



BILBAO, Luis M^a: “Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 259-285.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostía · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica

Luis M^a Bilbao

Universidad Autónoma de Madrid

1. INTRODUCCIÓN

El siglo XVII ha sido percibido desde siempre como una época turbulenta, colmada de dificultades de todo orden. Historiográficamente se le conoce como «*el siglo de la crisis*». En lo económico, esta crisis tuvo una vertiente coyuntural, matizable geográficamente, pues ella no fue en este sentido universal como lo fuera la expansión del siglo XVI. Pero, sobre todo, la crisis trajo consigo profundas mutaciones estructurales, de las que apenas ningún espacio geográfico o sector económico pudieron escapar. El sector del comercio internacional fue sin duda uno de los que mayores cambios experimentó: la importancia relativa de los circuitos comerciales heredados se alteró, así como la de los productos comercializados y la de los artífices o protagonistas de estos cambios. Todo ello en medio de un proceso de creciente internacionalización de la economía y de aumento de los conflictos entre las potencias europeas por el dominio del comercio mundial, en los cuales la Monarquía hispánica estuvo directamente implicada y de los que salió maltrecha tanto en el orden político y militar como en el económico. Ante este estado de cosas, los agentes del comercio a larga distancia tuvieron que rediseñar oportunamente sus estrategias mercantiles para adaptarse a las circunstancias y seguir así ocupando algún puesto en el nuevo orden económico internacional emergente.

El siglo XVII sorprende a las comarcas marítimas del Cantábrico en general, y a las del País Vasco en particular, con un sistema comercial completamente en quiebra. Ni los circuitos comerciales –la antigua carrera que conectaba el Norte y Sur europeos– ni los principales productos exportados –lanas y hierros– del viejo sistema coincidían en importancia con las direcciones y mercancías, más variadas y complejas, del que iba emergiendo. Éste tenía unos protagonistas reconocidos, las Provincias Unidas sublevadas contra la Monarquía hispánica, que sobre el viejo entramado comercial habían superpuesto otro, más extenso, más global, que abarcaba a medio mundo, pero sin que hubiera logrado enlazar con las Indias occidentales, fuente de los metales preciosos imprescindibles para su comercio. En el punto de mira económico de los neerlandeses estaba España, como monopolizadora que era de aquellos metales y en razón de sus mercados interno y colonial. Guerra política y económica se cruzaban y enlazaban.

¿Supieron los hombres de negocios del Señorío de Vizcaya y de la Provincia de Guipúzcoa adecuarse a la nueva situación, recomponiendo sus relaciones comerciales con el exterior?, ¿hasta qué punto lo hicieron? y ¿quiénes y cuántos fueron capaces de hacerlo o por el contrario no lo consiguieron? El presente trabajo trata de responder a esta serie de cuestiones, y a otras con ellas conexas, hasta donde el actual estado de la investigación sobre la historia de la economía marítima vasca lo permita¹, esbozando, como se me ha encomendado, una visión sintética, meramente panorámica, del tema. Como es usual en este tipo de estudios, no sólo se explorará el comportamiento coyuntural del comercio en los diferentes puertos sino también sus transformaciones estructurales. En lo que a esto respecta, se analizarán los cambios experimentados en los *circuitos* o corrientes de tráfico, en la composición de los *productos* que se intercambiaron, en el *control* que se ejercía sobre los diferentes flujos comerciales, en definitiva, sobre los protagonistas últimos del comercio, los comerciantes². Por lo que a coyuntura se refiere, se retomarán algunas cuestiones tocantes a la fase anterior de la crisis comercial en la segunda mitad del siglo XVI, las impres-

1. Este trabajo tiene por ello un grado de provisionalidad, a la espera de los resultados de investigaciones en curso, como la de A. Zabala, a quien agradezco la gentileza de adelantarme trabajos en prensa que han permitido enriquecer este texto.

2. Para mayores precisiones a este respecto, BILBAO, Luis M^a: «El comercio marítimo de la villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI», *Bidebarrieta, Revista de Humanidades y Ciencias Sociales* (en prensa).

cindibles, para con más larga perspectiva interpretar cabalmente el comportamiento del comercio en la primera mitad de este crítico siglo. Finalmente se abordará el tema del transporte. Las referencias a la situación de la economía internacional o de economías nacionales específicas será *velis nolis* insoslayable en cualquier ensayo que como éste pretenda reconstruir el comercio internacional de Vizcaya y Guipúzcoa en este y cualquier siglo.

2. LA COYUNTURA DEL TRÁFICO COMERCIAL

En el transcurso de la segunda mitad del siglo XVI se produjo no sólo una substancial y sostenida declinación de los intercambios comerciales que fluían por la cornisa cantábrica sino también una crisis que, como se ha adelantado, afectaba a su propio sistema comercial. Aquel sistema que se fuera configurando lentamente a lo largo de los siglos medievales, desde que en el siglo XIII las villas costeras se integraran en el naciente circuito que vía marítima enlazara el Mediterráneo con el Atlántico y que luego se fuera articulando en espacios comerciales más amplios. Un conocido sistema que, simplificado formulado, tenía como protagonistas destacados a los comerciantes burgaleses y a los transportistas cantábricos, un circuito comercial que discurría, pasando por los puertos de la costa norte peninsular, entre los Países Bajos y Medina del Campo, y unos intercambios centrados esencialmente en la exportación de materias primas o productos intermedios –lana castellana y hierro vasco– y en la importación de manufacturas.

Hasta no hace tanto se defendía que la expansión comercial en el Cantábrico se había prolongado hasta 1570 y se argumentaba con razones políticas y militares el cambio de tendencia y la ruptura del eje atlántico. Hoy es posible establecer un relato y etiología distintos de la coyuntura comercial para concluir que se trató de algo más que de una simple crisis de crecimiento, circunstancial y reversible. La brillantez del ciclo alcista de los años 60 (gráfico 1) es mera consecuencia de sucesivos reajustes arancelarios al alza. Descontándolos, el ciclo se aplanó y sólo es permitido hablar de estabilidad o ligerísimo crecimiento, pero dentro de una tendencia que según otras informaciones era ya declinante. El comercio gestionado por los hombres de negocios burgaleses asociados en su *Consulado*, y cuyo peso en el conjunto cantábrico era determinante del comportamiento del mismo, ofrece inequívocas muestras de alcanzar su cénit en la década de los 40 y de que su «esplendor comienza a resquebrajarse a partir de 1550»³. Las causas que lo motivaron eran variadas, de fondo, económicas, y a ellas se superpusieron los conflictos bélicos, los embargos y el corso, factores ante los que la actividad comercial es enormemente sensible, impidiendo así «la comunicación y el trato» con el Norte de Europa. El eje comercial atlántico quedó roto y, en estas circunstancias, la caída de los intercambios tenía necesariamente que alcanzar dimensiones notables. El descenso de los valores de los *diezmos*, expresivos del comercio total en tránsito, y el del volumen de lana exportada (gráficos 1 y 2) así lo dan a entender, indicando al propio tiempo que el declive de éste fue mayor que el de aquel⁴. Una primera asimetría que nos previene de que la crisis, siendo general, no era universal sino desigual.

Que los problemas comerciales de la anterior centuria habían sido algo más que crisis de crecimiento suscitada por meros motivos políticos y militares es cosa que se evidencia en el comportamiento experimentado por los intercambios en la primera parte del nuevo siglo. La trayectoria del comercio se enderezó una vez restablecida la paz pero no se recuperaron los niveles de los mejores días del siglo XVI.

Contamos con diversa información seriada, de distinta calidad pero con solvencia mínimamente suficiente como para acometer la tarea primera de reconstruir los grandes trazos de la coyuntura del tráfico comercial en esta etapa⁵. Comenzaremos por el primer cuarto de siglo para el que seguimos

3. CASADO, Hilario: «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos. 1994, Vol. 1, pp. 175-247 (cita en p. 223) y «El comercio español en las rutas del Norte en la época de Carlos V», en *Carlos V. Europeísmo y Universalidad*. Vol. IV. *Población, Economía y Sociedad* (Castellano, J.L. y Sánchez-Montes, F. coord.), Madrid, 2001, pp. 129-158, cuya argumentación sigo en gran parte.

4. Fijado definitivamente el arancel en 1566 –perdurará sin modificaciones hasta 1595–, lo recaudado en concepto de *diezmos de la mar* entre 1566-68 y 1586-91 descendió a menos de la mitad, al 40% exactamente, y el volumen de exportación de lanas experimentó entre similares fechas un recorte mayor, ¡del 90%!; aunque luego, entre 1590 y 1595, se experimentará una recuperación. Sobre el significado y validez de esta información, ver nota siguiente.

5. Disponemos de cuatro series temporales: los *Diezmos de la Mar de Castilla*, a los que se podría añadir el *Diezmo Viejo de Guipúzcoa*; la *renta de lanas (nuevo derecho)* a su exportación; la *avería* del Consulado de Bilbao y el *atoaje* del puerto de Pasajes. Nos referiremos aquí a las dos primeras. Los *diezmos*, como todo tributo *ad valorem*, es un indicador indirecto que plantea problemas de cara a utilizarlo como índice de la evolución del comercio. Su recaudación depende no sólo de variaciones en el volumen del tráfico sino también de eventuales alteraciones arancelarias, en concreto de modificaciones en las tarifas, las cuales dependen a su vez de cambios en la valoración de las mercancías (los *avalúos*) y/o de los tipos aplicados. Según esto, el riesgo de utilizar esta fuente como indicador de coyuntura es muy elevado de no cono-

disponiendo de los *diezmos de la mar* y de la *renta de lanas*, al igual que en la segunda mitad del siglo XVI, con posibilidades por tanto de establecer comparaciones con aquella etapa.

La firma de los tratados de Vervins (1598), Londres (1604) y Amberes (1609) selló un periodo de paz general y de eventual normalización del comercio, pero a plazo fijo. La tregua con los Países Bajos vencería en 1621, los conflictos con Inglaterra se reabrirían en 1625 y con Francia diez años más tarde. De nuevo las curvas son sensibles a estos lances militares, más la de los diezmos que la de las lanas, reflejando su impacto negativo (Gráficos 1 y 2). ¿Tuvo la tregua consecuencias positivas? Nuestros indicadores experimentan una mejoría innegable, pero en un caso magra y en el otro meramente aparente. Las exportaciones laneras de todo el Cantábrico emergieron del bache en que se habían hundido a fines del siglo XVI pero sin alcanzar ni de lejos los niveles anteriores a 1569. Habían perdido casi la mitad de aquella cota, que a su vez estaba, de acuerdo con la información disponible, por debajo de la del decenio de 1540. Desde esta óptica, la prostración de las exportaciones laneras persistía a pesar de la tregua, si bien con ocasión de ella se hubieran duplicado, y más, las débiles marcas de finales del XVI^o. Pero la distribución de estas exportaciones tuvo caracteres asimétricos. Ya en la segunda mitad del quinientos, en medio del drástico declinar general de las exportaciones laneras, Francia se convirtió, al menos como escala inicial, en la primera destinataria de los vellones castellanos y de rechazo los puertos guipuzcoanos recogían el relevo de Santander como principales puertos de embarque de lanas. Ahora, tras doblar el siglo, los grandes perdedores seguían siendo los puertos cántabros, con descensos de casi el 90%. En Bilbao el quebranto era bastante menor, de algo más de la mitad, mientras los puertos de Deva y San Sebastián fueron de nuevo los beneficiados, multiplicando por un factor cercano a 3 el volumen exportado en los años 60 y mejorando incluso la cota de los 70, cuando dio inicio el desvío del tráfico lanero. La reapertura de las hostilidades en 1621 no repercutió ni inmediata ni decisivamente en la caída de las exportaciones laneras. Ésta apenas fue perceptible hasta 1625, más correlacionada por tanto con el fin de la paz con Inglaterra que con Holanda, y en cantidades insignificantes, 1% en todo el Cantábrico, apenas 2% en los puertos vascos. Observación ésta que merecerá su atención.

Cuadro 1. Exportación de lana por los puertos del Cantábrico (1560-1655)
(medias anuales, en arrobas)

	Cantabria	Bilbao	Deva	San Sebastián
1561-1568	92.000	26.500	6.600	12.400
1571-1579	30.600	22.000	30.100	19.500
1589-1594	3.000	13.800	3.800	8.500
1612-1620	10.800	12.300	9.350	44.300
1621-1626	11.400	12.350	9.500	42.200
1654-1655	34.000	92.700	0	32.000

Fuente: elaboración propia de L. M^o BILBAO.

cerse con exactitud estas modificaciones arancelarias. Sólo en los intervalos de la serie en que no existan tales modificaciones, la evolución de los ingresos en concepto de *Diezmos* puede considerarse un *proxi* del comportamiento del comercio. El *Diezmo Viejo de Guipúzcoa*, cuyas tarifas, en principio, estaban congeladas desde fines del siglo XV podría ser por lo dicho un aceptable indicador de la evolución del comercio guipuzcoano, pero esta serie encierra algunos otros problemas aún no suficientemente aclarados. En el caso de los otros puertos vascos, los problemas de la serie de los *Diezmos* provienen del especial sistema aduanero vasco. Había exenciones (no cotizaban las exportaciones de productos domésticos, por ejemplo el hierro, ni las importaciones retenidas en el mercado vasco) por lo que este registro histórico será necesariamente defectivo y sólo reflejará el comercio fiscalmente controlado, concretamente el tráfico en tránsito por dichos puertos entre Europa y Castilla-Navarra-Aragón. Además, los puestos aduaneros vascos estaban en el interior, por lo que no es completamente segura la correlación entre puestos aduaneros y puertos de embarque. En este sentido, es clara la correspondencia entre aduanas de Valmaseda y Orduña con puerto de Bilbao, y aduana de Salvatierra con Deva, pero en Vitoria el tráfico podía indistintamente tomar la dirección de Vizcaya o Guipúzcoa.

Los problemas del *nuevo derecho* en orden a testificar el volumen de lana exportada son distintos y fácilmente solventables. Al ser un impuesto *ad pondus*, que en este siglo grava literalmente unidades de peso, sólo es preciso conocer los cambios de tarifas –en ocasiones se dispone de los libros originales de aduanas–. Puesto que el nuevo impuesto se cobraba en «*la lengua de la mar*», escapando a la regla general del sistema vasco de aduanas interiores, desaparecen las dificultades relativas a la identificación de los puertos de embarque. Así, la serie reconstruida con esta fuente expresa las cantidades de lana exportada por los distintos puertos con unas garantías de verosimilitud bastante altas.

6. Aunque con cifras discrepantes a las nuestras (ver nota 14), PHILLIPS, C.R. and PHILLIPS W.D.: *Spain Golden Fleece. Wool Production and the Wool Trade from the Middle Ages to the Nineteenth Century*, Baltimore and London, 1997, tampoco observan una recuperación de los niveles de exportación del XVI, ni en el Cantábrico ni en el conjunto de los puertos castellanos.

Gráfico 1. Diezmos de la mar de Castilla

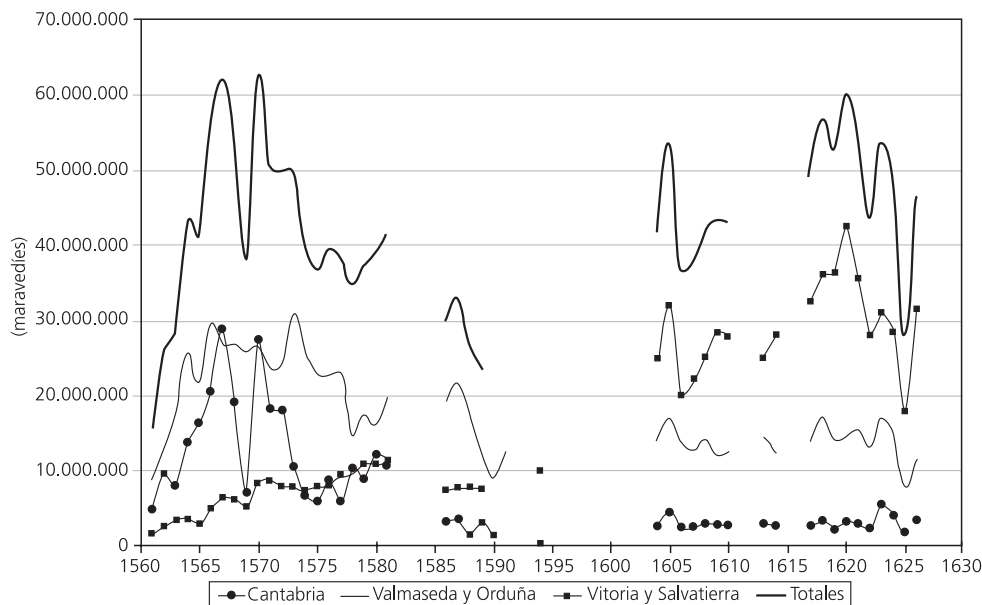
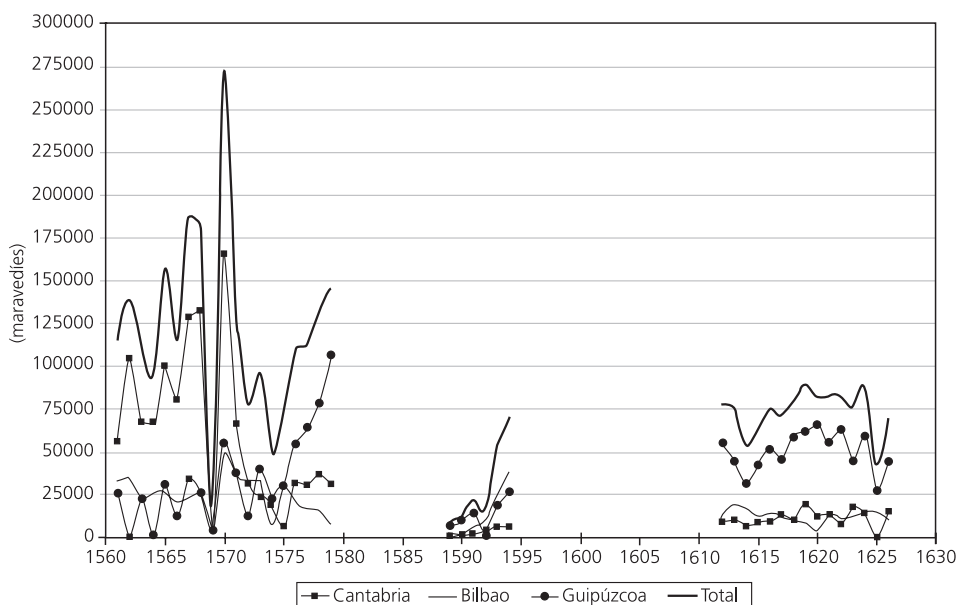


Gráfico 2. Exportación de lana por el Cantábrico



La recuperación de los diezmos tras la tregua es *prima facie* más vigorosa. De tenerse sin embargo en cuenta la cuestión arancelaria las apariencias se desvanecen. En el supuesto de que estuviese aún vigente el arancel de 1565, se podría plantear que se había alcanzado la recuperación, pues en 1620, antes de expirar la tregua, se estaban superando los niveles máximos de la serie en el siglo XVI⁷. Pero la hipótesis no es realista, dado que en 1595 el contrato de arrendamiento de los diezmos de la mar se hizo acompañar de un nuevo arancel que manteniendo los tipos al 7,5% reformaba los «avalúos» para indiciarlos al «verdadero valor que tuviesen las dichas mercancías»⁸, cuyos

7. Si tomamos como base la media de los valores del intervalo 1566-68, máximos de la serie en el XVI tras eliminar el año 1570 por circunstancialmente excepcional, en 1617-21 se habría alcanzado el índice 103.

