compañía de García y Miguel de Salamanca», en Lobo Carrera, M y Suárez Grimón, V. J.: *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 81-91.

- CASADO ALONSO, H.: «Finance et commerce international au milieu du xvie siècle: la compagnie des Bernuy», en *Annales du Midi*, 195, 1991, pp. 323-343.
- «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en VV. AA.: *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, pp. 177-247.
- «Crecimiento económico y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (siglos XV y XVI)», en Fortea Pérez, J. I. (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la corona de Castilla (siglos XVI-XVIII)*, Santander, 1996, pp. 283-322.
- «Le commerce des «marchandises de Bretagne» avec l'Espagne au xvie siècle», en *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 102, Rennes, 2000, pp. 29-50.
- «El comercio español en las rutas del Norte en la época de Carlos V», en Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Carlos V y Felipe II: *Carlos V, europeísmo y universalidad*, IV, Madrid, 2000, pp. 129-158.
- «Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)», en Casado Alonso, H. (Ed.): *Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, pp. 15-56.
- «Burgos, Bolsa internacional de seguros en los siglos XV y XVI», en *Cuadernos de Historia del Seguro*, Año 1, nº 3, pp. I-VI.
- CASADO SOTO, J. L.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988.
- «Santander, el caso de una villa de desarrollo urbano bajo-medieval paralizado en el siglo XVI», en VV. AA.: *La ciudad hispánica durante los siglos XIII al XVI*, Madrid, 1985.
- *Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII*, Santander, 1986.
- *Cantabria en los siglos XVI y XVII*, Santander, 1986.
- CASTILLO PINTADO, A.: «El mercado del dinero en Castilla a finales del siglo XVI. Valor nominal y curso de los juros castellanos en 1594», en *Anuario de Historia Económica y Social*, 3, Madrid, 1970, pp. 92-104.
- «Les banquiers portugais et le circuit d'Amsterdam», en *Annales*, xix, París, 1964, pp. 311-316.
- CAUNEDO DEL POTRO, B.: «Compañías mercantiles castellanas a fines de la Edad Media, en *Medievalismo*, 3, 1993, pp. 39-58.
- «Contribución al estudio del transporte marítimo en el Mar Cantábrico (1475-1492)», en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa»*, IV, Santander, 1981-1982, pp. 9-54.
- CEBALLOS, C.: *Arozas y ferrones. Las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Santander, 2001.
- CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Las armadas de Felipe II*, Madrid, 1988.
- CHAUNU, H. y P.: *Séville et l'Atlantique (1505-1650)*, París, 1955-1959.

- CIPOLLA, C. M.: *El gobierno de la moneda*, Barcelona, 1994.
- *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700*, Barcelona, 1965.
- COONAERT, E.: *Les français et le commerce international. Anvers, fin du xve-xviiie siècle*, París, 1961.
- *La draperie-sayetterie d'Hondshoote*, París, 1930.
- CORCHADO SORIANO, J.: «El camino de Toledo a Córdoba», en *Anuario de Historia Económica y Social*, 1, 1968, pp. 621-634.
- COROMINAS, J. y PASCUAL, J. A.: *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, 1985.
- DENZEL, M.A.: «From the european to the World-wide casheless payment (16th to 18th centuries). A survey», en Bernal, A.M. (Ed.): *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000, pp. 705-727.
- DE ROOVER, R.: *La evolution de la lettre de change (xiv-xviii siècles)*, París, 1953.
- DÍEZ HERRERA, C.: «Ámbitos de dominio y ámbitos de dependencia. La villa y su entorno rural en la Edad Media», en Fortea Pérez, J. I. (Ed.): *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, Santander, 2002, pp. 71-92.
- DUPLESSIS, R. R.: *Transición al capitalismo en Europa durante la Edad Moderna*, Zaragoza, 2001.
- ECHEVARRÍA ALONSO, M. J.: *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo xvii*, Santander, 1995.
- EHENBERG, R.: *Le siècle des Fugger*, París, 1952.
- EIRAS ROEL, A.: *Estudios sobre agricultura y población en la España Moderna*. Santiago de Compostela, 1990.
- «Agricultura y población en la Galicia Moderna (siglos XVI-XVIII)», en II Xornadas de Historia de Galicia. Aspectos da realidade galega (séculos XVI o XX), Orense, 1986, pp. 13-43.
- ESPEJO, C. y PAZ, J.: *Las antiguas ferias de Medina del campo, su origen, su importancia y causa de su decadencia y extinción*. Valladolid, 1912.
- FALCÓN RAMÍREZ, J.: «Ámbitos y rutas marítimas españolas: Mar del Norte, Mediterráneo, Atlántico y Pacífico», en VV. AA.: *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración*, Madrid, 1989, pp. 5-34.
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval en la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1946.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: «Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao en los años 80 y 90», en VV. AA. *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, vol. IV, Madrid, 1998, pp. 115-135.

- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, L.: «La construcción naval en el Cantábrico a fines de la Edad Media. Técnicas, modelos e innovaciones en el puerto de Santander», en *Revista Edades*, 10, Santander, 2002, pp. 97-123.
- FERREIRA PRIEGUE, E.: «Pontevedra, la trayectoria de un puerto medieval entre los siglos XII y XVI», en *Simpósio de Historia Marítima do Século XII ao XVI*, Pontevedra, 2003, pp. 63-71.
- FORTEA PÉREZ, J. I.: «Las ciudades de la Corona de Castilla en el Antiguo Régimen: una revisión historiográfica», en Boletín de la Asociación de Demografía Histórica, XIII-3, 1995, pp. 19-59.
- «Economía, arbitraismo y política en la Monarquía hispánica a fines del siglo XVI», en *Manuscrits: Revista d'història moderna*, nº 16, 1998, pp. 155-176.
- *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1980.
- *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla. Las ciudades ante la política fiscal de Felipe II*, Salamanca, 1990.
- (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (S.XVI-XVIII)*, Santander, 1997.
- (Ed.): *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, Santander, 2002.
- GARCÍA SANZ, A.: *Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla la Vieja. Economía y sociedad en tierras de Segovia de 1500 a 1814*, Madrid, 1977.
- «Competitivos en lanas pero no en paños: lana para la exportación y lana para los talleres nacionales en la España del Antiguo Régimen», en *Revista de Historia Económica*, 2, Madrid, 1994, pp. 397-434.
- GARCÍA Y SANZ, A.: El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI, en Actas del V Congreso del Consulado de Burgos, Burgos, 1995.
- GASCON, R.: *Gran commerce et vie urbaine au XVIe siècle. Lyon et ses marchands*, París, 1971.
- GAZZANIGA, J. L.: *Introduction historique au droit des obligations*, París, 1992.
- GELABERT GONZÁLEZ, J. E.: «El declive urbano en Castilla, 1500-1800» en *Obra doiro de Historia Moderna*, Santiago de Compostela, 1990, pp. 131-161.
- *La bolsa del Rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*, Barcelona, 1997.
- *Santiago y la Tierra de Santiago de 1500 a 1640*, La Coruña, 1982.
- «Comercio, guerra y paz en los puertos atlánticos», en Fortea Pérez, J. I. y Gelabert González, J. E. (Eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Santander, 2006, pp. 281-300.
- GENTIL DA SILVA, J.: *Marchandises et finances. Lettres de Lisbonne (1563-1578)*, París, 1959.

- *Stratégie des affaires a Lisbonne entre 1596 et 1607. Lettres marchandes des Rodríguez d'Evora et Veiga*, París, 1956.
- GIRARD A.: *Le commerce français à Seville et Cádiz au temps des Habsburgs: Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux xvie et xviie siècles*, París, 1932.
- GLAMANN, K.: «The Economic organization of Early Modern Europe», from *The Cambridge Economic History of Europe*, V, Cambridge University Press. 1985 (1977), pp. 333-410.
- GÓMEZ CENTURIÓN, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988.
- «Pragmatismo económico y tolerancia religiosa: Los acuerdos Cobham-Alba de 1576» en *Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 8, Madrid, 1987, pp. 57-81.
- GONZÁLEZ ENCISO, A.: «La protoindustrialización en España», en *Revista de Historia Económica*, nº 1, 1984, pp. 11-37.
- «Las manufacturas textiles en el entorno de la monarquía hispánica», en VV. AA.: *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Madrid, 1998, pp. 19-37.
- GONZÁLEZ FERRANDO, J. M.: «Los libros de cuentas de la familia Ruiz, mercaderes-banqueros de Medina del Campo (1551-1606)», en *Actas del I Congreso sobre Archivos Económicos de Entidades Privadas*, Madrid, 1983, pp. 23-45.
- GONZÁLEZ PRIETO, F. J.: *La ciudad menguada: Población y economía en Burgos, s. XVI y XVII*, Santander, 2006.
- GOODMAN, D.: *Spanish naval power, 1589-1665*, Cambridge, 1997.
- GORIS, J. A.: *Etude sur les colonies marchandes meridionales (portugais, espagnols, italiens). L'Histoire des débuts du capitalisme moderne*, Lovaina, 1925.
- GOUBERT, P.: *Beauvais et les beauvaisis de 1600 a 1730*, París, 1960.
- GRAFE, R.: *Northern Spain between the Iberian and Atlantic worlds: trade and regional specialisation, 1550-1650*, (Ph. doc.), University of London, 2001.
- GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao*, Bilbao, 1913.
- GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *Estudio sobre la decadencia de Castilla. La ciudad de Valladolid en el siglo XVII*, Valladolid, 1989.
- HEERS, J.: «La mode et les marchés des draps de laine: Gênes et la montagne la fin du Moyen Age», en *Annales*, XXVI, 1971, 1093-1117.
- HOHENBERG, P.; LEES, L. H.: *The making of urban Europe (1000-1950)*, Londres, 1985.
- IBÁÑEZ PÉREZ, A.: *Burgos y los burgaleses en el siglo XVI*, Burgos, 1990.
- IRADIEL MURUGARREN, P.: *Evolución de la industria textil castellana en los siglos XIII-XVI. Factores de desarrollo, organización y costes de la producción manufacturera de Cuenca*, Salamanca, 1974.