8. ULLOA, Modesto: *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977², p. 313.

precios interiores habían aumentado desde 1565 entre un 20 y 40%⁹. Ninguna noticia de que hubiera nueva reforma arancelaria desde aquella fecha hasta 1629¹⁰. No es por tanto razonable concluir que con la tregua se produjera una recuperación completa del comercio cantábrico, existe por el contrario evidencia suficiente para proponer que se permanecía aún a alguna distancia de la cota de los años 60 del siglo XVI¹¹, que también estaba por debajo de la de los anteriores a 1550. Pero lo que de nuevo se puede apreciar en este indicador es la contrapuesta trayectoria que dibuja el tráfico según direcciones. La de los puertos y aduanas occidentales, Cantabria más Valmaseda y Orduña, se orienta a la baja, muy destacadamente Cantabria, mientras que las aduanas orientales lo hacen al alza¹². Clara muestra de una redistribución del tráfico, que se corresponde con lo detectado en la exportación de lana. Este indicador testifica además que tanto el inicio como el fin de la tregua repercutieron con puntualidad y de forma más intensa en las fluctuaciones del comercio total que en las de la lana, lo que constituye también otro dato bastante revelador y a retener.

Cuadro 2. Diezmos de la Mar y Diezmo Viejo en las aduanas del Cantábrico (medias anuales, en maravedís)

	DIEZMOS DE LA MAR			DIEZMO VIEJO
	Cantabria	Orduña Valmaseda	Vitoria Salvatierra	Guipúzcoa
1564-1568	21.163.162	26.306.140	5.178.444	97.539
1571-1581	10.564.275	21.863.710	9.126.288	124.805
1586-1594	2.196.660	14.884.516	8.112.446	134.475
1604-1610	2.955.429	13.785.903	25.837.856	194.483
1617-1621	2.884.583	15.020.054	36.546.716	230.157
1622-1626	3.484.577	12.911.299	27.368.855	164.509

Fuentes: 1564-1594, Lapeyre, H.: *El comercio exterior de Castilla...* op.cit.
1604-1626, Bilbao, L.M.: *Vascongadas, 1450-1720...* op.cit.

De las observaciones realizadas se desprenden varias conclusiones: 1) que tras la tregua, ni exportación de lanas ni comercio total cantábricos alcanzaron, pese a su mejora, la recuperación plena de los buenos niveles del siglo XVI; 2) que la recuperación del comercio fue sin embargo bastante más enérgica y superior a la de las exportaciones de lanas, aunque, una vez rota la tregua, éstas se sostuvieron mientras aquel se debilitó; finalmente 3) que en la distribución de estos tráficos, los puertos guipuzcoanos mejoraron sus posiciones. En este sentido, la crisis del comercio cantábrico continuaba siendo general pero en modo alguno universal, no afectando a los puertos guipuzcoanos. Era sin duda la hora comercial de Guipúzcoa.

La segunda de nuestras conclusiones apunta, señaladamente en el momento de la tregua, a que la persistente crisis comercial del Cantábrico estaba más del lado de las exportaciones que de las

9. Un 20%, de considerar las cotizaciones de los años puntuales, 1565 y 1595; un 48% exactamente, calculando con los valores medios de los trienios 1562-65 y 1592-95.

10. El cuaderno del arrendamiento de 1621, referente a algunos puertos secos, estipula el cobro de derechos «con el arancel de noventa e seis y condiciones generales» (AGS-TMC (4), 762) y el asiento de los diezmos de la mar y puertos secos de Alava en 1629 con Duarte Díaz «siete y medio por ciento de derechos del verdadero valor que tuvieron las dichas cosas al tiempo que se dezmaron...» (GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado de Bilbao*, Bilbao, 1913 y 1972² (reed. de La Gran Enciclopedia Vasca), Tomo I, p. 281), tipo que acaba también aplicándose ese mismo año al diezmo viejo de Guipúzcoa (FERNANDEZ ALBALADEJO, Pablo: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*, Ed. Akal, Madrid, 1975, p. 48).

11. Estimando que en la actualización de las valoraciones del arancel de 1595 se hubieran incrementado aquellas, en promedio, un 20%, límite mínimo de alza de precios –el peor por tanto de los supuestos planteables en nuestra argumentación–, los niveles de los diezmos de la mar antes de finalizar la tregua estarían un 17% por debajo del más alto nivel conocido del XVI. El margen da confianza suficiente para sustentar la afirmación propuesta, sobre todo si la actualización fue mayor.

12. Esta propuesta está también asegurada por nuestra fuente, y tanto para las series que discurren al alza como para las que lo hacen a la baja. Primero y teóricamente, en el caso de que los valores desciendan y en el supuesto de no haberse producido cambios arancelarios, se estaría reflejando una bajada correlativa aproximada de la actividad comercial, y en el supuesto de darse alguna modificación arancelaria y de que éste fuera alcista (como de hecho lo fue), se seguiría trasluciendo, sólo que a fortiori, la tendencia bajista del comercio, aunque sesgándola al alza; se desvirtuaría la correlación y el grado de la pendiente, pero no la tendencia. Segundo, en el caso de un alza de los valores y en el supuesto de seguirse desconociendo las circunstancias arancelarias, la interpretación de dicho movimiento es teóricamente muy arriesgada, pero no en la presente ocasión, dado que los valores de Salvatierra y Vitoria experimentan un alza tal (¡del 500 y 700%! que resulta imposible siquiera imaginar que dependió del aumento de las tarifas; dado que además conocemos algunos datos generales del nuevo arancel (mantenimiento de los tipos con modificación de valoraciones) tampoco es posible conjeturar que éstas se hubieran alzado muy por encima de los precios y sobre todo tanto, proporcionalmente, como las recaudaciones. El comportamiento del diezmo viejo de Guipúzcoa, con tarifas congeladas y valores crecientes a lo largo de toda la serie, apoyaría nuestros argumentos a favor del dinámico crecimiento del tráfico por las aduanas orientales.

importaciones. El problema residía más en la demanda de importaciones españolas por parte de Europa que en lo contrario. Dicho de otro modo, Europa necesitaba menos de Castilla y de las provincias vascas que lo que éstas requerían de aquella. En lo que a la lana concierne, las evidencias son bastante poderosas¹³. Castilla estaba ya ejerciendo un cuasi monopolio de oferta de lana fina en los mercados internacionales, tanto porque la calidad de sus vellones había mejorado hasta competir en finura con los ingleses, como debido a que éstos, por imperativos de una política comercial prohibicionista, habían dejado de concurrir a aquellos mercados. La coyuntura europea del siglo XVII –y de antes– no era sin embargo la más idónea para explotar el potencial derivable de la posición que las lanas castellanas tenían en las plazas europeas. La *old drapery*, pesada y de alto lujo, demandante de lana fina de calidad, iba declinando, en tanto la *new drapery*, ligera, sin apenas batanaje ni apresto, pero vistosa por sus tintes y acabado, y sobre todo consumidora de lanas modestas, estaba ya bien establecida y progresaba en los centros textiles del norte de Europa y en Inglaterra, para ser vendida en los mercados del sur, los de la Europa cálida. Esta evolución de la pañería europea tuvo obvias consecuencias sobre la demanda de materias primas. El consumo de fibras de calidad, como las castellanas, tenía necesariamente que contraerse. De hecho, la tendencia de las exportaciones era declinante desde bastante antes y las condiciones generadas por la tregua fueron claramente insuficientes para contrarrestar la inercia de los efectos de fondo de la contracción de su demanda. La ruptura de las relaciones hispano-holandesas por 1621 y la subsiguiente crisis de transporte se superpusieron a este factor de base, sobredeterminando su actuación, quebrándose con ello la fase alcista coincidente con la tregua¹⁴. Pero el comportamiento observado en los puertos vascos no respondió a esta pauta general de las exportaciones. El flujo lanero que por ellos discurría, destacándose siempre San Sebastián, se amplió y la crisis de 1621 apenas existió aquí. O bien la fuente específica de demanda que afectaba al flujo que discurría por estos puertos era muy intensa o no hubo en ellos crisis alguna de transporte o de haberla se solucionó, como así ocurrió y luego se verá.

Tampoco los hierros vascos, no controlados por las fuentes hasta ahora empleadas, tenían una excesiva acogida por parte de sus tradicionales clientes europeos. Está suficientemente comprobado que desde mediados del siglo XVI la siderurgia vasca, productora primaria de hierro, había perdido importantes cuotas de mercado como consecuencia de la sustitución de importaciones practicada en diferentes países europeos, donde se generalizó la tecnología de procedimiento indirecto en la producción de hierro forjado, a costes más bajos que en las ferrerías vascas, aferradas al procedimiento directo. En la primera parte del siglo XVII esta situación no hará sino empeorar. Y no sólo por la sobreactuación de circunstancias político-militares contingentes sino por factores de mayor calado, una vez más técnicos y económicos. Las quejas de los ferrones vascos se dirigen ahora en dos direcciones: dificultades de entrada en el mercado americano –teóricamente reservado pero de hecho franqueable y crecientemente abastecido, como en otros productos, por exportaciones europeas– y progresivo cierre de los mercados europeos a los transformados de su siderurgia ligera –consecuencia también de innovaciones técnicas al respecto–. En esta situación, las exportaciones de productos siderúrgicos vascos decrecieron, afectando finalmente a la producción¹⁵.

13. Resumimos argumentos expuestos en BILBAO, Luis María: «Exportación y comercialización de lanas de Castilla durante el siglo XVII», en *El pasado histórico de Castilla y León*, Vol. II, *Edad Moderna*, Ed. Junta de Castilla y León, Burgos, 1983, pp. 225-243, y anteriormente en BILBAO, Luis M^a y FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano: «Exportation de laines, transhumance et occupation de l' espace en Castille au XVI, XVII et XVIIIèmes siècles», en *Migration, Population and Occupation of Land (before 1800)* (Cattini, M. ed.), Akadémia Kiadó, Budapest, 1982, pp. 36-48; reeditado en *Contribución a la historia de la trashumancia en España* (P. García y J.M. Sánchez, eds.), Ministerio de Agricultura, Madrid, 1986 y 1996², pp. 343-359, y en *The Castilian Crisis of the Seventeenth Century. New Perspectives on the Economic and Social History of Seventeenth Century Spain* (I.A.A. Thompson and B. Yun eds.), Cambridge U.P., 1995, pp. 101-114.

14. La caída del conjunto de las exportaciones castellanas a partir de 1621 fue muy pronunciada (28%), en especial en la fachada levantina (40%) camino de Italia, principal mercado entonces de España, y en Andalucía (38%) mayormente camino de Flandes. Bajada tan aparatosa y repentina daría la razón a ISRAEL, Jonathan I. («Spanish Wool Exports and the European Economy, 1610-40», *Economic History Review*, 2nd ser. XXXIII, 1980, pp. 193-211) sobre que el factor causal de la crisis habría que buscarlo en el lado de la oferta y no en el de la demanda, concretamente en la oferta de transporte marítimo, reducido como consecuencia de la eficacia de los embargos españoles al comercio y transporte holandés («Un conflicto entre Imperios: España y los Países Bajos, 1618-1648», en *Poder y Sociedad en la España de los Austrias* (J.H. Elliot, ed.), Ed. Crítica, Barcelona, 1982, pp. 145-197 (versión original inglesa de 1977) y «España, los embargos españoles y la lucha por el dominio del comercio mundial, 1585-1648», *Revista de Historia Naval*, n^o 23, 1988, pp. 89-105). Al margen de la discusión sobre el tema de los embargos, las pruebas disponibles sobre la salida de las lanas no avalan plenamente esta interpretación, objetada por BILBAO, Luis María: «Exportación y comercialización de lanas...», p. 235. La crisis de transporte constituye, sin duda, un factor a introducir en la ecuación de la crisis, pero no el determinante básico, que estaba, a nuestro juicio, en una demanda que desactivada venía actuando desde antes y a la que se sobrepuso la traba, momentáneamente fuerte, del transporte.

15. BILBAO, Luis M^a: «La industria siderometalúrgica tradicional en el País Vasco, 1450-1720», *Hacienda Pública Española (Homenaje a D. Ramón Carande)*, n^o 108/109, 1987, pp. 52-59. Sobre las exportaciones a América, GARCÍA FUERTES, Lutgardo: *Sevilla, los vascos y América. La exportación de hierro y las manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Bilbao, 1991, p. 140, cuyas cifras, revisables, marcan una clara tendencia a la baja en ambos renglones.

Las actividades pesqueras vascas, tanto de bajura como sobre todo de altura, se sostuvieron florecientes hasta aproximadamente 1585, para entrar también en crisis y arrastrar hasta bien entrado el siglo XVII una severa recesión. El retroceso del sector de la pesca de altura en ultramar estuvo muy asociado a los conflictos armados y sus derivaciones: embargos de naves y recluta forzosa de marineros para la armada, con eventuales fallecimientos de éstos, lo que sustruía capital físico y en especial humano para las pesquerías. Las expediciones se habían reducido antes ya de iniciarse nuestro siglo, en el que a los viejos problemas, reproducidos por la prosecución de los conflictos, se unieron otros, como caída de los rendimientos de la pesca en Terranova y expulsión de los vascos de los caladeros, dominados ahora por ingleses y holandeses. Factores similares influyeron sobre la pesca de bajura, que entró en la misma dinámica y alcanzó similares resultados de crisis y recesión. La actividad pesquera propia no desapareció pero disminuyó enormemente. Fue la anterior posición de dominio de los armadores y pescadores de Vizcaya y Guipúzcoa tanto en el sector de las capturas como en el de la comercialización lo que se debilitó a favor de los vasco-franceses a cuyo servicio y colaboración se pusieron aquellos¹⁶. Pero el consumo de pescado no se redujo ni en las provincias marítimas vascas ni en el interior de España en medida equivalente a las capturas realizadas por los pescadores autóctonos. El desfase fue completado por importaciones, por lo que, en términos de puro tráfico, este importante renglón del comercio cantábrico y vasco no experimentó el decrecimiento de los anteriores productos. La recesión afectó más a la actividad productiva que a la comercial, sólo que el control del comercio pasó, al igual que el productivo, a manos extranjeras.

Desdichadamente, las fuentes documentales hasta ahora manejadas desaparecen o más bien se tornan inservibles, al pasar la recaudación de los tributos considerados a régimen de arrendamiento. El comportamiento del tráfico en el segundo cuarto de siglo queda así sumido en una incógnita, sólo despejable desde otras fuentes y observatorios. En Santander, al menos, se verifica una notable recuperación de las exportaciones laneras que retoman un ciclo alcista. No obstante, tal pauta no puede hacerse extensiva al resto de su comercio, que siguió sumido en una coyuntura recesiva¹⁷. En el estado actual de investigación nada sabemos con entera certeza de lo que ocurriera en el renglón de las exportaciones laneras de los otros puertos cantábricos para determinar si aquello fue un fenómeno privativo de Santander –se volverá sobre el tema– pero sí contamos con alguna información referente al movimiento del comercio general de los puertos de Bilbao y Pasajes, así como al tráfico que circulaba por Pancorbo. Toda ella apunta a que la actividad comercial experimentó algunos cambios reseñables.

Desde el observatorio de Pancorbo, paso obligado de una importante fracción del tráfico entre la Meseta y el Cantábrico, y en concreto de todo el que circulara en dirección Orduña-Bilbao y Vitoria, se puede advertir como la serie de su *portazgo*, arrendado junto con el «*rediezmo de las mercancías que pasaban por ella*», no deja de caer tendencialmente desde comienzos hasta mediados de siglo¹⁸. Se confirma así la existencia de una coyuntura recesiva que venía de atrás y se prolonga en esta parte de siglo. La trayectoria de Bilbao, deducida de la *avería* de su Consulado¹⁹,

16. Cfr. FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano: «Estructura de los sectores agropecuario y pesquero vascos (1700-1870)», en *Antecedentes próximos de la sociedad vasca actual. Actas del IX Congreso de la Sociedad de Estudios Vascos*. San Sebastián, 1983. pp. 95-108, y BARKHAM, Michael: «La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?», en *Itzas Memoria. Revista de Estudios Marítimos Vascos*, nº 3, 1996, pp. 29-75. La imagen de recesión de la actividad pesquera en Vizcaya y Guipúzcoa habría que completarla con otra, la de reestructuración parcial del sector, que siguió activo, colaborando con y supeditándose a los armadores vasco-continentales, a los que se ofertó no sólo, como es sabido, capital humano cualificado sino también experiencia empresarial y capital financiero mediante la creación de «sociedades mixtas» (Cfr. ZABALA, Aingeru: «Rutas y puertos en el comercio cantábrico del XVII», en *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Edad Moderna* (XI Seminario de Estudios-Valladolid, Instituto Universitario de Historia Simancas), 2001 (en prensa), para Bilbao; ECHEVARRIA, M^a José: *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander, 1995, p. 61, detecta en Santander similar fenómeno societario para el periodo 1620-40).

17. ECHEVARRIA, M^a José: *La actividad comercial...*, pp. 49-54 y 89-91.

18. GUTIERREZ ALONSO, Adriano: «Los miembros del Consulado de Burgos en el siglo XVIII: aproximación a sus comportamientos económicos», en *El negocio de la lana en España (1650-1830)*, (González Enciso, ed.), Eunsa, Pamplona, 2000, pp. 138-141. Ni el desconocimiento concreto de la naturaleza del arancel del *portazgo* ni el hecho de su arrendamiento empecen la lectura de la serie en clave de tendencia recesiva.

19. La *avería* era una contribución que las embarcaciones que arribaban o se afletaban en el puerto de Bilbao estaban obligadas a efectuar al Consulado con la finalidad de subvenir a los gastos ocasionados por los servicios que la institución prestaba. La *avería*, como exponente de la evolución del comercio, acumula en sí no pocos problemas. La forma de «contar averías» era compleja, pues se distinguían diferentes tipos; la que generaba propiamente ingresos para el Consulado –en las otras éste sólo intervenía como «contador»– tuvo desde sus orígenes naturaleza tarifaria, combinando gravámenes de distinto tipo, según productos, y discriminando además tarifas en función de lugares. A fines del siglo XVI, se produce un giro en el sistema tarifario que a lo largo del primer tercio del siglo siguiente irá cristalizando en la reforma de la judicatura 1634-35, entre cuyas medidas es de reseñar la sustitución del anterior sistema de tarifas específicas por mercancía y lugares por una tarifa general *ad valorem* con tipo único de «*maravedí por ducado*» (0,26%), lo que obligaba a realizar valoraciones, «*tasación de las merca-*

incorpora algunos matices, amén de problemas a la hora de su interpretación. Entre 1600 y 1630, todas las variables consideradas coinciden tendencialmente con la de Pancorbo (Gráficos 3 y 4), deslizándose con mayor o menor intensidad a la baja, lo que corroboraría una vez más lo concluido más arriba sobre la coyuntura del primer tercio de siglo. A partir de 1630 sin embargo surgen las divergencias. El giro iniciado por la *avería* en esa fecha recibe el correctivo del número de embarcaciones, que permanece estancado a los niveles más bajos de 1630. Los ajustes tarifarios de 1631 y los más decisivos de 1634-35, ambos al alza, podrían dar cuenta de esta contradicción y del cambio de tendencia inicial, pero no de la senda ascendente que toma la serie en los años ulteriores a 1635, con sistema tarifario y tipos ya determinados, a no ser que mediaran en esos años nuevas valoraciones de las mercancías. La curva a precios constantes trata de eludir esta objeción. En ambas series se detecta una recuperación cuya existencia es contradicha por la del movimiento de buques. La contradicción empero podría superarse, haciendo incluso abstracción de eventuales cambios en la tipología y tonelaje de los navíos –que no se dio–, de conocerse el grado de empleo efectivo de la capacidad de carga de éstos o la descarga efectivamente realizada. Muchos buques arribados a Bilbao, como se verá, no pagaban *avería* de retorno, lo que quiere decir que o bien Bilbao era escala final y que tras descargar las embarcaciones volvían de vacío o bien era una escala intermedia y que sin cargar nada en la villa seguían viaje a otros puertos de la península continuando la descarga de sus bodegas. No necesariamente se ha de producir una correlación perfecta entre movimiento de buques y volumen de carga desembarcada, y ello sin contar con el valor de las mercancías, que es lo que constituía la materia impositiva de un tributo *ad valorem* como genéricamente era la *avería*. ¿Podría darse en Bilbao la réplica de lo comprobado en Santander sobre la recuperación de las exportaciones de lana, toda vez que la comunicación con Francia estaba vedada tras, exactamente, 1635? Si la interpretación de la coyuntura de las corrientes del tráfico por el paso de Pancorbo y el puerto de Bilbao son correctas, se ha de inferir que San Sebastián era la víctima del comportamiento desigual de estos dos observatorios comerciales, salvo que los flujos de la capital guipuzcoana con Navarra y Aragón compensasen aquel declive. Y todo esto ¿no estaría apuntando a que la hora de los puertos guipuzcoanos estaba agotándose? Hipótesis y preguntas a las que trataremos más abajo de buscar alguna respuesta, para lo que se requerirá de contraste empírico.

La serie disponible del puerto guipuzcoano de Pasajes, que representa los derechos abonados por las embarcaciones en concepto de *atoaje* desde 1615 en adelante –revelan una tendencia claramente regresiva de la actividad portuaria a partir justamente de 1635, resultando más profunda si la serie es deflactada– no sirve de criterio de validación, dadas las características de dicho puerto, muy diferentes a las de San Sebastián. Su dedicación a actividades estrictamente comerciales, en especial de rango internacional, era muy parcial y comparativamente escasa²⁰. El potencial de desarrollo que brindaban a este puerto sus condiciones naturales fue asfixiado por San Sebastián. Su burguesía mercantil consiguió retener a Pasajes bajo la jurisdicción de la villa, sustrayéndola al control provincial, sirviéndose para ello de todo tipo de maniobras con el objeto de someterla a sus intereses. Pasajes no pudo así prosperar como puerto internacional²¹. Las dificultades económicas del siglo no daban para todos y era preciso eliminar a competidores para mejorar su parte en la distribución del pastel comercial menguante.

derías», quedando sólo y significativamente sometidas a tarifas especiales *ad pondus* la lana y el hierro en las exportaciones y el bacalao en las importaciones. La serie de la *avería* constituye desde entonces un aceptable exponente de la evolución general del comercio en razón de la fijación de la estructura tarifaria, que no se modificará, aunque no las valoraciones, que lógicamente lo hicieron en la dirección de los precios. Conviene advertir que en el pago de la *avería* no existía exención alguna, incluyéndose, como acaba de verse, el hierro, por lo que su significación es en este sentido más completa que la de los *diezmos de la mar*, y que además abarcaba al comercio de cabotaje (GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, I, pp. 88-93). Una vez más me atrevo a demandar un estudio, pendiente, sobre esta contribución.

20. El *atoaje*, derecho cobrado por el municipio en concepto de atoar las naves en puerto, debía guardar relación con el tonelaje remolcado, no con el de arqueo, de los navíos. El tonelaje medio de las embarcaciones que atracaban en este puerto superaba al de cualquier otro puerto vasco, a causa precisamente de las actividades varias y distintas a las comerciales que en él se realizaban –estadias correspondientes a la pesca en Terranova, a la presencia de la Armada, entradas de corsarios, transporte de vena, etc.– lo que impide la comparación en términos homogéneos con cualquier otro puerto (ZABALA, Aingeru: «Del tráfico de Bilbao y de Pasajes en el siglo XVII», en *Población y sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII*, Santander, 1985)

21. FERNANDEZ ALBALADEJO, Pablo: *La crisis...*, pp. 78-80, y ZURBANO, José Gabriel: «Comercio y desarrollo portuario», en *Pasaia. Memoria histórica y perspectiva de futuro*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1999, pp.16-33.

Gráfico 3. Movimiento de buques en el puerto de Bilbao

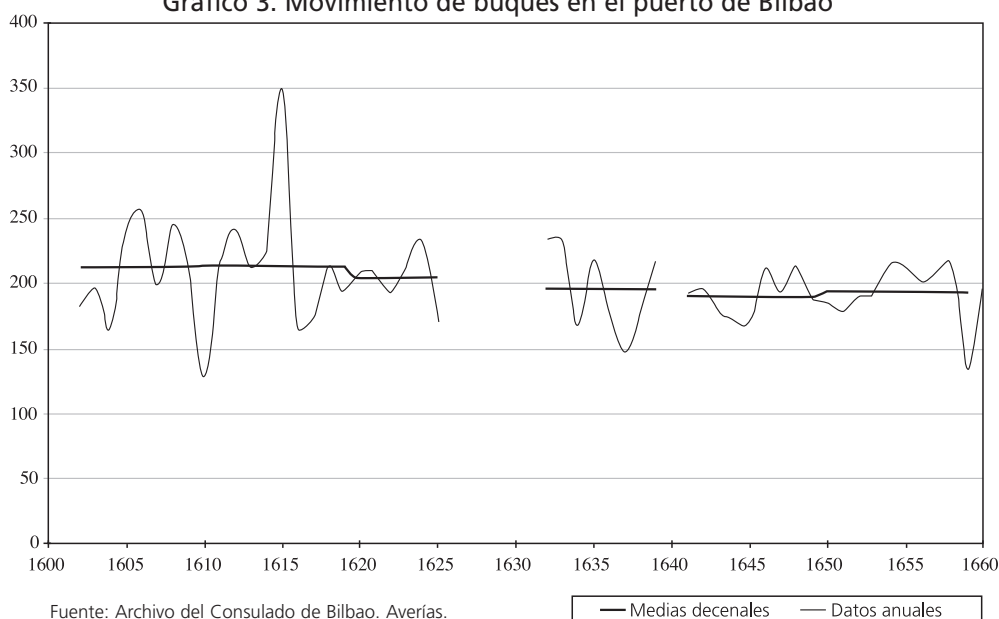
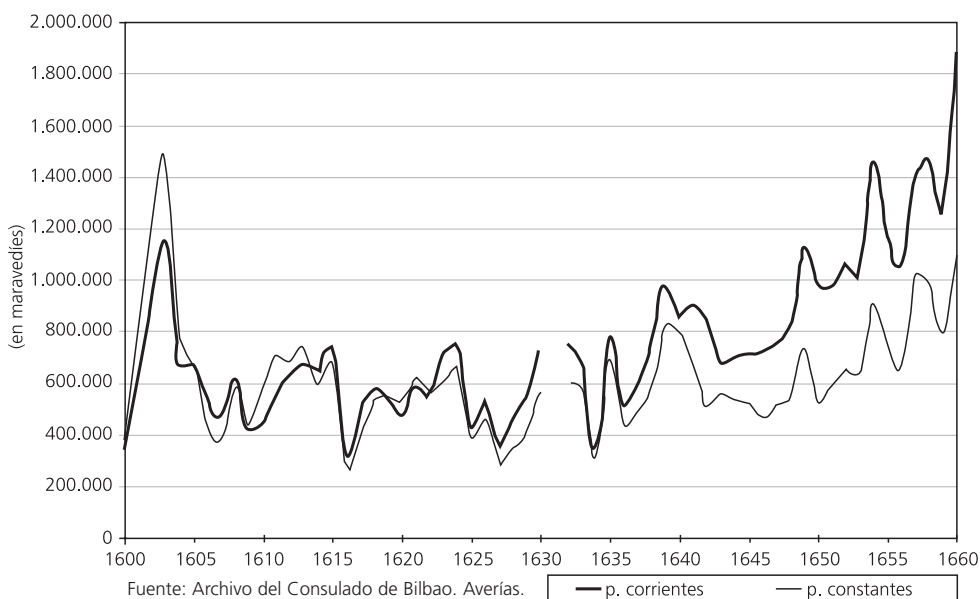


Gráfico 4. Avería del Consulado de Bilbao
(a precios corrientes y constantes (100=1601-1625))



3. LA DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO

La conclusión arriba establecida sobre la distribución de los intercambios, mejor garantizada por las fuentes que estamos empleando²², no es novedosa. La caída del tráfico cantábrico, como sabe-

22. El riesgo de utilizar los *diezmos* en términos relativos, como índice de distribución del tráfico, es menor que como indicador de coyuntura. Comparar los ingresos fiscales generados en un mismo periodo por los distintos puertos puede dar una buena medida de la participación coetánea de cada uno de ellos en el comercio global y nos permitirá establecer algún *ranking*. El supuesto exigido en este caso será que la composición del comercio en los distintos puertos no tenga rasgos radicalmente divergentes. Aunque hayamos eliminado a los puertos gallegos y asturianos, por cuanto por ellos no se exportaba lana, se siguen planteando algunos problemas: en primer lugar, una vez más reaparece el sistema aduanero vasco, que a causa de las exenciones no registra tan exhaustivamente como el cántabro el tráfico comercial; en segundo lugar, en el interior ya del propio País Vasco, el no darse correlación perfecta entre puestos aduaneros interiores y puertos marítimos; finalmente está el caso de Guipúzcoa, cuyo tráfico comercial estaba sometido al arancel del *diezmo viejo*, con tarifas, como sabemos, antiguas y recaudaciones por tanto ni homologables ni agregables a las de las otras aduanas. Estos problemas son sin embargo resolubles, de forma cuando menos suficientemente satisfactoria.

mos, fue acompañada desde los años 70 del siglo XVI de una nueva distribución del mismo que favoreció a los puertos más orientales. Este proceso se va a agudizar en el arranque del siglo XVII, al concentrar los puertos de Guipúzcoa la parte mayoritaria en la exportación de lanas y al competir y compartir con Bilbao, si no a arrebatárselo, el puesto de primer puerto del Cantábrico.

Donde primero y más claramente se detectó este movimiento fue en las exportaciones laneras. Santander, como sabemos, cedió su primacía como punto de embarque de lanas inmediatamente después del corte del eje atlántico en 1569 y los puertos de Guipúzcoa –Deva muy por encima de San Sebastián– tomaron ya entonces el relevo. La recuperación, inconclusa, de las exportaciones durante el primer cuarto del XVII consolidó este cambio y no modificó para nada el «giro» de las lanas castellanas que siguieron discurriendo preferentemente –más del 70%– por los puertos de Guipúzcoa –ahora por San Sebastián mucho más que por Deva–. No parece que fueran las lanas navarras las que en esta época salvaron a este puerto²³. Nada menos que el 90% de las que allí se embarcaban procedían, al menos el año 1626, de Castilla, no representando las navarras sino un 6%. Éstas tomaron otros derroteros, los de los pasos terrestres pirenaicos, en dirección siempre hacia Francia²⁴.

Los *diezmos de la mar* replican el movimiento de las exportaciones laneras, sólo que con alguna sordina, con menos claridad y sobre todo con un palmario retardo. Su caída, menos profunda y más pausada durante el siglo XVI que la de las lanas, se acompaña de cambios en la distribución igualmente menos sensibles. La preeminencia de las aduanas de Valmaseda y Orduña, en última instancia de Bilbao, no es desbancada en ningún momento de este siglo. Pero este desfase respecto a lo ocurrido en las exportaciones laneras se ajusta en el siglo XVII, cuando tras la tregua de 1604 las aduanas alavesas toman abiertamente la delantera –ingresan más del 60% de los *diezmos*–, dándose con ello a entender que no sólo las exportaciones de lana sino también una parte relevante del comercio total de importación y exportación había sido también desviada hacia los puertos guipuzcoanos. El *diezmo viejo* de Guipúzcoa constituye, con salvedades, un indicador adicional, plausible, de estos cambios. El Consulado de Bilbao ya alertó de esta situación nada menos que en 1585. Dispuesto como estaba a atraer el trato comercial menguante a su puerto, intervino para impedir este desvío del tráfico hacia Guipúzcoa²⁵. Y desde Santander llegan idénticas quejas sobre este cambio de rumbo en el tráfico cantábrico.

Decidir sobre el grado en que Bilbao cedió posiciones a favor de San Sebastián en el comercio total requeriría conocer con certeza en qué medida el tráfico llegado a Vitoria se bifurcaba entre Bilbao y San Sebastián. El que transitaba por la aduana de Salvatierra de seguro que estaba conectado con el puerto de Deva, pero los *diezmos* de esta aduana sólo representaban el 11% del total cantábrico. Resta una importante fracción, 52%, la de Vitoria, cuyo exacto destino y origen es imposible determinar cuantitativamente²⁶. La información cualitativa no ayuda demasiado a esclarecer la cuestión. Los comerciantes ingleses, desde la óptica obviamente de sus relaciones comerciales, que no eran ni muchas ni estrechas con San Sebastián, reproducen la imagen del gran Bilbao del quinientos, representándolo como *Inlet to all Castele* y abastecedor comercial de toda la costa Oeste, hasta la frontera misma con Portugal²⁷. Burgos, desde la añoranza y los intereses por revivir su pasado de emporio comercial, apunta como rival a batir más a Guipúzcoa que a Bilbao. Será con

23. Esta idea, lanzada por LAPEYRE, Henry: *El comercio exterior...*, p. 184-187 es repetida sin que se haya probado y ni argumentado suficientemente por FERNANDEZ ALBALADEJO, Pablo: *La crisis...*, p. 78, IMIZCOIZ, José María: «Hacia nuevos horizontes: 1516-1700», en *Historia de Donostia-San Sebastián*, Nerea, San Sebastián, 2000, p. 116 y otros. Navarra tenía poca capacidad de aumentar mucho su producción de lana para alimentar un crecido flujo de exportación, pero ninguna para sustituir a los vellones castellanos de calidad. Al contrario, lanas de su calidad se podían encontrar por muchos rincones de Europa, que lo que buscaba en Castilla era exactamente lo contrario, lanas finas. Merece recordarse que por San Sebastián circulaban también algunas lanas aragonesas.