- ISRAEL, J. I.: *Empires and entrepots*, Londres, 1990.
- JEANNINE, P.: *Les marchands au XVIE siècle*, París, 1957.
- JEULIN, P.: «Actes d'affrètement de navires de la «contratacion» entre Bilbao et Nantes (XVIE-XVIIe)», en *Annales de Bretagne*, 33, 1953, pp. 91-128.
- KRIEDTE, P. (et alii): *Industrialización antes de la industrialización*, Barcelona, 1986.
- *Feudalismo tardío y capital mercantil*, Barcelona, 1989 (1982).
- LAMBERT-GORGES, M. (et alii): *Les élites locales et l'état dans l'Espagne moderne du XVIE au XIXE siècle*, París, 1992.
- LANZA GARCÍA, R.: «Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias», en Fortea Pérez, J. I. (Ed.): *Transiciones: Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*, Santander, 2002, pp. 93-139.
- *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1991.
- Población y familia campesina en el Antiguo Régimen. Liébana, siglos XVI-XIX, Santander, 1988.
- *Ciudades y villas de la cornisa cantábrica en la Época Moderna*, en Fortea Pérez, J. I. (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*, Santander, 1997, pp. 165-201.
- *Población y familia campesina en el Antiguo Régimen. Liébana, siglos XVI-XIX*, Santander, 1988.
- *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen. Cantabria, siglos XVI-XVIII*, Santander, 2009.
- LAPEYRE, H.: «El comercio de Bilbao en el siglo XVI», en *Curso de Conferencias sobre cuestiones históricas y actuales de la economía española*, Bilbao, 1957, pp. 133-151.
- «Simón Ruiz Embito y su carrera de hombre de negocios», en Lorenzo Sanz, E. (Coor): *Historia de Medina del Campo*, II, Valladolid, 1986, pp. 367-380.
- *Une famille de marchands: les Ruiz*, París, 1955.
- *Simon Ruiz et les «asientos» de Felipe II*, París, 1953.
- *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981.
- «Los orígenes del endoso de letras de cambio en España», en *Moneda y Crédito*, 52, 1955, pp. 3-20.
- «El archivo de Simón Ruiz y Cosme Ruiz», en *Moneda y Crédito*, junio, 1948, pp. 1-13.
- LARRAZ, J.: *La época del mercantilismo en Castilla (1500-1700)*, Madrid, 1963.
- LEA, H. C.: *Historia de la Inquisición española*, Madrid, 1983 (1906).
- Le GOFF, J.: *Mercaderes y banqueros en la Edad Media*, Buenos Aires, 1984.

- LINES, A.: «El tiempo atmosférico en el siglo de Felipe II», en *Actas del Simposio «Felipe II y su tiempo»*, San Lorenzo del Escorial, 1998, pp. 673-679.
- LOBO CARRERA, M.: *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988.
- «El conocimiento de embarque en el comercio canario europeo del siglo XVI», en Martínez Saw, C.(Coor.): *El Derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 11-29.
- LOHMAN, G.: *Les Espinosa, une famille d'hommes d'affaires*, París, 1968.
- LORENZO SANZ, E.: «Los Ruiz Embito en el comercio con Sevilla y América», en Lorenzo Sanz, E. (Coor): *Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986, pp. 393-414.
- *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1980.
- LUCAS VILLANUEVA, Ó.: «Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580», en *STUDIA HISTORICA*, 23, Salamanca, 2001, pp. 173-198.
- *Las relaciones comerciales hispano-portuguesas (1563-1580)*, Tesina inédita, Universidad de Cantabria, Santander, 1994.
- «Le commerce entre la France et l'Espagne dans la seconde moitié du XVIe siècle à travers les Archives Ruiz», en J. Ph. PRIOTTI, G. SAUPIN (Dirs): *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négocios et ports (XVE-XVIIIe siècle)*, Rennes, 2008.
- *El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempos de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz con Laredo*, en *STUDIA HISTORICA*, 34, 2012, pp. 255-279.
- MACKAY, A.: *Money, prices and politics in fifteenth century castille*, Londres, 1981.
- MADRAZO MADRAZO, S. *Las redes de transporte en la España del Antiguo Régimen en las comunicaciones entre Europa y América: 1500-1893*, Madrid, 1993.
- MADDALENA, A.: «Affaries et gens d'affaries lombards sur les foires de Bisenzone. L'exemple des Lucini», en *Annales*, XXII, París, 1967, pp. 939-990.
- MAGALHAES GODINHO, V.: *L'économie de l'empire portugais aux XVe et XVIe siècles*, París, 1969.
- MARAVALL, J. A.: *Estado moderno y mentalidad social (siglos XV al XVI)*, Madrid, 1986.
- MARCOS MARTÍN, A.: «Sobre burgueses y burguesías durante la primera mitad del siglo XVI», en VV. AA.: *Carlos V europeísmo y universalidad*, 4, Sociedad esetatal para la conmemoración de los centenarios de Carlos V y Felipe II, Granada, 2001, pp. 443-466.
- «Comunicaciones, mercado y actividad comercial en el interior peninsular durante la época moderna», en Lobo Carrera, M. y Suárez Grimón, V. J.: *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 187-205.
- *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*, Barcelona, 2000.

- *Auge y declive de un núcleo mercantil y financiero de Castilla la Vieja. Evolución demográfica de Medina del Campo durante los siglos XVI y XVII*, Valladolid, 1978.
- MARTINEZ GIJÓN, J.: «La práctica del fletamiento de mercancías con las Indias (siglo XVI)», en *Historia, Instituciones, Documentos*, 10, Sevilla, 1987, pp. 119-156.
- MARTINEZ GUITIÁN, L.: *Aportación a la historia de Santander. Construcción naval y navegación en curso durante el reinado de Felipe II*, Santander, 1935.
- Naves y flotas de las Cuatro Villas de la Costa, Santander, 1942.
- MARTÍNEZ VALVERDE, C.: «Aspectos marítimos del reinado de Felipe II», en *Actas del Simposium «Felipe II y su época»*, II, San Lorenzo del Escorial, 1998, pp. 311-388.
- MAURO, F.: *Le Portugal et l'Atlantique au XVII siècle (1570-1670)*, París, 1960.
- MAZA SOLANO, T.: «Diezmos de mercaderías en los puertos del mar de Castilla, arancel del cayaje en la villa de Laredo y capitulaciones de ésta con el Condestable de Castilla», en *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*, Santander, 1957, pp. 224-234.
- «El comercio de lanas por el puerto de Santander con Flandes y Francia en los años 1545 y 1551», en VV. AA.: *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña*, Santander, 1957, pp. 316-348.
- MELIS, F.: «Orígenes de la banca moderna», en *Moneda y Crédito*, 116, 1971, pp. 3-18.
- MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951.
- MIER PÉREZ, E.: *Sobre la Inquisición en Cantabria*, Santander, 1999.
- MOLAS, P.: *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Salamanca, 1985.
- MOLENAT, J. P.: «Chemins et ponts du Nord de las Castille aux temps des Rois Catholiques», en *Mélanges de la Casa de Velásquez*, VII, Madrid, 1971, pp. 115-162.
- MOLIONIÉ-BERTRAND, A.: *Au Siècle d'or. La population du Royaume de Castille au XVIe siècle*, París, 1985.
- MOLLAT, M.: *Le commerce maritime normand au XVIe siècle et dans la première moitié du XVIe siècle*, París, 1952.
- «Notes sur la vie maritime en Galice au XIIe siècle d'après l'Histoire Compostellae», en *Anuario de Estudios Medievales*, I, 1964, pp. 531-540.
- MONTEMAYOR J.: *Toledo entre la fortune et déclin*, Limoges, 1996.
- «La red urbana en Castilla la nueva en los siglos XVI y XVII», en *Brocar, Cuadernos de investigación histórica*, 13, 1987, pp. 141-153.
- MORINEAU, M.: «Bayonne et Saint-Jean-de-Luz. Relais du commerce néerlandais vers l'Espana au début du XVIIe siècle» en *Actas du Quatre-vingt-quatorzième congrès national des sociétés savantes*, Pau, 1969.
- NADAL, J.: *La población española (siglos XVI-XX)*, Barcelona, 1964.

- «La revolución de los precios españoles en el siglo XVI. Estado actual de la cuestión», en *HISPANIA*, 77, 1959, pp. 503-529.
- *España en su cento (1516-1598). Un ensayo de interpretación*, Barcelona, 2001.
- NIETO SÁNCHEZ, J. A.: *La protoindustrialización en Castilla, 1350-1850*. Tesis Doctoral, UCM, Madrid, 1999.
- ORTEGA VALCÁRCEL, J.: *Gentes de mar de Cantabria*, Santander, 1996.
- OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español en el Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, 1992.
- OTTE, E.: «Sevilla, plaza bancaria europea en el siglo XVI», en *Dinero y Crédito (siglos XV al XIX)*, Actas del I Coloquio internacional de Historia Económica, Madrid, 1978, pp. 89-112.
- PARKER, G.: *El ejército de Flandes y el Camino Español*, Madrid, 1976.
- «The emergence of modern finance in Europe, 1500-1730», en *Fontana Economic History of Europe*, 2, London, 1974, pp. 527-594.
- PÉREZ BUSTAMANTE, R.: «El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla, siglos XIV y XV», en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*, París, 1981.
- *Las salinas de Cantabria: aspectos económicos, jurídicos y técnicos de las explotaciones y yacimientos de sal en las Asturias de Santillana*, Santander, 1978.
- PÉREZ GARCÍA, J. M.: «La España agraria septentrional durante el Antiguo Régimen (1500-1830)», en *STVDIA HISTORICA*, 29, Salamanca, 2007, pp. 83-129.
- PÉREZ MOREDA, V. y REHER, D. S.: *Demografía histórica en España*, Madrid, 1988.
- PHILLIPS, C. R.: «The Spanish wool trade, 1500-1780», en *The Journal of Economic History*, 42, nº 4. 1982, pp. 775-795.
- PI CORRALES, M. de Pazzis.: *España y las potencias nórdicas: «La otra Invencible», 1574*, Madrid, 1983.
- «Pedro de Valdés y la Armada de Flandes (1575)», en *Cuadernos de Historia Moderna*, 9, Madrid, 1988, pp. 35-45.
- PRIOTTI, J. PH.: *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle. Genèse d'une croissance*, Lilles, 2004.
- «Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au XVIe siècle», en *Annales de Bretagne*, 3, Rennes, 1993, pp. 265-283.
- *Los Echávarri. Mercaderes bilbaínos del siglo de oro. Ascensión económica y social de una familia*, Bilbao, 1996.
- «El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI», en *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, San Sebastián, 2003, pp. 193-206.