24. MUJICA, Serapio: *Geografía General del País Vasco* (Carreras y Candi, dir.), Barcelona, s/d, tomo *Guipúzcoa*, pp. 35-36, y Memorial de las Cortes de Aragón en 1626, recogido por CARRERAS PUJAL, Jaime: *Historia de la Economía Española*, Ed. Bosch. Barcelona, pp. 177-178, donde se explicitan la dirección terrestre de las lanas navarras. La falta de precisión de nuestra fuente (AGS-TMC, l. 815) impide determinar con entera seguridad el concreto origen «castellano» de las lanas, pero, atendiendo a lo que la Hacienda real entendía por «lana castellana» en su arancel discriminatorio a la exportación de lanas, así como a la lógica geográfica, hemos de orientarnos preferentemente hacia Soria y Rioja. Pero el texto habla también y expresamente de lanas de Segovia (BILBAO, Luis María: *Vascongadas 1450-1720...*, pp. 407-408). Las rutas seguidas por estas lanas y por otras castellanas más occidentales, desde sus lavaderos hasta San Sebastián –y puede que también Deva–, fueron diversas: por tierra, sobre el «camino real» pasando por Vitoria, y ¡por mar! en navegación de cabotaje.

25. GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, l, p. 56, nota. El Consulado realizó gestiones y gastos para «que no fuera el trato deste lugar a San Sebastián ni a Laredo como se había comenzado a yr.».

26. Esto en lo que se refiere al comercio en tránsito. Del comercio retenido nada sabemos, así como tampoco del tráfico de redistribución en cabotaje entre Bilbao y San Sebastián, y viceversa, ni hacia Santander, villa también tributariamente exenta en cuanto a tráfico retenido para su propio consumo.

27. SANTOYO, J.C., GONZALEZ, A. y LOSADA, L.M.: «Documentos para el comercio inglés con Bilbao en el decenio de 1640-1650», en *Estudios Vizcainos*, nº 7-8, 1973, p. 257.

el Consulado de esta villa y con las autoridades de los puertos de Cantabria con quienes intentará, desde 1616 hasta 1624, negociar el tema de la «internación» de los comerciantes extranjeros residentes en la costa y el del estanco en Burgos de cuantas mercaderías viniesen por mar a los puertos del Cantábrico, con la pretensión adicional de convertir a Burgos en feria de pagos, cual Medina redi-viva²⁸. Si la negativa de Bilbao el año 1625 a colaborar en un tema en que les iba la vida comercial fue clara, la de Guipúzcoa, a través tanto de su corregidor, extraño a la Provincia, como de sus propias Juntas, fue además dura, incluso incriminatoria, pero también esclarecedora de la situación de su comercio, que naturalmente afectaba a Alava, de quien Guipúzcoa se erige en defensora, argumentando que «*la Ciudad de Vitoria perecería casi toda...porque se entretiene, y aun enriquecen sus vecinos, respecto de la contratación que tienen en los puertos de Guipuzcoa y Vizcaya, y señalada-mente con los primeros*»²⁹ (subrayado nuestro). La búsqueda y definición de aliados por las partes apunta a que una fracción importante del tráfico comercial se desplazaba por la ruta Vitoria-San Sebastián, que revelan una complicidad de intereses mercantiles. Si difícil es decidir sobre la importancia relativa entre «*las villas de Bilbao y San Sebastián, puertos principales y del mayor concurso*» en el Cantábrico, no es arriesgado asegurar que Donostia fue en esta parte del siglo XVII más comercial que nunca antes lo fuera. El último tercio del siglo XVI y el primero del XVII constituyen *in crescendo* la hora comercial de Guipúzcoa, o más exactamente la del predominio mercantil de San Sebastián, donde «*ya no había marineros –se decía por 1630– sino que todos se habían dado al trato*»³⁰. Pero quizás esta hora se paró en 1635.

Todos los indicios apuntan a pensar que, cerrado el comercio bilateral con Francia tras la declaración de guerra en 1635, con las líneas de transporte –se verá– perturbadas, con los ingleses como transportistas predominantes y con la demanda de lanas en expansión desde los mercados de Inglaterra y Holanda, Bilbao y Santander estaban mejor posicionadas que San Sebastián de cara a la nueva coyuntura política y comercial. Lo ocurrido en Santander encajaría con bastante sentido y puntualidad cronológica en esta suposición, mayormente si, como está verificado, la recuperación de sus exportaciones laneras entre 1637 y 1652 tuvo un destino preferente, Inglaterra, abandonando sintomáticamente el que con anterioridad había sido el preferido, Francia³¹. Con este antecedente no sería de extrañar, a expensas de más y mejores pesquisas, que ni el fenómeno de la recuperación ni el destino a él asociado fuesen exclusivos de Santander. Los argumentos arriba exhibidos pueden encontrar ahora algún refuerzo y las preguntas planteadas alguna respuesta, si retomamos el tema de las exportaciones de lana, cuyos flujos se repartían todavía a favor de Guipúzcoa.

Hace algunos años que J.I. Israel argumentó la recuperación de las exportaciones españolas de lana en la década de los años 30, como consecuencia de la demanda inducida desde los nuevos mercados de Holanda e Inglaterra y de los cambios acaecidos en las rutas y transporte de los mares europeos³². Los ingleses, hablando de sus relaciones comerciales con Bilbao, reconocen por 1650 que anteriormente sus importaciones de lana a través de este puerto habían sido de mayor cuantía³³. Los bilbaínos, por su lado, exponen en 1643 un panorama del comercio de la villa donde la lana parece ya ocupar una posición capital, «*el mayor trato que hay en dha Villa*»³⁴. Esta reactivación de los flujos exportadores tenía que tener su correlato en la demanda de lana por parte de la pañería europea.

28. Burgos reconoce, al igual que antes lo hiciera Medina, que la venta de mercancías, función antiguamente adscrita a las *ferias de mercancías*, se había desplazado a los puertos de la costa y a Madrid (Cfr. FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano: «El desarrollo de Bilbao y de sus actividades (1300-1936)», en *Exposición Centenario (1886-1986). Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*, Bilbao, 1990, pp. 25-26 y «Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao en los años 80 y 90», en *Las Sociedades Ibéricas y el Mar a finales del siglo XVI*. Tomo IV, *La Corona de Castilla*. Madrid, 1998, pp. 119 y 125, según documento de 1606, recogido por LARRUGA, Eugenio (1791) *Memorias...* T. XXVI, p. 199 y 208) y acaricia la pretensión no sólo de hacerse con esta función sino también con la propia de una *feria de pagos*, que primordialmente se había desplazado a Madrid, sin aspirar por ello a entrometarse en el comercio con América desde Andalucía.

29. RAH, Col. Vargas Ponce, t. XXIX. Alava se hace eco de la cuestión (LAJGA, I. 10, f. 40v)

30. *Ibidem*, t. XXVIII; FERNANDEZ ALBALADEJO, Pablo: *La crisis...*, p. 80.

31. ECHEVARRIA, M^a José: *La actividad comercial...*, pp. 49-51 y 72-75.

32. ISRAEL, Jonathan I.: «Spanish Wool Exports...», p. 209.

33. SANTOYO, J.C., GONZALEZ, A. y LOSADA, L.M.: «Documentos para el comercio inglés...», p. 258.

34. Se trata de una representación del Consulado al Rey, con motivo de la pretensión del concejo de la villa de exigir a los arrieros trajinantes en lana transporten también bastimentos, por tanto de una «representación» de la realidad interesada y *ad hoc*, en la que se asegura que «*el mayor trato que hay en dha Villa y más necesario al comercio es las dhas lanas y añinos...porque a las dhas lanas vienen al puerto más de setenta navíos cada un año a cargar las dhas lanas para cargallas y navegarlas, los cuales vienen cargados de mercaderías de todo género y muchos bastimentos*». (GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, I, p. 514, nota). En descargo del sospechable sesgo habría que reparar que la propuesta de aquella concreta política de abasto por parte de la villa tenía necesariamente que tener algún fundamento *in re*. En otro memorial del Consulado por 1685, resumido por Guiard, se asevera, retrospectivamente, que «ya en el primer tercio del siglo XVII pasó el comercio de ellas [las lanas] a Bilbao» (GUIARD, Teófilo: *Historia de la noble villa...*, II, p. 282).

La diversificación en la oferta de paños –calidades, estilos, coloridos, etc.– fue una de las notas distintivas de la pañería europea del seiscientos y entre estas innovaciones la lana castellana lograría recuperar un segmento de mercado. La orientación preferente de la pañería inglesa hacia los *worsted*s no eliminó definitivamente la producción de sus tradicionales y cualificados *broadcloths*. Pero la carencia de materia prima doméstica adecuada a tales paños condicionó la dependencia de las importaciones españolas. En el último cuarto del siglo XVI se percibe ya el inicio, tenue, del consumo de lanas castellanas por parte de Inglaterra, hasta entonces despreciable. Y en los primeros decenios del XVII, algunos fabricantes del *West Country* comenzaron a utilizar más intensamente lana española para fabricar una nueva variedad de paño de alta calidad hecha entera o parcialmente de lana castellana, los llamados *Spanish medley*, que se vendían bien en los mercados septentrionales de la Europa fría. La gran concentración industrial holandesa de Leiden, donde se producían sus famosos *lakens* –variedad también de tejido tradicional de calidad– comenzó a consumir con alguna intensidad lana española a partir de 1636, posibilitando un crecimiento notable en la producción de aquellos paños. Sintomáticamente conviene observar que en la bolsa de Amsterdam comenzaron a cotizarse las distintas suertes de lana española, precisamente a partir de 1635.

Este entorno de intensificación y diversificación de la demanda de fibra castellana, así como las modificaciones en las rutas de transporte, afectadas por los conflictos políticos, facultan a proponer que el arranque de la captación por parte de Bilbao del flujo de las lanas, que claramente tendrá lugar en la segunda mitad del XVII, habría que adelantarlo a estas fechas³⁵ y si de resultados de ello no se estarían ya modificando los anteriores patrones en la distribución del tráfico entre los puertos del Cantábrico. Las cifras de exportación de lana por Bilbao los años 1654-55, a poco por tanto de firmarse las paces, no pudieron ser improvisadas (cuadro 1). Ellas ponen de manifiesto que el volumen total de la lana exportada aumentó considerablemente y que su distribución entre puertos había cambiado radicalmente. Ninguna saca por Deva, y San Sebastián cede un 25%. Mientras, Santander mantiene peor que mejor el tono de la recuperación de los años cuarenta³⁶ y Bilbao ha dado ya el «gran salto hacia adelante» en su comercio lanero. Desde la óptica de la distribución no sería desatinado volverse a plantear si la hora de Guipúzcoa no estaba llegando, si es que no había llegado ya, a su fin, antes de 1650.

4. COMPOSICIÓN DEL TRÁFICO

La estructura básica del comercio vasco en cuanto a composición de sus flujos había experimentado desde mediados de la anterior centuria, con motivo de las actividades pesqueras a gran escala en ultramar, una importante modificación en la ponderación de sus componentes. La crisis de la segunda parte del siglo, en la medida que tuvo efectos asimétricos sobre puertos, productos y direcciones del tráfico, tuvo que repercutir en alguna medida sobre esta estructura. *A priori*, por lo que hasta ahora se ha argumentado, se puede inferir que en el capítulo de las exportaciones los cambios estructurales fueron relevantes, a la par que diferentes según puertos. En cuanto a la composición de las importaciones, muy poco es lo que por el momento puede conjeturarse. Se precisa información nueva, apropiada y solvente, de la que no siempre es fácil disponer.

En lo que a exportaciones concierne, no existen noticias por las que se pueda vislumbrar la incorporación significativa de nuevos productos a este platillo de la balanza de mercancías. Hierros y lana siguen figurando como partidas destacables, poco menos que únicas. El cambio estructural en las exportaciones viene determinado por el doble hecho comprobado de la caída general de las ventas de hierro y el comportamiento desigual de las remesas de lana según puertos. En San Sebastián, se tuvo que producir una notable alteración en la importancia relativa de los componentes básicos de sus exportaciones tradicionales dado que se estaban remitiendo absolutamente más lanas que nunca. Similar cambio, pero menos intenso, se debió de repetir en Deva, donde la comprobada crisis de las ferrerías del valle³⁷ se sincronizó con una mayor activi-

35. El cambio de tendencia general del comercio que hemos atisbado se pudo producir hacia 1635 no consiguió sin embargo estabilizarse; luego de 1640 se resintió y dio marcha atrás, para volver a impulsarse de forma consolidada después de 1648. Los problemas políticos internos de Inglaterra a partir de 1640, con su repercusión sobre el comercio, estarían detrás del aborto del primer ciclo expansivo que se había basado justamente en la demanda y transporte británicos. El despegue, firme ya, de los años 50 está claramente asociado a la paz con Holanda.

36. Unas 40.000 arrobas, según la serie reconstruida por ECHEVARRIA, M^a José: *La actividad comercial...*, p. 49.

37. AZPIAZU, José Antonio: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos en el siglo XVI*. Fundación Cultural Caja de Guipúzcoa, San Sebastián, 1990, t. I, pp. 289-293.

dad en la exportación de lana. No es seguro sin embargo que en Bilbao se produjera tal modificación. El flujo lanero menguó, pero ignoramos si los hierros embarcados en su puerto lo hicieron en similar, mayor o menor proporción. Aunque de Bilbao precisamente nos llegan las primeras informaciones a este respecto, desgraciadamente no son éstas de la calidad suficiente y deseable para despejar la incógnita de lo ocurrido ni en este renglón ni en el de las importaciones. Con todo, y aunque se trate de evidencias relativas a dos años (judicaturas consulares de 1612-1613 y 1614-1615) y en principio no generalizables, por más que se trate de años comercialmente normales por nula conflictividad internacional, conviene dar a conocer los resultados de la explotación de estas informaciones³⁸.

De las 717 embarcaciones que según las fuentes atracaron aquellos años en Bilbao, 480 (67%) salieron de vacío o no cargaron nada en la villa o al menos nada que estuviese sujeto a contribución; de las restantes, en las que se especifica carga, sólo se registra hierro y acero o lanas y añinos. Aunque no sea dable ninguna estimación sobre el volumen exportado de estas mercancías, el que sean las únicas citadas en este capítulo de las exportaciones demuestra que no se ha producido innovación alguna en cuanto a sus componentes. La carga de la prueba reside en que no se referencia ningún otro producto, lo que no demuestra taxativamente que no los hubiese, pero sí que éstos, de haberlos, eran muy poco significativos y, a efectos de averías, despreciables.

En el apartado de las importaciones, lo que se atisba en Bilbao, aunque tampoco sea extrapolable sin más ni a otros años ni a otros puertos vascos, es, de una parte, el reducido espectro de las mercancías recibidas y la escasísima presencia de géneros novedosos, concretamente coloniales, y, de otra, la importancia descolante de los productos de la pesca. No llegan a la treintena los productos específicos registrados, que agrupados en las siguientes rúbricas proyectan esta imagen sobre las importaciones bilbaínas.

Cuadro 3. Composición de las importaciones por el puerto de Bilbao, 1612-1613³⁹

	Barcos (número)	Registros valorados (número)	Valor registros (reales)	Barcos (%)	Registros valorados (%)	Valor registros (%)
Pescado	83	63	2939	33,88	43,45	61,31
Subsistencias	40	24	323	16,33	16,55	6,74
Vino	22	19	283	8,98	13,10	5,90
Textil (fardel)	14	5	462	5,71	3,45	9,64
Grasa	16	16	83	6,53	11,03	1,73
Varios	9	2	10	3,67	1,38	0,21
sin datos	61	16	694	24,90	11,03	14,48

Fuente: ACB, Averías, r. 3.

38. ACB, Averías, r. 3 (judicatura 1612-1613). Lo que contablemente interesa al Consulado es determinar quién y cuánto debe pagar en concepto de avería. Consecuentemente la información es clara y completa al especificar los barcos que entran y salen de puerto, con su nombre y el de sus maestros, así como el monto de la avería. Del resto de los datos potencialmente reseñables, la fuente adolece de deficiencias de información o especificación. En casos, hay ausencia pura de noticia, navíos de los que se desconoce qué tipo de carga embarcan o desembarcan o, de los que conociéndola, no se sabe el valor de su avería. En otros casos, existiendo información, no se especifican bien las mercancías, utilizando, por ejemplo, el indeterminado término de «fardes» (que con no excesivo riesgo se puede identificar con tejidos, pero sin saberse nunca ni su clase ni calidad) o abusando de genéricos que priman sobre específicos, en el caso por ejemplo del pescado, cosa que impide discernir si se trata de pesca de altura o de bajura o la especie en cuestión. Todo ello ocasiona una grave pérdida de información y que ésta sea además fragmentaria, lo que demanda cautela a la hora de extraer conclusiones, sumándonos en esto y las anteriores consideraciones a ZABALA, Aingeru: « Las características del comercio bilbaíno a mediados del siglo XVII », en *Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales* (en prensa), al hacer crítica textual de la fuente y diseñar su forma de explotación, a la que en parte seguimos. Los datos de la judicatura de 1614-1615, proceden de una transcripción libre de los borradores de averías hecha por GUIARD, Teófilo, *Historia del Consulado...*, pp. 490-505, nota, donde aparentemente mejoran la calidad de los registros. Debo a E. Fernández de Pinedo la amabilidad de permitirme usar los datos estadísticos sintéticos elaborados por él a partir de la información de Guiard.