- «Estructura y funcionamiento del sistema asegurador bilbaíno en Europa durante el siglo XVI», en *Letras de Deusto*, vol. 31, nº 93, 2001, pp. 173-186.
- «En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (XVIe-XVIIe siècles). Les muletiers yangois du Quichotte», en 126 *Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*, Toulouse, 2002, pp. 109-152.
- REGUERA, I.: *La Inquisición española en el País Vasco*, San Sebastián, 1984.
- «La Inquisición en los puertos vascos y sus mecanismos de control», en VV. AA. *Congreso Mundial Vasco*, III, Vitoria, 1988.
- REMOLINA SEIVANE, J. M.: «La ciudad histórica de Laredo», en VV. AA.: *Villas al mar. Ciudades medievales*, Santander, 2001, pp. 96-103.
- RINGORSE, D.: *Imperio y península: ensayos sobre la historia económica de España (s. XVI-XIX)*, Madrid, 1987.
- ROCHE, D.: *La culture des apparences*, París, 1989.
- RODENAS VILLAR, R.: *Vida cotidiana y negocio en la Segovia del siglo de oro. El mercader Juan de Cuellar*, Salamanca, 1990.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A.: «El comercio de paños y lienzos en Santander en el siglo XVII», en *Revista Altamira*, 50, Santander, 1993, pp. 51-66.
- «La pesca en Laredo durante el siglo XVII», en *Anuario del Instituto de Estudios Montañeses Juan de la Cosa*, VI, (1987-1988).
- «El comercio de cereales en la villa de Santander durante el siglo XVII», en *Revista Altamira*, LIV, Santander, 1998, pp. 7-28.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R.: *Mercaderes castellanos en el siglo de oro*, Valladolid, 1995.
- «La negociación cambiaria en la banca de Simón Ruiz», en Bernal, A. M. (Ed.): *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2000, pp. 679-694.
- ROOVER, de R.: *L'evolution de la lettre de change (XVIE-XVIIe siècle)*, París, 1953.
- RUIZ MARTÍN, F.: «Las ferias de Medina de Campo», en Lorenzo Sanz, E. (Coor.): *La Historia de Medina del Campo*, Valladolid, 1986, pp. 267-288.
- *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, 1990 (1965).
- «Las finanzas españolas durante el reinado de Felipe II», en *Cuadernos de Historia*, Madrid, 1968, pp. 1189-1202.
- «Crédito y Banca, comercio y transportes en la etapa del capitalismo mercantil», en *Actas de las I Jornadas Metodología de la Historia Moderna*, Santiago de Compostela, 1975, pp. 725-749.
- *La banca española hasta 1782*, Madrid, 1970.
- «La población española al comienzo de los tiempos modernos», en *Cuadernos de Historia, Anexos de la Revista «Hispania»*, 1, pp. 189-206.
- *Los alumbres españoles. Un índice de la coyuntura económica europea en el siglo XVI*, Madrid, 2005.

- SARTI, R. *Vida en familia. Casa, comida y vestido en la Europa Moderna*, Barcelona, 2002 (1999).
- SCHICK, L.: *Un grand homme d'affaires du début du XVIe siècle, Jacob Fugger*, París, 1965.
- SOLINIS ESTALLÓ, M.A.: *La alcabala del Rey, 1474-1504. Fiscalidad en el partido de las Cuatro Villas cántabras y las merinadades de Campoo y Campos con Palencia*, Santander, 2003.
- STRADLING, R. A.: *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, 1992.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959.
- SUÁREZ GARMENDIA, M. A.: «La construcción de muelles en los puertos de la Costa de la Mar de Castilla la Vieja, al final de la Edad Media», en *Anuario de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa»*, VII, Santander, 1998, pp. 9-34.
- TANGUY, J.: *Le commerce du port de Nantes au milieu du xvie siècle*, París, 1956.
- «L'exportation des toiles de la France de l'ouest en Espagne dans la seconde moitié du xvie siècle», en Sánchez, J. P.: *Dans le sillage de Colom, l'Europe du portant et le découverte du nouveau monde (1450-1650)*, Rennes, 1996.
- TENENTI, A.: *La formación del mundo moderno*, Barcelona, 1985.
- «Formes d'assurance multirisque à Raguse au milieu du XVIe siècle», en
- GASCON, R. (Coor.): *Lyon et l'Europe. Hommes et sociétés*, Lyon, 1980, pp. 279-297.
- THOMSON, I. A. A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y Administración en la España de los Austrias*, Barcelona, 1981.
- TOUCHARD, H.: *Le commerce maritime Breton à la fin Moyen Âge*, París, 1967.
- TRUCHUELO GARCÍA, S.: *La provincia de Guipúzcoa: relaciones de poder en la dinámica corporativa provincial (1550-1640)*, Tesis Doctoral, Universidad de Cantabria, 2003.
- Guipuzcoa y el poder real en la Alta Edad Moderna, San Sebastián, 2004.
- ULLOA, M.: *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977.
- «Unas notas sobre el comercio y la navegación españoles en el siglo XVI», en *Anuario de Historia Económica y Social*, 2, Madrid, 1969, pp. 191-237.
- «La producción y el consumo en la Castilla del siglo XVI», en *HISPANIA*, XXXI, 117, Madrid, 1971, pp. 5-30.
- URIA RIU, J.: «Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la Edad Media (siglos XIII al XVI)», en VARIOS, Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana, Oviedo, 1979, pp. 313-367.
- URIARTE MELO, C.: «Transport et march, dans la mer cantabrique au XVIe siècle. Les difficultés des marchés alternatifs», en *118e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*, Pau, 1993, pp. 314-354.