39. La columna «barcos» significa en rigor el número de viajes realizados por barcos que descargan las mercancías de las filas correspondientes (muestra al 75%, excluyendo la columna 'sin datos'); la de «registros valorados», número de cargas registradas con expresión específica del valor de sus averías; «valor registros», derechos de avería abonados por los registros anteriores (muestra al 21% del valor total de la avería de importación y exportación –indesagregable– excluyendo también los registros 'sin datos'). Se recuerda que este valor, dado el tipo de imposición de la avería sobre las importaciones, *ad pondus* en el pescado y *ad valorem* en el resto, tan sólo nos aporta una aproximación en el momento de proponer comparaciones de valores fiscales entre productos en un mismo momento; los valores fiscales de aquellos productos gravados con tarifas *ad valorem* pueden considerarse correlativos a los de mercado, mediando las valoraciones correspondientes establecidas, que son las que cambian con el tiempo, dificultándose así comparaciones diacrónicas dentro de la serie.

Cuadro 4. Composición de las importaciones por el puerto de Bilbao, 1614-1615

	Barcos (número)	Registros	Barcos (%)	Registros
Pescado	99	127	21,06	23,83
Subsistencias	184	198	39,15	27,15
Vino	24	24	5,11	4,50
Textil	7	8	1,49	1,50
Grasas	17	18	3,62	3,38
Cueros	9	14	1,91	2,63
Ultramarinos	8	9	1,7	1,69
Sal	3	4	0,64	0,75
Cera	2	3	0,43	0,56
Varios	39	48	8,30	9,01
sin datos	78	80	16,60	15,01

Fuente: GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, II, pp.490-505.

Los cuadros revelan, dentro de sus limitaciones, la preponderancia de los productos pesqueros y de las subsistencias, que destacan sobremanera sobre las demás mercancías, con el matiz, por un lado, de que las importaciones de granos pueden estar sujetas a mayor volatilidad que las del pescado y de que en términos de valor fiscal destaca el pescado sobre las subsistencias. Contra esta última comprobación milita el hecho de que el tipo de gravamen del pescado pudiera ser algo superior al de las otras partidas, de lo que se derivaría que su valor fiscal –valor de la avería– está sobrevalorado con relación a los otros grupos de mercancías. A pesar de esta pronosticable sobrevaloración relativa, se puede conjeturar, en tanto una mejor documentación lo contraste y decida, que la importancia del pescado en términos de volumen y valor es sobresaliente, y que la de las subsistencias, en volumen medido por número de registros y barcos que las transportan, muy destacable.

La documentación no siempre permite discriminar, y menos aún con precisión cuantitativa, los distintos tipos de *pescado*, pero se puede garantizar que el bacalao es el específico más referenciado. Todo él, así como la mayoría de las grasas, provienen de Terranova en embarcaciones mayormente vasco-francesas. Junto a estas importaciones de ultramar se hallan también las de bajura, de origen gallego y consistentes por lo común en sardina. Como arriba se ha insinuado, la desactivación del sector de las capturas pesqueras propias en modo alguno tuvo que significar una reducción del comercio de pescado, dado que su demanda era bastante rígida, además de rigORIZADA, por imperativos religiosos. Bilbao parece continuó siendo el principal puerto importador de pescado para su internación en el interior peninsular; por decirlo con palabras de Guiard, siguió ejerciendo el papel de *estapla del bacalao y grasas* en el Cantábrico. Según el documento de 1612-1613, sólo se remitió una insignificante partida de «*pescado en pasta*» a Portugal, pero nada se redistribuyó a los otros puertos cantábricos. Por el contrario, bastantes buques, 13, procedentes de San Sebastián así como algunos pocos de Santander y Laredo, más uno de Pasajes, arriban a la capital vizcaína con carga de *pescado*, desconociéndose su identidad concreta. Esta imagen puntual no debió ser la habitual. Bilbao reexportaba pescado, en especial bacalao, a otros puertos del Cantábrico⁴⁰.

Entre los géneros importados, tradicionales en los intercambios de una tierra «*pobre en pan e en vino*», aparecen estos bienes de consumo, de los que se especifican, por un lado, cereales (trigo, cebada y centeno), legumbres (haba) y una partida perdida de fruta, y por otro, vinos, de origen casi exclusivamente gallego, *ribadavias*. A juzgar por los nombres de maestros y navíos, los principales importadores de granos son franceses, aunque hay partidas que llegan de otras regiones europeas, incluso alguna de Santander, puerto ya reexportador de granos⁴¹. Donde los franceses destacan es sin embargo en la importación de tejidos⁴², de cuyos tipos, paños o lencería, y calidades la fuente

40. ECHEVARRÍA, Mª José: *La actividad comercial...*, pp. 61, 73 y 82, donde se muestra que parte del pescado desembarcado en Santander procedía de Bilbao. También en la villa cántabra el componente pescado es mayoritario durante este siglo. En 1622, de 326 registros *import-export* correspondientes al comercio no retenido en la villa, 255 (78%) son de pescado (p. 61).

41. *Ibidem*, p. 63.

42. Los buques franceses, en especial los de Nantes, desarrollan un periplo completo que tiene un patrón característico: arriban a Bilbao con «*fardeles*», bastantes no directamente sino después de hacer cabotaje en otros pequeños puertos vascos, y vuelven con hierro y lana.

nos hurta sistemáticamente información. Estimamos que esta partida, en contraste con la del pescado, está relativamente infravalorada. Con todo, la distancia de los textiles respecto a pescado y subsistencias es tal en todos los órdenes considerados que no parece, a expensas de mayor y mejor información, que la importación de paños y lienzos constituyese en aquellas fechas una rúbrica relevante de la balanza comercial bilbaína. Puede que la crisis textil castellana no hubiera llegado todavía a situaciones extremas. Pero lo que con seguridad puede afirmarse es la escasa importancia que tenían entonces los coloniales, entre los que sólo se referencia el azúcar y la pimienta.

Para mediados de siglo contamos con información más abundante y segura que nos permite establecer algunas comparaciones, verdaderamente significativas, de la mutación experimentada en las importaciones.

Cuadro 5. Composición de las importaciones por el puerto de Bilbao, 1654-1655

	Registros (número)	Valor Avería (número)	Registros (%)	Valor Avería (%)
Pescado	76	3352	26,86	60,00
Subsistencias	39	80	13,78	1,43
Vino	19	174	6,71	3,11
Textil	64	1237	22,61	22,14
Grasas	15	591	5,30	10,58
Ultramarinos	18	26	6,36	0,47
Cera	24		8,48	
Sal	14	31	4,95	0,55
Varios	14	96	4,95	1,72

Fuente: ACB, Averías, r. 5.

De la comparación se pueden extraer varias conclusiones claras: el pescado sigue siendo el producto «príncipe» de las importaciones en todos los órdenes que se considere, si bien es previsible que pueda seguir habiendo alguna sobreapreciación en términos de valor fiscal, en razón de la estructura contributiva de este género; la importancia crecida de los textiles, que pasan ahora a ocupar un segundo puesto, y que por las razones fiscales dichas podría acortar distancias con el pescado; el notabilísimo descenso de las subsistencias, y menor, aunque reseñable, del vino; y finalmente, el auge de los coloniales, con ampliación de su gama.

Las dos primeras conclusiones vienen avaladas por una información más amplia, relativa a más años, 1649-1654, lo que permite concluir que «en estos años el comercio de Bilbao gira fundamentalmente en torno a dos renglones: los textiles y el pescado; los primeros representarán casi todos los años cerca del 50% del valor de las mercancías entradas en puerto y conjuntamente superarán el 75%»⁴³.

Guiard ya adelantó que las importaciones de pescado se habían mantenido, incluso mejorado, durante la primera mitad de siglo. Tan sólo los años de prohibición de comercio con Francia, entre 1635 y 1642, fueron problemáticos para el atraque en Bilbao de las embarcaciones vasco-francesas procedentes de Terranova con bacalao. Pero mediando *pasaportes* de licencia para estos barcos y el auge de los transportistas ingleses e irlandeses en esos años se pudo en parte neutralizar los efectos de esta interdicción comercial, haciendo que el pescado siguiese siendo, en machacona expresión de Guiard, «el fondo principal del comercio de la villa»⁴⁴. El significativo aumento de las importaciones de textiles estaría relacionado con el declive de la industria textil castellana, grave ya para estas fechas, y el desarrollo competitivo de las de Inglaterra y Holanda –estamos después de Munster–, con su variedad y baratura tanto de paños como de lienzos.

La caída de las importaciones de granos y vino puede incluso comprobarse en su proceso. Hasta 1620, todavía un 40% de las embarcaciones descargaban granos y legumbre, después se inicia una caída, de forma que, en 1640, la aparición de cereales, en especial trigo, es poco menos que anec-

43. ZABALA, Aingeru: «Las características...»

44. GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, I, pp. 452-462. En 1650, 97 embarcaciones descargan pescado en Bilbao. En 1612-1615, una media de 91, de las conocidas. Medido en términos de barcos –tosco patrón de medida– no parece disminuyera la importación de pescado.

dótica, no tanto la de haba. El comportamiento de las entradas de vino es muy similar, en 1641-42 sólo dos embarcaciones arriban con vino⁴⁵. Esto confirma, sincronía cronológica incluida, algo bien conocido e intuitivo: las transformaciones agrarias del País Vasco peninsular, tanto en su zona holo-húmeda –«revolución del maíz»– como en la de Rioja –desarrollo del viñedo–, elevaron el nivel de autosuficiencia agrícola y redujeron su demanda de importaciones⁴⁶.

El importante crecimiento compulsable de los coloniales importados debe moderarse; dado su bajo nivel de partida, se provoca un espejismo estadístico. Más significativos son su aumento relativo y la diversificación de artículos. La remesa de coloniales es bastante más nutrida a mediados de siglo. Además de azúcar y pimienta, hay registros de canela, cacao, tabaco, aparte de especias y clavo. Las inspecciones llevadas a cabo en los almacenes y lonjas de los comerciantes de Bilbao en 1654 y 1674 marcan importantes diferencias en el consumo de unos productos que aún les quedaba un largo recorrido económico⁴⁷. Éste no había hecho más que empezar. De cualquier manera, entre comienzos y mediados de siglo, ya se aprecian progresos.

Por la composición del comercio de exportación e importación, por el movimiento de buques observado, con el contraste entre los pocos que entran de vacío, o al menos no pagando derechos de avería, y los muchos que salen en vacío o sin tomar carga, se comprueba una vez más que la balanza de mercancías del puerto bilbaíno, expresión del vasco en general, era deficitaria, lo que requería compensar su saldo con salida de numerario efectivo o con los resultados positivos de la balanza de servicios, transporte fundamentalmente.

5. EL TRANSPORTE

Uno de los *locus communis* de la historiografía económica castellana de este siglo es que el transporte pasó de manos de los naturales a las de extranjeros. Esta actividad de la economía marítima, la primera que junto a la pesca se realizó originariamente en los puertos del Señorío y de la Provincia, fue siempre celosamente cuidada y protegida, máxime si se repara en los enlaces que desde el lado de la demanda y la oferta guardaba con otras actividades económicas del país –industria naval, explotación forestal, siderurgia, y por descontado, el comercio, con los servicios anejos–.

Desde fines de la anterior centuria, la marina mercante vasca acompasó su declive al del comercio. Ello reportaba al país pérdidas de renta tanto directas como indirectas y afectaba al equilibrio, siempre inestable, de la balanza de pagos vasca. Las guerras, con sus embargos de buques para la Real Armada, el corso y la política practicada por la Monarquía en materia naval, tanto de transporte como de construcción, son los factores domésticos que se suelen alegar como causantes de la decadencia⁴⁸. A ellos hay que agregar la competencia exterior, muy en concreto la ejercida por las provincias rebeldes en todos los mares europeos, desde el Báltico al Mediterráneo. Holanda podía competir con todas las marinas mercantes europeas debido a que sus famosos *vlieboot* o *fluyts*, navíos robustos y de gran volumen, acumulaban ventajas de costes en todos los componentes del precio final del transporte: construcción, mantenimiento, marinería y armamento, con el colofón de los seguros. Su potencial de competencia podía sin embargo tropezar con limitaciones, providencias mercantilistas de protección contra ellos. Las guerras, los embargos y las prohibiciones de comercio materializaban aquellas medidas. El transporte, al igual que el comercio, estuvo muy mediatizado por la coyuntura política internacional, que a cada cambio introducía perturbaciones en las líneas de tráfico establecidas, obligando a los comerciantes nacionales a recomponerlas, bien sirviéndose de terceros con pabellón neutral, bien de naves propias pero disimuladas y con tripulación extranjera, bien a través de líneas alternativas o de otros subterfugios –permisos de importación y certificaciones de origen, auténticos o falsificados– de los que está llena la historia marítima de este siglo⁴⁹.

45. Información recogida de ZABALA, Aingeru: «Rutas...», que a su vez la recaba de obras inéditas de Ezkiaga y Graffe.

46. BILBAO, Luis M^a: «L'expansion de la culture du maïs et le déplacement des centres de gravité économique dans le Pays basque-espagnol», en *Agricultura e trasformazione dell'ambiente, secoli XIII-XVIII* (A. Guarducci ed.), Firenze, 1984, pp. 578-619; BILBAO, Luis M^a y FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano: «La producción agrícola en el País Vasco peninsular, 1537-1850. Tendencia general y contrastes comarcales», en *Cuadernos de sección. Geografía e Historia* (de la Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza), n^o 2, 1984, pp. 84-196.

47. ZABALA, Aingeru: «Las características...».

48. FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano: «Los altibajos...», pp. 128-129, y LANZA, Ramón: «Auge y declive de las cuatro villas de la costa en la época de los Austrias», en *Transiciones. Castro Urdiales y las cuatro villas de la costa de la mar en la historia*, (Fortea J.I., ed.), Universidad de Cantabria, Santander, 2002, pp. 126 y ss.

49. Bien descritas por J.J. Israel en las diferentes obras que referenciamos y cuyo guión internacional seguimos para encajar las piezas vascas.

A comienzos del mismo, en el año de 1608, el Señorío de Vizcaya, en una representación al Rey, describe y compara la situación del transporte en la anterior centuria con la de entonces. Abundancia, movimiento y autoctonía activa de embarcaciones en la ría de Bilbao del XVI, escasez, atonía y sobre todo dependencia pasiva de los extranjeros en aquellos días: «en navíos de extrangeros se navegan las lanas y otras mercaderías que se sacan destos reynos sin que los naturales puedan tener aprovechamiento ni puedan estenderse a viajes mas largos que la provincia de guipuzcoa o a algunos puertos de galicia y asturias y quando mucho a terranova en navios extrangeros de san juan de luz y su comarca»⁵⁰. El cuadro, victimista, debía sin embargo responder no del todo mal a la realidad. La sensación, no más, que se saca de las referidas cuentas de averías en las judicaturas consulares de 1612-13 y 1614-15 y de los detallados libros de contabilidad de los derechos de lanas es que tanto en Bilbao como en los otros puertos cantábricos las embarcaciones que en ellos atracaban eran en su inmensa mayoría extranjeras⁵¹. Con certeza empero se puede saber el origen de las mismas y su distribución entre el tráfico de cabotaje o internacional, lo que directamente nos representa cuál era el movimiento de buques en la ría bilbaína e indirectamente nos acerca a lo que podía ser la capacidad y la asignación del transporte de la matrícula bilbaína y del Cantábrico. Los resultados estadísticos más agregados son bastante coincidentes en ambas judicaturas: las embarcaciones que proceden de fuera representan entre el 55 y 59% del total, las del cabotaje son relativamente numerosas, 21 y 23%, desconociéndose la procedencia del 20% de ellas. Lo que esta imagen apunta resulta bastante compatible con las palabras del Señorío a comienzos de la centuria. Pero los datos directamente informantes de la matrícula vizcaína a mediados de siglo, 1654, no dejan resquicio para la duda. El cómputo final de las embarcaciones del Señorío en dicho año es pobrísimo en cantidad y sobre todo en tonelaje: 154 en total, de las que 66 son de pequeño arqueo y destinadas a la venaquería, 73 de entre 20 y 30 toneladas, dedicadas al cabotaje en los puertos de Portugalete, Bermeo, Plencia y Ondárroa, y sólo 14 de alto bordo en Bilbao. En estas fechas es claro que el tráfico internacional «se hace en embarcaciones de fuera del Señorío»⁵². Este hecho fue perfectamente asumido por las autoridades y agentes económicos vascos, a sabiendas de que «si no entrasen los dhos navios extrangeros cesaría esta correspondencia tan necesaria a la conservacion del trato»⁵³; aceptar el transporte ajeno era la única forma de mantener mínimamente activo el comercio en una economía que pendía tanto de él.