- URIOL SALCEDO, J. I.: *Historia de los caminos de España*, Madrid, 1990.
- VALDOR ARRIARÁN, M.: *Libro de Cuentas de Laredo, 1538-1553*, Santander, 2002.
- VAN DER WEE, The growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth-sixteenth Centuries), 3 vols. La Haya, 1963.
- «Anvers et les innovations de la technique financiere au xvie et xviie siècles», en *Annales*, XXII, París, 1963, pp. 1067-1089.
- VAN DURME, M.: *El cardenal Granvela (1517-1586)*, Madrid, 2000 (1957).
- VAQUERIZO GIL, M.: «Notas sobre la decadencia de Laredo en la segunda mitad del siglo XVI», en *ALTAMIRA*, Santander, 1974, pp. 121-137.
- «La obra de los muelles de Laredo en los siglos XVI y XVII», en *Anuario del Instituto de Estudios Montañeses Juan de la Cosa*, V, Santander, 1983-1986, pp. 86-185.
- «Las alcabalas de Laredo en el siglo XVI», en *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, vol. 1, Santander, 1976, pp. 255-272.
- VAQUERIZO GIL, M. y PÉREZ BUSTAMENTE, R.: Colección diplomática del Archivo Municipal de Santander, Santander, 1982.
- VAS MINGO, M. M.; LUQUE TALAVÁN, M.: *El laberinto del comercio naval*, Valladolid, 2004.
- VÁZQUEZ DE PRADA, V.: *Lettres marchandes d'Anvers*, París, 1960.
- *Aportaciones a la Historia económica y social. España y Europa, siglos XVI y XVII*, Pamplona, 2000.
- «Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI», en VV. AA.: *Las sociedades ibéricas y el mar a fines del siglo XVI, II* Madrid, 1998, pp. 37-57.
- VIGO GUTIERREZ, A. del.: *Cambistas, mercaderes y banqueros en el siglo de oro español*, Madrid, 1997.
- VILAR, P.: *Oro y moneda en la Historia, 1450-1920*, Barcelona, 1969.
- Cataluña en la España moderna, Barcelona, 1987.
- VIÑAS MEY, C.: «Notas sobre materias primas, capitalismo industrial e inflación en Castilla durante el siglo XVI», en *Anuario de Historia Económica y Social*, 3, Madrid, 1970, pp. 339-431.
- WALLERSTEIN, I.: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, 1979 (1974).
- WEISSER, M.: «The decline of Castilla revisited: The case of Toledo», en *European Economic History*, II, 1973, pp. 614-640.
- WIESNER, M. E.: «¿Buhoneros insignificantes o mercaderes esenciales? Las mujeres, el comercio y los servicios en Nuremberg durante la Edad Media», en Amelang, J. S. y Nash, M. (eds.): *Historia y género: las mujeres en la Europa Moderna y Contemporánea*, Madrid, 1990, pp. 177-189.

- YERDEGAY, E.: *Historia del Correo*, Madrid, 1891.
- YUN CASALILLA, B. y TORRAS, J.: *Consumo, Condiciones de vida y comercialización: Cataluña, Castilla, siglos XVII-XIX*, Valladolid, 1999.
- *Sobre la transición al capitalismo en Castilla. Economía y sociedad en Tierra de Campos (1500-1830)*, Salamanca, 1987.
- «Aristocracia y crecimiento económico en Castilla: algunas reflexiones a partir de los Pimentel y los Enríquez (siglos XVI y XVII)», en *Revista de Historia Económica*, 3, 1985, pp. 443-472.
- «Pautas de consumo, estilos de vida y cambio político en las ciudades castellanas a fines del Antiguo Régimen», en Fortea Pérez, J. I. (Ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*, Santander, 1997, pp. 245-282.
- *Marte contra Minerva. El precio del imperio español, c.1450-1600*, Barcelona, 2004.
- «Valladolid en Castilla. Economía y consumo», en VV. AA, *Valladolid. Historia de una ciudad*, II, Valladolid, 1999, pp. 457-490.
- ZABALA AGUIRRE, P.: *Las alcabalas y la Hacienda Real en Castilla*, Santander, 2000.

ANEXOS

FUENTES MANUSCRITAS

Archivo Histórico Provincial Universitario de Valladolid

Sección Simón Ruiz

Laredo	193 cartas en las cajas 2, 10, 11, 13, 18, 21, 25, 30, 35, 40, 48, 50, 57, 65, 72, 75, 81, 89, 92, 99, 115, 125, 132, 138, 139, 146 y 159.
Santander	4 cartas en las cajas 92 y 101.
Castro Urdiales	2 cartas en la caja 30.
Lyon	28 cartas en la caja 199.
Nantes	49 cartas en la caja 27 y 112.
Ruán	12 cartas en la caja 2.
Amberes	41 cartas en la caja 4.
Segovia	8 cartas en la caja 26.
Valladolid	34 cartas en la caja 27.
Medina del Campo	31 cartas en la caja 26.
Salamanca	5 cartas en la caja 26.
Córdoba	53 cartas en las cajas: 1, 2, 18, 21, 25, 30, 40, 99.
Bilbao	62 cartas en la caja 24, 27, 28 y 107.