Cuadro 6. Origen de las embarcaciones arribadas a Bilbao (número de embarcaciones)

	1612-1613	1614-1615
Internacional		
Francia	70	163
Reino Unido	27	50
Terranova	40	12
Portugal	6	7
Otros	2	30
Cabotaje		
Galicia	34	32
Asturias	0	11
Cantabria	3	5
Vizcaya	1	3
Guipúzcoa	14	56
Otros	0	1
s/d	50	100
TOTAL	247	470

Fuente: elaboración de Bilbao, L. M. y Fernández de Pinedo, E.⁵⁴

50. GUIARD, Teófilo: *Historia de la villa...*, II, p. 473, nota.

51. Los borradores de averías informan con puntualidad del nombre de la embarcación –poco ilustrativo– y de su maestre –cuya naturaleza no guardaba siempre relación con la del barco– además del origen –información frecuente– y del destino –menos veces–. Los libros de aduanas dan parecida información respecto al transporte, con lo cual no puede garantizarse ninguna conclusión sino impresiones, que se refuerzan sin embargo con otros datos más seguros, detallados por Guiard, en diversos pasajes de su obra.

52. ZABALA, Aingeru: «Las características del comercio bilbaíno...». El corregidor de Guipúzcoa confirma en 1626 esta visión: «raras veces se lleua ni puede mercaderías de España por los naturales de ella» (RAH. Col. Vargas Ponce, tomo XXIX).

53. GUIARD, Teófilo: *Historia de la Villa...*, II, 271.

54. Fuente original, ACB, Averías, registro, 3 para 1612-1613 y GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, pp. 490-505, nota, para 1614-1615.

Este transporte estuvo, como ha sido señalado, muy marcado por la coyuntura política internacional. Ello determinó cambios a lo largo de este siglo tanto en la presencia destacada de distintas flotas en nuestros puertos como en el origen y destino del tráfico, al menos del oficialmente declarado. Durante el segundo embargo, hasta la tregua de 1609, la flota comercial holandesa no tenía legalmente acceso a los puertos españoles. Esto sin embargo no fue obstáculo para que ella acabara haciéndose con el transporte tanto de las importaciones como exportaciones españolas, sirviéndose de puertos y flotas intermediarias, concretamente de la conexión San Sebastián-San Juan de Luz. Por 1604, los cántabros, con relación a las exportaciones laneras, denuncian que

«las sacas de lana de que bienen a esta villa y a otras partes desta costa se nabegan en navíos de extrangeros y avn muy grande parte de ellas se nabegan en navíos de rebeldes de las Yslas de olanda y Zelanda... y los naturales desta villa y desta costa avnque tienen nabíos muy buenos y muy suficientes en que se podrían abiar y navegan las dhas sacas no halla carga ninguna ni tampoco los encomenderos de las dhas sacas las quieren dar por causa de tener como tienen orden de los dueños y señores de las dhas sacas para que no se las den sino que antes les encomiendan que las enbien y encaminen y lleben a la villa de San Sebastián y a San Juan de luz, para que de allí se embarquen en los dhos nabíos de hextrangeros y de los dhos rebeldes de las dhas yslas, con color quedan de decir ques por falta de nabíos españoles las dan a françeses, sabiendo cómo ay muchos y muy buenos nabíos de hespañoles en esta villa y en esta costa y muy suficientes para navegarlas»⁵⁵.

Según ellos, el problema del transporte internacional cántabro no residía en defecto alguno de oferta o demanda sino en el desvío de ésta hacia otros transportistas, mediando el control sobre la mercancía a exportar y la conexión francesa. Ellos, con su exceso de capacidad, quedaban así reducidos a un transporte de cabotaje irrentable⁵⁶. Independientemente de la exactitud de esta versión del problema, la historia no es nueva, los hechos se repiten, pues se habían ya dado en el último cuarto del siglo XVI. La réplica, sin embargo, no es exacta. Antes, las naves francesas llegaban a los puertos guipuzcoanos, marginando, que no excluyendo totalmente, a los demás transportistas, incluidos los vascongados⁵⁷. Ahora, el negocio se reparte entre ellos y los neerlandeses. El poderío naval de éstos se manifiesta así una vez más, al igual que la conexión francesa a través de San Sebastián, que viniendo del anterior siglo perdurará durante éste.

La libertad de los mares asociada a la tregua hizo que el transporte volviese sobre cauces de normalidad. Si a pesar de los obstáculos existentes antes de la tregua el foco principal del comercio y transporte holandés había sido la península ibérica, ahora lo sería lógicamente más, con lo que las posibilidades de progreso del transporte peninsular y vasco quedaban cerradas. La distribución del tráfico en el Cantábrico no experimentó, como se ha visto, cambio alguno, se reforzó la dirección guipuzcoana tanto en el comercio general como en el de la lana. Las noticias procedentes de sus puertos señalan que las cargas se las llevaban los extranjeros. A pesar de las leyes de preferencia de naturales en las cargazones, éstas, sobre todo las de lanas, se hacían en embarcaciones mayormente foráneas. La presencia de conocidos portugueses, además de franceses, en las componendas del transporte de lanas en los puertos de Deva y Donostia dice bastante sobre el mantenimiento de la conexión francesa⁵⁸, que será otra vez decisiva en la época siguiente, que se inicia en 1621, con el fin de la tregua. El día de la declaración de la guerra, 9 de abril, la flota mercante holandesa atracada en San Sebastián tiene que abandonar su puerto⁵⁹.

Los holandeses fueron de nuevo apartados del transporte comercial en todos los territorios de la Monarquía hispánica, sólo que en esta ocasión de forma mucho más severa y efectiva que en los anteriores embargos. Los fletamentos de Amsterdam para viajes a la Península cesaron casi totalmente⁶⁰. La ineludible necesidad que por razones bien opuestas tenían españoles y holandeses para seguir comerciando impulsaron a cada uno de ellos a desplegar sus propias estrategias. Por parte española, se trató de desviar hacia los hanseáticos la demanda del transporte comercial del Báltico, dado que tal circuito estaba dominado por los holandeses desde fines de la anterior centuria y que los productos que de allí precedían –cereales, madera, pertrechos navales, cobre, etc.– eran imprescindibles a la economía española. Esto dio fortuna a Hamburgo, que se convirtió en el centro de distribución de productos

55. AGS. E. 200. Esta visión se confirma y matiza desde Santander, donde se embarcan lanas con destino a San Juan de Luz, pero también, y mayoritariamente, a Rouen (ECHEVARRIA, M^a José: *La actividad comercial del puerto de Santander...*, p. 75).

56. Esto aclara cómo las lanas castellanas llegaban a San Sebastián también por mar. Más testimonios al respecto para Santander, RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín: «La exportación de lanas por el puerto de Santander en el siglo XVII», en *Altamira*, XLVIII, 1989, pp. 394.

57. LAPEYRE, Henry: *El comercio exterior de Castilla...*, p. 187.

58. AZPIAZU, José A.: *Sociedad y vida social vasca...*, pp. 86-93. La presencia de portugueses en estos puertos podría estar también conectada con la evasión de capitales (p. 87), como luego se verá.

59. ISRAEL, Jonathan: «Un conflicto entre Imperios...», p. 186; «Spanish Wool Export...», p. 203.

60. ISRAEL, Jonathan: «España, los embargos españoles...», pp. 100-101.

del Báltico hacia España y el Mediterráneo y donde hicieron acto de presencia los holandeses. Éstos, por su lado, trataron de buscar subterfugios pero sobre todo alternativas a su flota paralizada, sirviéndose para ello de intermediarios. Ello hizo que ni el transporte ni el comercio se resintieran tanto como cabría suponer e hizo posible que los holandeses continuaran ejerciendo algún control sobre los circuitos comerciales. Así lo aseguraban los bilbaínos en un memorial retrospectivo: «*como las ciudades anseáticas conservaban la comunicación con España, sacaban los holandeses licencias de ellas, principalmente de Hamburgo, con que entraban y salían fácilmente en estos puertos y llenaban con sus mercaderías los lugares españoles*»⁶¹. La cada vez más complicada situación política del momento hizo sin embargo imposible entenderse de forma estable y continuada con los mismos aliados mediadores, siendo Francia la preferida para ejercer esta función. Ella iba así a sustituir a España como foco principal del comercio y transporte holandeses para convertirse en punto de contacto con los territorios de la Monarquía hispánica. La conexión francesa iba a resultar por ello doblemente necesaria.

En general, el repliegue holandés dio ocasión a que las otras importantes marinas mercantes europeas –hanseática, inglesa y francesa– se desarrollaran, prueba de ello es que las flotas comerciales referidas lograron un espectacular incremento de su participación en el comercio y transporte de Santander, Bilbao y San Sebastián, en medio, hay que recordarlo, de una caída del comercio. Pero cada una de esas flotas tuvo su momento. El destino de las exportaciones de lana nos servirá de guía en esta prospección⁶². En el primero de esos momentos, hasta el año 1625, el turno, según J.J. Israel, fue de Inglaterra, aunque convendría evaluar la participación francesa. La apertura en 1625 de las hostilidades hispano-británicas, que durarían hasta 1630, provocó que la flota inglesa fuese oficialmente excluida de los puertos españoles, lo que dio paso a la segunda alternativa mediadora, la francesa. El relevo puede claramente apreciarse en las exportaciones de lanas realizadas desde Bilbao. Según una minuta de los derechos de lana de medio año de 1625, la mayor parte de los embarques tienen como destino Francia, pero en dirección a Inglaterra aún se despachan 2.086 arrobas, 23% de la exportación total controlada en la muestra. En 1626, sin embargo, de las cerca de 10.000 arrobas que se registran, más del 90% se consignan para Francia, figurando sintomáticamente San Juan de Luz a la cabeza de los puertos franceses –Bayona apenas significa nada–, al recepcionar el 40% del contingente total⁶³. Pero este puerto no era sino una escala inmediata, el destino final de estas lanas era Holanda. La alternativa francesa al comercio directo holandés volvía así a recobrar vigencia y el *entrepôt* de San Juan de Luz tomaba más importancia que nunca para los holandeses, con quienes colaboraron, como sabremos, activa y eficientemente los conversos portugueses y sus conexiones sefardíes francesas. A San Juan de Luz llegaban también lanas por la ruta terrestre de los Pirineos, pero la vía marítima era obviamente la preferida. Su ventaja no residía sólo en sus innegables menores costes de transporte⁶⁴ sino en las posibilidades por parte de los exportadores residentes en la península de embarcar lana para un país amigo sin incurrir en las contrariedades de atentar contra ninguna regulación comercial. El periplo, además, entre San Sebastián y los puertos franceses era corto. En embarcaciones de pequeño calado se transportaban las lanas desde el puerto donostiarra para en los puertos franceses ser transbordadas a los *fluits* holandeses y luego ser distribuidas por toda Europa. Y las lanas llegaban al puerto de San Sebastián no sólo por tierra, desde la próxima o lejana Castilla, sino también vía cabotaje. Cabe pensar que lo ocurrido y denunciado a principios de siglo por los transportistas de Laredo se volviera a repetir. La conjetura cuenta con algunas evidencias⁶⁵.

1635 marca el fin de esta intermediación y la vuelta a la alternativa inglesa. De nuevo la coyuntura política internacional –paz hispano-británica en 1630 y guerra con Francia en 1635– ritma la del transporte. En el mismo año de 1635 se aprecia ya en el puerto de Bilbao la reorientación preferente de las exportaciones laneras hacia Inglaterra (65%) pasando Francia a segunda posición (27%)⁶⁶, ocurriendo otro tanto en las importaciones de pescado, en las que se aprecia una mayor presencia de navíos ingleses e irlandeses⁶⁷. Igual sucedía en Santander, donde la comprobada reac-

61. GUIARD, Teófilo: *Historia de la villa...*, II, p. 463.

62. Seguimos en esta forma de análisis a ISRAEL, Jonathan: «Spanish Wool...», pp. 202 y ss, agregando nuestra propia información, en el convencimiento y confianza de que el destino de las lanas estaba genéricamente correlacionado con la nacionalidad de los que las transportaban y de que el transporte de lanas pautaba o seguía al general.

63. BILBAO, Luis M^o: *Vascongadas, 1450-1720...*, pp. 413-414.

64. 8.5 reales versus 60, según informes de quienes averiguaron la trama del contrabando (LOPEZ BELINCHON, Bernardo J.: «Sacar la sustancia al reino...», p. 1022)

65. Respecto a Santander, ECHEVARRIA, M^o José: *La actividad comercial del puerto de Santander...* p. 75 y para Bilbao, ZABALA, Aingeru: «Rutas y puertos...», nota 103.

66. *Ibidem*

67. GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, I, 385.

tivación de sus exportaciones laneras en los años 30 se acompañó de una reorientación exclusiva hacia Inglaterra, especialmente Dover, a partir de 1635⁶⁸. El *British Road* de la plata española tenía, valga la expresión, su carril paralelo, el de las lanas. Y como aquella, éstas se redistribuían por Europa, abasteciendo a la industria textil holandesa, francesa y obviamente a la inglesa, cuyos tejidos constituían la contrapartida de las lanas. Los cambios producidos en las líneas y protagonistas del transporte favorecieron en esta ocasión a la pañería inglesa que gozó, como hemos entrevisto a través del puerto de Bilbao, de una próspera coyuntura exportadora hacia España, que tropezaría pronto con problemas políticos domésticos de la propia Inglaterra, pero que de momento contrastaba claramente con la francesa.

La alternativa americana constituyó ya en el último cuarto de la anterior centuria una salida apropiada para los problemas del sector del transporte vizcaíno y guipuzcoano, así como del de la construcción naval, aunque no tanto para el estrictamente comercial, que irremediamente tropezaría con la superior competencia de los mercaderes de Sevilla. Antes de 1571, un tercio de la flota existente en Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas se había ya vendido en Andalucía⁶⁹ «*por genero de mercancia*» y a partir de entonces y hasta los años 20 del siglo XVII, uno de los momentos de mayor auge del comercio de España con sus colonias en la Edad Moderna, el creciente número de navíos que participó en la Carrera de Indias tuvo un importante componente vasco⁷⁰. Esto sugiere que el desalojo de los transportistas vascongados del comercio europeo encontró su compensación en la derrota de América, reservada en exclusiva a los españoles. Y también insinúa que la industria naval no sufrió una decadencia tan extrema como la que convencionalmente se ha supuesto. Sobre todo, si se añade que se prohibió fletar navíos de Holanda y Zelanda para las Indias, y que se contó con los asientos para la construcción de buques de la Real Armada. Ésta y la navegación a las Indias salvarían a la industria naval, pero no por mucho tiempo⁷¹.

Por 1600-1620 se alcanza el cénit de la navegación americana medida en términos tanto de tonelaje de barcos como de valor de lo transportado. De seguido, ambas curvas se precipitan en una fuerte pendiente que perdura a lo largo del siglo. Además, en esta caída, la partición de los buques de la costa del norte, y con ellos de los vascos, se resiente ante el empuje extranjero y en especial de los barcos criollos construidos en los propios astilleros americanos, destacadamente en La Habana, los cuales vienen a representar a mediados de siglo en torno al 40% del tonelaje de la Carrera. En el periodo 1614-1622 ya había descendido la participación en ella de los buques construidos por vascos y luego lo hizo aún más, de forma que mediada la centuria ya no eran sino la tercera parte de lo que habían sido en los mejores momentos⁷². La salida americana comenzó a cerrarse para el transporte marítimo vasco a poco de arrancar el siglo.

6. EL CONTROL COMERCIAL

Otro de los lugares comunes de la historiografía económica castellana del siglo XVII es el paso de la dirección y control de su comercio a manos de extranjeros, quienes, en palabras de los burgaleses, artífices otrora del mismo, «*tienen embebido en si todo el comercio, contratación y el provecho y la nata de él*»⁷³, especialmente en los puertos de San Sebastián y Bilbao, donde, según un avisado observador de época (1619), «*sus tratos son de extranjeros*»⁷⁴. La penetración directa de los extranjeros en el comercio castellano e indirectamente en el colonial se enraiza en la contracción generalizada de los mercados internacionales y en la consecuente agudización de la competencia por su captura dentro de los esquemas de política mercantilista de la época. Uno de los escenarios donde se libraron las batallas más cruciales de dicha competencia fue, como se ha dicho, la Península Ibérica, a causa, principalísimamente, de sus colonias, por sus metales preciosos y productos ultra-

68. ECHEVARRIA, M^a José: *La actividad comercial del puerto de Santander...*, p. 74-75.

69. LANZA, Ramón: «Auge y declive de las cuatro villas...», p. 129.

70. FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano: «Los altibajos...», p. 130-131, con información procedente de la obra clásica de CHAUNU, Pierre et Huguette, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris, 1956-1960.

71. Documentos cualitativos, en FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano: «Los altibajos...», p. 259; estimaciones cuantitativas, en ODRIOZOLA, Lourdes: «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos vascos*, nº 2, *La construcción naval en el País Vasco*, 1998, p. 104.

72. CHAUNU, Pierre et Huguette: *Seville et l'Atlantique...*, VI, 1, 114-167 y VIII, 2, 2, 1563, 1682, 1757-1758, 1813.

73. GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, I, p. 297.

74. MONCADA, Sancho de: *Restauración política de España*, Madrid, 1619, (reed. de J. Vilar), Madrid, 1974, pp. 110-111.

marinos, y, secundariamente, de los propios mercados peninsulares, oferentes de materias primas y demandantes de productos industriales. Los castellanos perdieron bastantes de estas batallas. La cuestión a plantearse es si la supeditación constatable de los vascos a los hombres de negocios castellanos en el siglo XVI se transfirió en el XVII hacia los extranjeros o si por el contrario los comerciantes bilbaínos y guipuzcoanos ganaron en autonomía y control comercial.

Desde sus inicios hasta el siglo XVI, el comercio a larga distancia de las villas costeras vascas se había realizado con el concurso de y/o bajo la supeditación a mercaderes del interior –alaveses, navarros, riojanos y sobre todo burgaleses– o, en mucha menor medida, del extranjero. Esto queda avalado si se examina el control que los hombres de negocios vascos ejercían sobre el tráfico que circulaba por sus puertos. Sobre las exportaciones domésticas –hierros y pescado de capturas propias– ejercieron un control total, al menos muy alto. Sobre las importaciones retenidas en el mercado vasco se podría conjeturar, con alguna concesión, otro tanto. Pero no así sobre otros productos en tránsito. De las lanas embarcadas en todos los puertos cantábricos durante el decenio 1561-71, las consignadas a nombre de negociantes vascos no alcanzaron apenas el 8%. Quienes controlaban este renglón del tráfico eran los castellanos, señaladamente los burgaleses. Para el comercio global, *import-export*, en tránsito, de más delicada verificación, se infieren cifras similares⁷⁵. También aquí el control estaba mayoritariamente en manos de castellanos, en el caso de Bilbao, y en el de San Sebastián, en las de castellanos y navarros. Sobre el comercio en tránsito, la actividad de los vascos se limitaba a ejercer funciones menores –factores o comisionistas, receptores y almacenistas–, prestando por el contrario siempre servicios de transporte, por cuyo control batallaron siempre denodadamente. Con todo, esta pobre imagen sobre el comercio de tránsito, fijada en los entornos de mediados de siglo, era mejor que la que se podía haber tomado en siglos precedentes, cuando las funciones comerciales de los vascos se reducían en la práctica a transportar mercancías ajenas.

Para el siglo XVII no se cuenta por el momento con información que nos permita contrastar las observaciones del siglo XVI respecto al comercio total, aunque sí las tenemos para el de las exportaciones de lana y algo sabemos también en relación con las, ahora, importaciones de pescado. Si la presencia numérica de extranjeros en nuestros puertos fuese un aceptable índice sustitutivo de informaciones directas sobre el control del comercio total, de las múltiples referencias de Guiard sobre dicha presencia se podrían inferir algunas conclusiones. A lo largo de todo el siglo XVI, la presencia de extranjeros en la villa fue en aumento y, lo que es más, fue promocionada por los mismos bilbaínos a partir de mediados de siglo, ante el cariz que iba tomando la coyuntura comercial y la crisis de los negocios burgaleses, de forma que a fines de siglo se había ya producido un notorio crecimiento de los extranjeros avecinados. La presencia de éstos, con establecimiento comercial reconocido, prosiguió durante el siglo XVII. En el primer cuarto de la centuria, con la tregua de por medio, la presencia mayoritaria es de ingleses, franceses, «reducidos los flamencos anteriormente numerosos y de algunos portugueses»⁷⁶, cuya comparecencia en Bilbao esta ya documentada para el siglo XVI⁷⁷. La coyuntura política internacional iría modificando la importancia relativa de estas colonias de comerciantes en Bilbao durante el resto del siglo. Esta creciente presencia de extranjeros y el documentado repliegue de los burgaleses permiten, cuando menos, colegir que el antiguo control de éstos sobre el tráfico bilbaíno se iba transfiriendo hacia aquellos. Pero también se sabe que otros grupos de castellanos estaban haciendo acto de presencia en la villa desde mediados del siglo XVI, reemplazando a los burgaleses⁷⁸. Lo que entre tanto estuviera ocurriendo con los bilbaínos, faltos como se está de documentación y estudios al respecto, se desconoce.

Lo que puede conjeturarse es que la expulsión de los pescadores vascos de los caladeros ultramarinos y la pérdida del sector de capturas a partir de 1585 implicara de resultas la privación del control de su comercialización. En principio, la correlación entre ambos fenómenos no tiene por qué ser necesaria. Los comerciantes vascos podían hacerse con la exclusiva de la venta de pescado en el interior peninsular, tras comprársela a los nuevos pescadores, pero se trataría de una compra en merca-

75. Estas conclusiones cifradas han sido elaboradas a partir de LAPEYRE, Henry: *El comercio exterior de Castilla...* (Apéndices varios). Las relativas a las lanas tienen un alto grado de fiabilidad. Las del comercio total se ofrecen con reservas, las generales, propias de toda fuente de origen fiscal relativa al comercio, y las particulares de este caso, las derivadas de la no inclusión de parte del tráfico del puerto de San Sebastián. Con todo, aún reconociendo el más que probable carácter defectivo de la cifra, difícilmente se podría concluir en sentido contrario a la proposición expuesta sobre el bajo control ejercido por los vascos en este renglón del tráfico. Más precisiones en BILBAO, Luis M^º: «El comercio de la villa de Bilbao...».

76. GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, I, p. 510.

77. *Ibidem*, p. 180. ZABALA, Aingeru: «Rutas y puertos...», señala nombres del colectivo luso en Bilbao.

78. GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, I, p. 31 y BILBAO, Luis M^º: «El Comercio de la villa de Bilbao...».

do, diríamos por cierta analogía, secundario, con indudable pérdida de control comercial, medida en términos de disminución de ganancias.

Lo que se conoce sobre el control de las exportaciones de lana es sintomático y podría ser elevado a categoría más general. De la información recabada por Lapeyre para el siglo XVI se deduce que el dominio de los extranjeros en el conjunto de este ramo de exportación era del orden del 40%. En el primer tercio de nuestro siglo la participación extranjera se elevó al 70%. Pero la distribución de este control no fue idéntica en todas las fachadas marítimas. En el Cantábrico y en el siglo XVI, el predominio era netamente castellano. La participación extranjera, flamencos y franceses, era entonces minoritaria, lo mismo, como sabemos, que la de los hombres de la costa. Sin embargo, en el primer cuarto del siglo XVII —son datos de 1612 y 1626— los extranjeros son partícipes, redondeando cifras, de la mitad de las exportaciones y la presencia vasca se hace más visible, pasando del 8% de mediados del XVI al 14%, ahora⁷⁹. Pero en el interior del grupo de los castellanos se ha producido un cambio radical, la sustitución de los burgaleses por hombres de negocios avecindados en la corte. Tal relevo no tendría en principio por qué resultar llamativo, de tenerse en cuenta la transformación de Madrid no sólo en capital de la Monarquía sino también en centro principal de comercio y finanzas de Castilla, junto a Sevilla. Lo verdaderamente curioso es que una parte de los residentes madrileños son judeoconversos portugueses. J.J. Israel los identificó en su día y descubrió a varios de ellos entre los grandes exportadores de lana. Concretamente, «de los 23 principales exportadores por San Sebastián en aquel año, 10 eran cristianos nuevos..., 5 de los 10 exportadores de Santander..., así como 8 de los 21 exportadores más importantes de Bilbao»⁸⁰. En los puertos vascos, los dos grupos que más progresos relativos habían realizado en el control de las exportaciones laneras eran los propios vascos y los conversos portugueses de Madrid, aunque la presencia de éstos en aquellos puertos no fuese numéricamente tan importante como la de otros colectivos. Entre ambos había no pocas relaciones comerciales que convendría sacar a la luz.

7. PORTUGUESES, CONTRABANDO Y EVASIÓN DE CAPITALES

Entender la presencia de los judeoconversos portugueses en nuestros puertos controlando parte de su comercio reclama levantar el vuelo y mirada historiográficas para advertir cómo irrumpen, cuál es su *modus operandi* comercial y qué conexiones han logrado establecer entre las más acreditadas plazas mercantiles de Europa y Castilla⁸¹.

El ostracismo general y el confinamiento en la Europa oriental a que los judíos fueron sometidos tras los *progroms* medievales experimentaron un cambio de signo a partir del último cuarto del siglo XVI, lo que dio ocasión a que la diáspora judía se hiciera más ubicua en la Europa occidental, concretamente en sus puertos comerciales más importantes, desde el Báltico a Italia, constituyendo Amsterdam el más firme foco de sus operaciones. En este marco general, la presencia de los conversos portugueses por Europa y Castilla y sus estrechos vínculos con el mundo judío en expansión responde a causas específicas, comenzando porque el criptojudaismo fue bastante más resistente entre los descendientes de los huidos a Portugal desde los tiempos de los Reyes Católicos que entre los que permanecieron en Castilla y debido entre otras razones a la menor beligerancia que la Inquisición lusa desplegó contra ellos hasta los años inmediatamente anteriores a la incorporación de Portugal a la Monarquía Hispánica por 1580. La suma de efectos atracción y repulsa consecuentes a estos dos acontecimientos generó una corriente migratoria de portugueses hacia Europa y España, donde su instalación fue oficialmente autorizada en 1601. Su origen y condición social eran diversos, pero existían entre ellos algunos denominadores bastante comunes, aparte obviamente del

79. BILBAO, Luis M^a: «Exportación y comercialización de lanas...», pp. 240-242. Nótese que se trata de cortes muestrales y que la identificación de los comerciantes no siempre es fácil, cabiendo incluso cuestionarse si en coyuntura política internacional tan revuelta algunos castellanos no fuesen «hombres de paja» de extranjeros. Las cifras tienen un valor meramente indicativo.

80. ISRAEL, Jonathan J.: «Spanish Wool...», pp. 206-207.

81. Una visión de conjunto en ISRAEL, Jonathan J.: *La judería europea en la era del mercantilismo, 1550-1750*, Madrid, 1992. Literatura más específica relativa a España en el mismo ISRAEL, Jonathan: «Spanish Wool Export...»; «Spain and the Dutch Sephardim, 1609-1660», en *Studia Rosenthaliana*, n^o 12, 1978, pp. 1-61 y *La república holandesa y el mundo hispánico*, Nerea, Madrid, 1997; DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio: *Política y hacienda de Felipe IV*, Madrid, 1960 y 1983², pp. 121-133; SANZ AYAN, Carmen: «La figura de los arrendadores de rentas en la segunda mitad del siglo XVII», en *Hispania*, XLVII, n^o 165, 1987, pp. 203-224, y más recientemente: «Las redes financieras franco-holandesas y la lana en el tránsito del siglo XVII al XVIII», en *El negocio de la lana en España...*, pp. 77-107; BROENS, Nicolás: *Monarquía y capital mercantil: Felipe IV y las redes comerciales portuguesas (1627-1635)*, UAM, Madrid, 1989; LOPEZ BELINCHON, Bernardo J.: «Sacar la sustancia al reino. Comercio, contrabando y conversos portugueses, 1621-1640», *Hispania*, LXI, n^o 209, 2001, pp. 1017-1050.

de su naturaleza lusitana: su condición de *marranos*, judeoconversos con afección más o menos íntima al judaísmo, y su dedicación preferente a actividades comerciales y financieras. El tiempo y las circunstancias tanto políticas como comerciales acabarían originando una trama, cada vez más tupida, que alcanzó a cubrir gran parte del mapa comercial europeo y colonial e integrar todas las fases del proceso de generación de servicios comerciales y financieros, desde la venta ambulante o en tienda hasta el gran comercio o la banca. La complicidad entre los miembros de la red, acrisolada por lazos de origen y parentesco, religión e historia, facilitaba la comunicación dentro de la misma, aseguraba una buena cadena de corresponsales y garantizaba información económica sobre mercados y transferencia de dinero entre plazas.

La ventaja con que los portugueses contaban en España respecto a otros hombres de negocios era esta organización, diríamos, piramidal y articulada. Integraba todo tipo de negocios y contaba con una amplia base, la del comercio al menudo, donde acababan desembocando y desde donde emergían los intercambios internacionales, gestionados desde una cúspide que alternaba finanzas públicas, cambios y trato⁸². Ello les diferenciaba tanto de los castellanos como de los genoveses, a la sazón los financieros oficiales de la Corona. Aquellos controlaban los intercambios a escala doméstica, pero habían perdido importantes cuotas de dominio en el comercio internacional, sobre todo después de que las grandes compañías castellanas hubieran renunciado a él en pro de un rentismo menos arriesgado. La actividad de los genoveses era primordialmente la de las finanzas públicas, a las que se subordinaban sus operaciones de *negociazioni dei cambi*, pero sin descender en demasía al plano comercial. Estas diferencias acabarían otorgando a los portugueses algunas ventajas relativas en el mundo financiero y comercial español, controlado desde Madrid, donde se asentaron tejiendo el otro nudo principal de la red, por lo que ella significaba como capital de una Monarquía poseedora del monopolio de la plata, de ciertas materias primas y de un sector manufacturero incapaz de abastecer su propio mercado y su prolongación colonial.

La presencia conexas de portugueses en los puertos vascos de un lado y otro de la frontera fue pronta. Las Juntas guipuzcoanas de 1601 acusan ya a los portugueses de controlar el flujo de importaciones procedentes de San Juan de Luz⁸³. Para 1605 la provincia pretende expulsarlos, al amparo de una orden más general, contra lo que los portugueses entablan pleito. El memorial de la Provincia y las alegaciones del pleito proyectan la imagen de unos intercambios dominados por comerciantes lusos, omnipresentes en todos los puertos –pequeños y grandes– y en toda clase de negocios, hasta el extremo, se repite, forzando la hipérbole, que «*tienen usurpado el trato y prouecho de los naturales*»⁸⁴. Su intervención en estos negocios no parecía estar siempre regida por un código de conducta legal. Sus contradictores les acusan de algo que ya para entonces era *communis opinio* en los mentideros mercantiles: contrabando y evasión de plata con contrapartida de vellón⁸⁵. El mismo año de 1605, un personaje presumiblemente más neutral, el corregidor de Guipúzcoa, no tiene dudas en atribuir el contrabando que se practicaba en la Provincia, señaladamente en la ruta de Irún y de los puertos secos con Navarra y Castilla, a los «*portugueses, que son los que hazen el daño en todas partes*»⁸⁶. Añadía que también residían muchos portugueses en Bilbao. Sin embargo, un año después, el corregidor de Vizcaya, sólo habla, y con comedimiento, de «*presunción*» y «*sospecha*» de contrabando en su jurisdicción, pero en modo alguno lo imputa a los portugueses sino a franceses «*favorecidos de los naturales*». Aporta sin embargo una información adicional: «*Que por esta villa [Bilbao] se lleba por tierra a San Sebastián gran cantd. de dinero todas las semanas...se tiene por cierto que los pasauan a françia porque los más que los lleban son franceses*»⁸⁷. Bien fuese por manos de portugueses o de franceses, el contrabando y la evasión

82. Una descripción muy ilustrativa de ello en LOPEZ BELINCHON, Bernardo J.: «Sacar la sustancia al reino...», pp. 1021-1027, donde se comprueba «la capacidad de las redes comerciales creadas por los portugueses... para poner en relación los ámbitos del comercio internacional y los de la venta al por menor por villas y ciudades».

83. AZPIAZU, José A.: *Sociedad y vida social...*, p. 96, nota 110.

84. *Ibidem* y RAH. Col. V. P., t. XXXI. Los portugueses alegan, entre otras cosas, llevar presentes en la Provincia más de cincuenta años. Exageraciones aparte, los contactos entre los puertos vascongados y Portugal eran estrechos y antiguos en varios ramos del comercio: sal, vino, pescado y, más recientemente, productos coloniales contra hierro.

85. La plata la adquirían los portugueses no sólo con el excedente de su balanza comercial, también mediante operaciones de cambio con sobreprima de la plata, «*de forma que el dho. vellon queda en la tierra y la plata se lleua fuera*» (*Ibidem*). Ver al respecto, CARRASCO, J.: «Contrabando, moneda y espionaje (el negocio del vellón, 1600-1620)», en *Hispania*, LVIII, nº 179, 1997.

86. AGS. E. I. 200. La opinión del Consulado de Bilbao no es mejor. En escrito dirigido a Nantes les advertían que «*sobre todo conviene que no sea cargador ningun portugués por lo que se sabe que tiene el mismo ynconveniente que el tratar con los de nra nación y porque son muy astutos ymporta mucho que para con ellos aga Vm que se tenga la misma vigilancia y cuidado que para los demas*» (GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado...*, p. 254).

87. AGS. E. I. 200.

de capitales no debían ser en aquellos años incidentes mercantiles ocasionales; estaban ya bastante al orden del día y se relacionaban sin duda con los embargos impuestos a los rebeldes de las Provincias Unidas.

Antes de que se produjera el segundo de dichos embargos (1598-1608), la colonia portuguesa de Amsterdam había tomado ya cierto auge, sostenido entre otros motivos por sus conexiones con Castilla y sobre todo con Portugal, a donde se dirigen la mayoría de los barcos fletados por judíos en aquel puerto. Como advirtiera hace años Braudel, «la fortuna de Holanda se había construido a partir del Báltico y de España a la vez»⁸⁸, al compensarse los signos de su balanza exterior en ambas direcciones. El bloqueo significó por ello un revés esencial para los holandeses «rebelados», lo que se trató de enmendar mediante diferentes y conocidos expedientes: barcos neutrales, licencias y pasaportes –verdaderos o falsificados– y contrabando, en el que estaban implicadas de forma especial las Provincias obedientes y Francia con la connivencia de las magistraturas de aquellos países y la venalidad de las autoridades portuarias o aduaneras peninsulares. La actuación de los conversos portugueses no era por tanto única. Era la réplica restringida de una conducta más general. La causa de fondo que determinaba y permitía disimular tales comportamientos era la ineludible necesidad que los españoles tenían de ciertas mercaderías comerciadas por los holandeses –paños, lienzos, madera, pertrechos navales, cobre, etc.– para abastecer sus mercados, y a las cuales además no podían acceder directamente por falta del transporte necesario. El embargo, tal y como la literatura al respecto insiste, era imposible y, de rechazo, perjudicial para la economía peninsular.