Madrid	16 cartas en la caja 25.
Lisboa	384 cartas en las cajas 1, 2, 3, 4, 6, 8, 12, 15, 17, 20, 23, 28, 34, 39, 46, 55, 63, 164, 186, 187, 190.
Toledo	40 cartas en las cajas 25 y 26.
Burgos	43 cartas en la caja 18, 24, 35 y 107.
Briviesca	1 carta en la caja 28.
Vitoria	7 cartas en la caja 27.
Belorado	8 cartas en la caja 28.
Sevilla	12 cartas en la caja 7.

Archivo Histórico Provincial de Cantabria

Sección Laredo

Legajos	4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 16, 19, 25, 27, 35, 43, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 61, 62, 65, 67, 68, 69, 78, 79, 80, 84, 85, 86, 88.
---------	--

Protocolos notariales

Legajos	1.122, 1.123, 1.164, 1.622, 1.706 y 6.086.
---------	--

Diversos

Legajos	16 y 52.
---------	----------

Archivo Municipal de Santander

Actas de la Junta de Cuatro Villas

Legajo	A 5 (números 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12).
--------	--

Archivo General de Simancas*Contaduría Mayor*

Legajos 161 y 162.

Consejo y Junta de Hacienda

Legajos 252 y 254 (45).

Dirección General del Tesoro (Inventario 75)

Legajos 322, 561, 563, 564, 626, 1.200, 1438, 1468.

FUENTES IMPRESAS

VALDOR ARRIARÁN, M.: *Libro de cuentas de Laredo, 1538-1553*, Santander, 2002.

CUÑAT CISCAR, V. M^a: *Documentación medieval de la villa de Laredo, 1200-1500*, Santander, 1998.

BARÓ PAZOS, J.: *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*, Santander, 1999.

BLANCO CAMPOS, E.; ÁLVAREZ LLOPIS, E.; GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A.: *Libro de Concejo (1494-1522) y documentos medievales del Archivo Municipal de Castro Urdiales* Santander, 1996.

VAQUERIZO GIL, M.; PÉREZ BUSTAMANTE, R.: *Colección diplomática del Archivo Municipal de Santander*, Santander, 1982.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Pesos y medidas

Pesos y medidas de las telas

Tejidos	Piezas por fardo (aprox.)	Varas por fardo	Peso por fardo
Navales	65		6 arrobas
Bocaranes	90		10 arrobas
Ruanes	18-20		
Holandas	18-20	124	12-20 arrobas
Fustanes	36		6 arrobas
Anacostes	16		
Angeos	7-9	300-315	10 arrobas
Brines	5-7	430-450	
Bretañas	15		
Lavales	50-55		
Melinges	4-6	290-300	
Brines	4-6		
Malobrines	8-10		
Cofres de ruanes		620	
Lienzos blancos	18-20	430-450	

Medidas de longitud

Legua	5,50 km
Vara	3 pies, equivalente a 4 palmos, equivalente a 0,835 m
Pie	1/3 vara
Palmo	1/4 de vara
Ana	0,61 varas

Medidas de peso

Quintal	4 arrobas, equivalente a 46 kg.
Arroba	25 libras, equivalente a 11,5 kg.
Libra	26 onzas, equivalente a 0,46 kg.
Onza	1/16 de libra, 28,75 gramos.

Medidas de capacidad

Cántara/o	8 azumbres, equivalente a 16 litros.
Azumbre	1/4 de cántara, equivalente a 2 litros.
Cuartillo	1/4 de azumbre, equivalente a 0,5 litros.

Medidas de áridos

Carga	4 fanegas, equivalente a 168 litros.
Fanega	12 celemines, equivalente a 55 litros.
Celemín	4 cuartillos, equivalente a 4,62 litros.

La moneda

Conceptos básicos

Ley: Proporción de metal fino contenido en el total del peso de la moneda

Talla: Consiste en la cantidad de veces en que se divide la unidad ponderal o patrón. Como el patrón tiene un peso invariable, si aumenta la talla, la moneda disminuye su valor. La talla responde al número de monedas que deben obtenerse del marco específico del metal.

Peso de la moneda: El peso de la moneda se puede calcular, conociendo el peso de la unidad patrón y la talla de la moneda mediante la fórmula.

Marco: Es el patrón para pesar las monedas acuñadas. Se podía expresar: «talla de 72 en marco», ello quería decir que debían obtenerse 72 monedas acuñadas.

Tipos de monedas

España

Real: Es una moneda de plata, cuyo peso está en 3,43-3,48 granos. Su ley era de 11 dineros y 4 granos, y una talla de 67 piezas por marco. Equivale a 34 maravedíes.

Ducado: moneda de oro, equivalente a 11 rs. o 375 mrs. Pesa 3,6 g de peso.

Pistola: moneda equivalente a 2 escudos.

Maravedí: moneda básica de cuenta. Los múltiplos eran el cuartillo (8 ½ mrs.), cuarto (4 mrs.), el ochavo (2 mrs.) y la blanca (1/2 de maravedí).

Escudos: moneda real de oro, que equivale a 350 mrs. y de 3,4 g de peso.

Francia

Libra tornesa: tiene una equivalencia de 13 libras tornesas por cada marco.

1 libra tornesa = 2060 g = 9 libras, 16 sueldos, 9 dineros.

1 libra tornesa = 20 sous (sueldos) o 250 deniers (dineros), equivalente a 180 mrs.

Flandes

Libra gruesa: 240 gruesos o 20 sueldos = 1200 mrs., equivalente a 6 libras tornesas francesas.

Sueldo: 60 mrs.

Grueso: 5 mrs.

Florin o libra de Brabante = 40 gruesos.

Portugal

Cruzado: moneda de cuenta que vale 400 reis.

Tomé: 1.000 reis.

1 grueso: 5,34 mrs. (9.2.1576).

1 Cruzado:Ducado castellano.

Imperio Germánico

Placa: 10 mrs.

Marco: 16 placas, 160 mrs.

Tallare: 320 mrs.

ÍNDICE DE FIGURAS, TABLAS Y MAPAS

FIGURAS

1.	Reproducción de una carta de Inés de Limpias de 24 de marzo de 1570.....	26
2.	Cubierta de la carta anterior	27
3.	Cubierta de carta de Pedro de Bayona	28
4.	Evolución de los diezmos de la mar en las aduanas del Cantábrico oriental	37
5.	La evolución de las alcabalas en la villa de Laredo.....	43
6.	La evolución de los diezmos de la mar de Castilla.....	64
7.	La evolución comparada de los rendimientos de los diezmos y almojarifazgo mayor	64
8.	Retrato de Simón Ruiz Envito	68
9.	Los barcos mencionados en el conjunto de la documentación para el periodo	98
10.	Evolución del tráfico marítimo en el puerto de Laredo.....	108
11.	Marcas utilizadas habitualmente por distintos mercaderes para sus envíos	122
12.	Marcas utilizadas habitualmente por Simón Ruiz para sus envíos	123

13.	Proporción de barcos en el puerto de Laredo por naciona- lidades	137
14.	Repercusión en los costes del transporte marítimo de las averías, fletes y seguros.....	147
15.	La evolución anual de los alquiles de mulateros desde La- redo a Medina del Campo	158
16.	Participación de las distintas partidas de los costos en el conjunto del transporte terrestre en algunos envíos	171
17.	Telas referenciadas en la documentación.....	182
18.	Testimonio de pago de diezmos o célula dezmera	221
19.	Distribución proporcional de los costes generados por los transportes marítimos y terrestres	234

TABLAS

1.	Tiempo empleado en algunas rutas hasta o desde Laredo...	101
2.	Algunos diezmos señalados en la documentación	176
3.	Tasas de cambios.....	226
4.	Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de brines	227
5.	Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de angeos	228
6.	Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de angeos	229
7.	Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de bretañas	230
8.	Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de bretañas	230
9.	Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de holandas	231

10.	Costes y gastos implicados en la operación de compra-venta de una partida de brines.....	232
11.	Precios de la sal.....	257
12.	Precios del bacalao.....	263
13.	Precios del hierro.....	267

MAPAS Y PLANOS

1.	La villa de Laredo en el siglo XVI.....	34
2.	Situación de la antigua villa de Laredo con respecto a la actual.....	35
3.	El espacio económico del Atlántico septentrional y el puerto de Laredo	52
4.	La costa cantábrica en las cartas.....	57
5.	Los accesos a la Meseta desde el Cantábrico oriental	150
6.	Laredo en el comercio peninsular	206
7.	Relaciones financieras en la correspondencia.....	277



Septiembre, 2019



ÓSCAR LUCAS VILLANUEVA (Liencres, 1963), Dr. en Filosofía y Letras por la Universidad de Cantabria, ha desarrollado la actividad docente en numerosos centros de enseñanza media de la Comunidad de Cantabria, labor que actualmente desempeña en el IES Marqués de Santillana de Torrelavega y que compatibiliza con su plaza de Profesor Asociado en la Universidad de Cantabria, como miembro del Departamento de Historia Moderna y Contemporánea. Como investigador se ha centrado en el estudio de distintos aspectos económicos y sociales de la economía del quinientos, lo que se ha traducido en la participación en distintos congresos y cursos, así como en la publicación de distintos artículos como *El Cantábrico y el espacio económico atlántico en el siglo XVI*, *Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580*, *El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempos de Felipe II*, *La inseguridad para la navegación en los puertos de las «Cuatro Villas» cantábricas en los últimos años del reinado de Felipe II*...



colección



Este libro es fruto del estudio de la correspondencia que el mercader medinense Simón Ruiz mantuvo con sus agentes en Laredo, complementado con otras fuentes documentales de distinta procedencia. Todo ello nos ha permitido tomar contacto con la realidad de una pequeña villa cantábrica cuyo pulso late al ritmo que le marcan los mercados del interior de Castilla. La valiosísima información contenida en estos documentos invitará al lector adentrarse en el mundo de los tráficos terrestres y marítimos, las manufacturas textiles y sus calidades, las compensaciones financieras, las vicisitudes bélicas y hasta los hábitos de consumo. Las dificultades inherentes al manejo de una información tan parcial, irregular y definitivamente esquiva se ven sobradamente compensadas por la riqueza de lo que nos ofrecen, hasta casi trasladarnos al bullicio de las plazas castellanas donde se negociaban las letras de cambio o participarnos lo mismo de la angustiosa espera de aquellas naos que no acaban de arribar como de la alegría incontenible cuando, por fin, las velas eran divisadas desde la atalaya de la Rochela.



Calidad en
Edición
Académica
Academic
Publishing
Quality



ISBN 978-84-8102-910-9 18 €
9 788481 029109

www.editorial.unican.es
THEMA: NHT, NH1, KNG, 1080DF