El caso de los territorios de Vizcaya y Guipúzcoa –con Navarra– se subsume en este escenario, ofreciendo peculiaridades que les convirtieron en uno de los espacios preferidos para este tipo de actuaciones. La imperiosa y crónica necesidad de importaciones de subsistencias –las provincias exentas no podrían sobrevivir sin su concurso–, su posición fronteriza –derivada de su situación natural–, la permeabilidad de sus aduanas –institucionalmente sobrevenida, con su singular ubicación de puestos aduaneros múltiples y además alternativos– y finalmente su sistema político-administrativo servían de tapadera para todo tipo de fraudes comerciales y delitos monetarios, ambos correlacionados, puesto que contrabando implicaba pago en efectivo y evasión de plata. Y por estas mismas razones, Francia era el *partenaire* insustituible y necesario para todas estas operaciones, adobadas con corrupción comprada mediante soborno, arma predilecta, al decir de Domínguez Ortiz, de los judeoconversos portugueses⁸⁹. Los lazos existentes con sus correligionarios establecidos en las costas francesas, singularmente en San Juan de Luz y Bayona, les prestó superioridad sobre el resto de los extranjeros afincados en el país durante esta coyuntura comercial embarazosa.

A pesar de que, como hemos visto, estos comportamientos eran tan corrientes en Vizcaya como en Guipúzcoa, el cuadro descrito permite establecer algunas distinciones. El territorio guipuzcoano era, a causa de su naturaleza doblemente fronteriza, más propicio para el contrabando. A los circuitos comerciales marítimos se unían en él los terrestres. Aquellos resultaban obviamente más económicos y estos más caros. Pero en aquellos era más difícil eludir los controles, por lo que se utilizaban mayormente buques de bandera neutral o pasaportes, mientras que en la ruta terrestre era más viable el contrabando total, los *descaminos*. La dureza de las declaraciones del corregidor de Guipúzcoa se podía entender tan bien como la mayor moderación del de Vizcaya.

Durante los doce años que duró la tregua y en los que estuvo vigente la libertad de comercio, los holandeses lograron mejorar posiciones en el comercio y transporte internacionales respecto a sus competidores. Fue uno de los momentos de mayor expansión de la economía holandesa. Con el viento a favor del comercio holandés y la recuperación castellana, los portugueses se afianzaron en Castilla tanto comercial como financieramente y mejoraron también sus posiciones en las redes comerciales atlánticas. La libertad de comercio no significó liberalización de movimientos de capitales. La saca de moneda siguió prohibida y las actividades de contrabando giraron ahora hacia la salida de plata y la introducción de vellón⁹⁰, en una medida imposible hoy de calibrar a efectos comparativos con la anterior etapa de restricciones al comercio.

El reinicio de las hostilidades en 1621 apartó oficialmente a los neerlandeses del comercio con España y sus colonias, por lo que la mediación de terceros resultó imprescindible. Esto realzó la intervención de los judíos sefardíes desde la misma Amsterdam, junto con Hamburgo y Bayona, y la cola-

88. BRAUDEL, Fernand: *Civilisation matérielle, Économie et Capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, A. Colin, Paris, 1979, t. II, p. 176. Habría que añadir Portugal.

89. DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Política y Hacienda...*, p. 122.

90. LOPEZ BELINCHON, Bernardo J.: «Sacar la sustancia al reino...», p. 1019 y 1025.

boración de los agentes portugueses desde España⁹¹. La actuación de éstos como intermediarios adquirirá a partir de ahora gran relevancia y sus negocios mayores dimensiones y articulación interna. Pero la nueva situación les obligaba a reajustar el entramado comercial implementado durante la tregua, máxime cuando la guerra se estaba proyectando con rasgos de ofensiva total, en la que el embargo iba a constituir la clave de bóveda de la nueva estrategia: estrangular el comercio y el transporte para achicar la fuente de los recursos financieros del enemigo para la guerra. A este fin, el tercer embargo fue instrumentado con regulaciones y exigencias cada vez más estrictas, con medios materiales y humanos más abundantes y con organismos institucionales diseñados al efecto, el *Almirantazgo* y sus tribunales⁹². Su efectividad fue mayor que la de los precedentes pero menor que la proyectada. El efecto bumerán fue más intenso que en anteriores ocasiones, colaborando a la causa de la depresión económica castellana.

En la readaptación de la estrategia comercial se volvió a los viejos y experimentados expedientes –pabellones neutrales, barcos holandeses disimulados, pasaportes y contrabando–, sólo que ahora, ante mayores trabas, era preciso aplicarlos con mayor refinamiento y cuidado. Pero se idearon también nuevos modos, implementados en parte con los viejos, más acordes con las nuevas circunstancias. El contrabando persistió, siguió siendo una pieza importante para la continuación de los negocios. Y ello resultó viable porque mediante arrendamiento se hicieron con los puestos aduaneros de los puertos secos de Castilla el mismo año de 1621. Una nueva actividad se incorpora a la cartera de negocios de los portugueses, el de las rentas fiscales. Al arriendo de los puertos secos siguió el de los derechos de lanas. Desde 1627, la recaudación de estas tasas estuvo prácticamente en sus manos durante todo el siglo, a excepción de los momentos en que lo hacen dos extranjeros afincados y vecinos de Bilbao, Romerate y Turlon. También arrendaron finalmente los diezmos de la mar. Con ellos la red del contrabando podía ampliarse a los puertos marítimos, lo que demandaba a su vez que la conexión francesa de San Juan de Luz y Bayona se reforzase, al ser la base inmediata de todas estas operaciones.

Otra nueva actividad iba a completar la gama de negocios de los conversos portugueses, las finanzas públicas, a la postre integradas con sus actividades comerciales, en especial con la exportación de lana. La suspensión de pagos de 1627 y las condiciones exigidas en las nuevas emisiones de deuda pública forzaron la retirada, momentánea, de los genoveses y la entrada de los portugueses. Los desembolsos del préstamo contratado para los gastos de la guerra debían hacerse en el exterior y en plata, mientras que su reintegro era liquidado en vellón, dado que las rentas de los juros con que se saldaban tales reintegros estaban consignadas sobre tributos que se liquidaban en vellón, aparte de que la enajenación de dichos juros era hartamente problemática⁹³. El problema fundamental residía en disponer de liquidez en moneda de plata para efectuar pagos con ingresos en vellón y con alteraciones monetarias fluctuantes. La solución, captar la plata atesorada en Castilla, donde sólo corrían monedas de vellón como medio de pago corriente, y la que existía acumulada en Europa procedente de Castilla. Los medios, ofrecer en España «premios» de la plata superiores al legalmente establecido y ajustar en el exterior el pago de las exportaciones españolas en piezas de plata. Del corto surtido de productos castellanos exportables se optó con buen sentido por la lana, a sabiendas de que aún tenía alguna demanda. La compra de lana se garantizaba pagando también sobrepremios. Y para compensar pérdidas de esta operación y maximizar ganancias en el conjunto del negocio exportador estaba el arrendamiento de puestos aduaneros. La afinidad, en casos la coincidencia personal, entre exportadores y arrendadores de derechos de lanas es suficientemente reveladora de los fraudes comerciales, fiscales y monetarios a que esta situación podía conducir. La lana ocupaba así un lugar estratégico en todo el proceso de las finanzas públicas en el que se habían estrenado los portugueses pero asimismo en el combinado de negocios a los que estaban entregados⁹⁴. El círculo de estos negocios se acompañaba o se cerraba, operando directamente en los mercados cambiarios o realizando las transacciones en las mejores oportunidades de cambio, para lo cual era imprescindible información y capacidad de transferencia de dinero. Esto lo poseían los conversos portugueses con sus redes y sus conexiones con los judíos europeos.

91. ISRAEL, Jonathan J.: *La judería europea...*, p. 134.

92. El plan fue progresivo: 1621, fin de la tregua, embargo general en 1623, creación del Almirantazgo en el 24, obligación a partir de 1626 de transportar las mercancías exclusivamente en los buques del propio Almirantazgo, cédula de 1628... Cfr. DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio: «Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV», en *Hispania*, XXIII, nº 89, 1963, pp. 43-69; ISRAEL, Jonathan J.: «Un conflicto entre Imperios...», pp. 145-197; «España, los embargos españoles...», pp. 89-105 y «Spain and the Dutch Sephardim...», pp. 16-28.

93. RUIZ MARTIN, Felipe: *Las finanzas de la Monarquía Hispánica en tiempos de Felipe IV (1621-1665)*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1990, pp. 74-79.

94. SANZ AYAN, Carmen: «Las redes financieras franco-holandesas y la lana...», pp. 78-87.

La expiración de la tregua tuvo un impacto inmediato en los puertos vascos, más, como hemos visto, sobre las importaciones que en las exportaciones de lana. La colonia y flota holandesas de San Sebastián abandonó la villa el mismo día que se decretara el fin de la tregua⁹⁵. Se haría sin embargo frente a la situación en orden a mantener un trato que era vital para las partes. La primera medida, ya conocida, para amparar el contrabando fue la «toma» de la mayor parte de «puertos secos altos» el mismo año de 1621, cuyo arrendamiento recayó en Juan Núñez Vega, portugués vecindado en Vitoria, mercader de lanas y paños con Holanda a través de San Sebastián, al que se le atribuía el origen de la red de contrabando desarticulada en 1623⁹⁶. El verdadero origen de la red radicaba en Holanda pero la clave de la trama estaba en el nudo francés. La alternativa francesa al comercio directo holandés volvía a recobrar vigencia y el *entrepôt* de San Juan de Luz tomaba más importancia que nunca. Ello requería reforzar esta plataforma con agentes y medios. Allí fueron desplazados para ejercer funciones de enlace a conversos portugueses, radicados antes en Bilbao y San Sebastián como encomenderos de holandeses, que se encargaron de conseguir pasaportes castellanos, legales o falsos, para en colaboración con judíos holandeses vecinos de Bayona remitir a España vía marítima o terrestre las mercancías desembarcadas en Francia. Estos agentes distribuían dichas licencias entre ambas rutas según circunstancias de riesgo, asignándolas de preferencia a la marítima, dado que el contrabando era más complicado en los puertos de mar y más factible en la ruta terrestre, vía aduanas interiores castellanas o navarras, cuyos agentes estaban conchabados entre sí y con otros cómplices⁹⁷. El contrabando por la ruta terrestre tuvo su éxito, y no sólo en la importación de bienes sino en la de monedas de vellón con su contrapartida de plata, atribuibles en buena medida a los portugueses.

En la ruta marítima se practicaron otros subterfugios, también sabidos, como fueron la utilización de transportistas neutrales –ingleses y hanseáticos– o de barcos holandeses con tripulación de países también neutrales. Se revivieron también experiencias de transporte ya experimentadas –y analizadas– anteriormente. Recordemos que la viabilidad de la ruta marítima estaba sobre todo del lado de las exportaciones de lana. Recordemos también que la lana era uno de los pocos productos exportables con los que contaba la economía castellana y el preferido de los portugueses en su estrategia financiera. De hecho, las mercancías holandesas llegadas en abundancia a los puertos franceses, al no poderlas conducir a España «*las venden a bajos precios en dinero y a trueque de lana*»⁹⁸. Para asegurar y reforzar las reducidas oportunidades de intercambios existentes se contaba con los enlaces portugueses desplazados a los puertos de Francia, sintomáticamente antiguos encomenderos en Bilbao y San Sebastián, por lo tanto obligadamente conocedores del negocio lanero. Pero también se requería de la colaboración de agentes establecidos en los puertos vascos. Los donostiarra Miguel de Eraso y Martín de Ben eran representantes de importantes exportadores portugueses implicados en la red de contrabando de 1621. La presencia comprobada de portugueses en los puertos vascos por 1626 respondería a estos mismos objetivos. «La salida de lanas hacia Francia –comenta López Belichón–, en la que participaron otras muchas casas de negocios no involucradas en la red de contrabando, se convertirá en una pieza clave en el entramado del comercio ilícito descubierto en 1623, al financiar la compra de las mercancías holandesas y, al mismo tiempo, abastecer de materia prima a las pañerías neerlandesas»⁹⁹. Portugueses y lanas reaparecen estrechamente asociados en operaciones de relativo éxito en circunstancias adversas para el comercio.

Todos estos arbitrios permitieron mantener un cierto tono en los intercambios realizados en el puerto de San Sebastián, más que en el de Bilbao, y en especial por la ruta terrestre, la que en principio podría haberse visto más afectada dada la mayor severidad de las medidas represivas del contrabando. Las dificultades para esta ruta, tanto en territorio guipuzcoano como navarro, arreciaron, y doblemente, con la apertura oficial de hostilidades con Francia en 1635¹⁰⁰. Cortada la rama francesa de la red comercial se seccionaba al propio tiempo el nudo franco-holandés. El cierre de la frontera significó un durísimo golpe para el comercio tanto legal como de contrabando por este flanco.

95. ISRAEL, Jonathan: «Spanish Wool Export...», p. 203 y «Un conflicto entre Imperios...», p. 186.

96. Arrendó por 10 años los puertos secos altos, a excepción de los del País Vasco que siguieron estando en administración (AGS. TMC (4), I. 762). El siguiente arriendo, 1631-1638, lo haría Duarte Coronel Henriquez, otro conocido e importante converso (AGS. TMC (4), I. 765). Datos sobre Juan Núñez e información precisa sobre la trama, personajes, itinerarios y maniobras de la red de contrabando en LOPEZ BELINCHON, Bernardo J.: «Sacar la sustancia al reino...», p. 1020-1024.

97. *Ibidem*, p. 1022-23 y 1033.

98. Tomado de *Ibidem*, p. 1028.

99. *Ibidem*, p. 1029.

100. DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio: «Guerra económica y comercio extranjero...», pp. 108-110. Sobre Navarra, GARCIA-ZUÑIGA, Mario: «Comercio y contrabando en Navarra durante el Feudalismo desarrollado», en *El fraude fiscal en la Historia de España*, I. E. F., Madrid, 1994, pp. 82-83.

co¹⁰¹. Pero si el circuito terrestre quedó seriamente tocado, mejoró la ruta marítima, tanto por San Sebastián como por Bilbao, mediando la compra de licencias reales de importación venales y empréstitos, negociados y cerrados en asientos, todo ello obra de conversos portugueses castellanos o foráneos¹⁰². La necesidad de determinadas importaciones, imprescindibles para la economía española, se conjugó con las crecientes necesidades financieras de la Corona para que ésta pasara por el aro de estos arreglos. Bajo esta variante de soborno consensuado, llamémosle institucional, el fraude encontró un campo abonado para su extensión. La falsificación de licencias y la importación de mercancías por encima de lo autorizado en las mismas eran un resquicio bastante poderoso para neutralizar las trabas impuestas por los embargos¹⁰³. Las malas cosechas o la escasez provocada forzaron también lo suyo a facilitar licencias en los puertos vascos. El comercio marítimo se resintió por ello, en medio de reconocibles dificultades, menos de lo que cabría esperar. Todo esto, más lo que arriba se ha argumentado sobre el transporte y las relaciones con Inglaterra una vez abierta la guerra con Francia en 1635, induce a pensar que el puerto de Bilbao resultó más favorecido que el de San Sebastián.

8. CONCLUSIÓN

1635 no sólo fue un contratiempo, y doble, para Francia, tanto por lo que perdía en sus actividades comerciales propias como en las de intermediación de las de los holandeses. También lo fue para la Provincia de Guipúzcoa, por quebrarse, o al menos impedirse enormemente, su conexión francesa y su papel de eslabón en la más larga cadena de la intermediación de las Provincias Unidas. Se daban además otros problemas internos que afectaban a la economía guipuzcoana en general y a su sector comercial en particular, como modificaciones en su privilegiada exención aduanera¹⁰⁴. Por ello, la conclusión de esta historia era predecible, los días del predominio guipuzcoano estaban contados y la hora comercial de Guipúzcoa, más exactamente la de San Sebastián, estaba tocando a su fin. Su éxito en la primera mitad del crítico siglo XVII, en medio de una coyuntura internacional, tanto económica como política, y sobre todo comercial, difícil y complicada, se debió a causas circunstanciales y en gran parte ajenas a la propia dinámica interna de la economía guipuzcoana, pero que los agentes comerciales donostiarros supieron gestionar, aprovechando bien estas oportunidades exteriores y eliminando a competidores internos, como Pasajes, pero sin ir creando a la par una infraestructura comercial y un entorno institucional sólidos, ni tomando tampoco iniciativas para hacer, como rezan los documentos de época, que fuese su «comercio activo» y no tan dependiente del exterior ni subordinado en consecuencia al albur de circunstancias externas. El contrapunto de esta dinámica lo marcará Bilbao en la siguiente mitad de siglo, con resultados visibles y contrastables con los de San Sebastián en el siglo de la Ilustración.

101. Aunque el contrabando y su represión continuaron, como lo demuestra el embargo de 1640 (LOPEZ BELINCHON, Bernardo J.: «Sacar la sustancia al reino...», p. 1041)

102. *Ibidem*, p. 1044. Ya antes, en 1628, con motivo del decomiso de géneros en dicho año, se había ensayado de forma circunstancial la recuperación de lo incautado y la «redención» del delito mediante un donativo y un préstamo, cuyo asiento se cerró en 1629 (*Ibidem*, p. 1037-1040).

103. *Ibidem*, p. 1044-1047.

104. FERNANDEZ ALBALADEJO, Pablo: *La crisis...*, pp. 80-85.