CAPÍTULO 14

LOS ALTIBAJOS MERCANTILES DEL CONSULADO DE BILBAO EN LOS AÑOS OCHENTA Y NOVENTA[1]

A fines del siglo XVI se desvanece una estructura comercial que hundía sus raíces por un lado en el viejo Camino de Santiago y por otro en la conquista de Sevilla (1248), y que se había ido desarrollando a lo largo de unas tres centurias. Sus redes se extendían por la submeseta norte, la costa cantábrica, Terranova, Flandes, Andalucía y el Mediterráneo occidental. Su rápido ocaso se debió a una serie compleja de factores, pero uno de los más importantes fue el giro de los mareantes vascos de la costa cantábrica hacia la Carrera de Indias. De esta forma lograron durante unos decenios paliar los efectos negativos de la pérdida de la derrota Bilbao-Flandes.

I. LOS CONDICIONANTES HISTÓRICO-GEOGRÁFICOS

El desarrollo del eje comercial terrestre E-O que, tras atravesar los pasos occidentales pirenaicos, descender al valle del Ebro y bordear el Duero, alcanzaba Santiago de Compostela, había potenciado en los núcleos urbanos que fueron surgiendo a lo largo de dicho itinerario

[1] Publicado originalmente en L.A. Ribot García y E. Belenguer Cebrià, coords. (1998), *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI. Tomo IV, La Corona de Castilla. Actas del Congreso Internacional,* Madrid, Los Centenarios de Felipe II y Carlos V/Pabellón de España Expo'98-Lisboa, pp. 115-35.

un determinado tipo de oficios, y entre ellos el de mercader. Por derroteros que nos son desconocidos, algunos comerciantes de esos burgos (Logroño, Vitoria, Burgos…) remontaron la ruta de las mercancías que importaban y en el siglo XIII aparecieron por las ferias de Champaña y de Flandes[2]. Esta burguesía aumentó su riqueza y capacidad de maniobra cuando los vellones castellanos comenzaron a conquistar mercados en el exterior. La lana, mercancía voluminosa y de relativo poco valor respecto a su peso, exigía un transporte barato y su exportación fomentó unas vías, ahora en sentido de los meridianos, que arrancaban de los lavaderos y finalizaban en los puertos cantábricos. El crecimiento de las actividades de algunas de esas villas de la costa norte gracias en buena medida al comercio lanero y también al de los hierros no potenció el asentamiento de unos mercaderes acaudalados en ellas. La vieja burguesía del interior siguió controlando el circuito: exportaba lana y en contrapartida importaba, ahora en mayores cantidades, bienes de alto valor añadido, antes vehiculados por el caro itinerario terrestre del camino de Santiago.

En los puertos cantábricos, aforados ya desde el siglo XIII, se consolidó un grupo de mareantes dedicados al transporte y a veces al comercio y unidos a estas actividades dinámicos astilleros. Como no podía ser de otra forma, estos navegantes participaron también en la reconquista y figuraron en la toma de Sevilla[3]. En el sur, a partir de la segunda mitad del siglo XIII, mareantes y mercaderes cantábricos y castellanos entraron en contacto con los italianos, comerciantes-financieros que dominaban las técnicas mercantiles más avanzadas en la época. También coincidieron con ellos en Brujas. Para inicios del siglo XIV navegantes del norte de la península penetraron en el Mediterráneo. Desde los años treinta de dicha centuria, buques vascos y castellanos llevaban lana inglesa a Lombardía y mercaderes y marinos de los puertos cantábricos y de las ciudades de Burgos, Medina de Pomar, de Vitoria y de Tolosa figuran en Inglaterra, sobre todo traficando con hierro. De Inglaterra, con mercancías inglesas, pasaban a Flandes, Brabante, Francia… en donde adquirían tejidos. La Guerra de los Cien Años, entre ingleses y franceses, jugó a su favor[4].

---

[2] *«Des marchands espagnols viennent en Flandre, à Arras, dès le début du xiiie siècle, comme en témoigne un passage du Cartulaire de Guiman». «Les marchands de Portugal, de Castille et d'Aragon sont arrivés aux foires de Champagne à titre d'isolés dès 1228 et 1229, et en corps avant 1259». En 1267 «marcheans de Castele, d'Espaigne, de Portugal, de Arragone, de Navare, de Gascoigne, de Caersins [Cahors] et de Catheloigne» fréquentent assez régulièrement les foires de Lille […] À la même époque les Espagnols fréquentent les foires de Bruges et d'Ypres, le marché de Saint Omer*». LAURENT (1978), pp. 1067.

[3] En Sevilla confluían gentes del Mediterráneo y del Norte. BERNAL y COLLANTES (1987).

[4] Entre la mucha bibliografía que se puede citar: MUGARTEGUI (1994); RUIZ (1981), pp. 21723; HOSHINO (1980), p. 120; VAQUERO PIÑEIRO (1989) pp. 3079; SUÁREZ FERNÁNDEZ (1959), pp. 167; CHILDS (1978), p. 67; BRAUDEL (1968), p. 383.

La exportación de lana y hierro y la importación de tejidos no lograron anular el desarrollo de una industria textil autóctona en ciertas zonas rurales, como la sierra de Cameros, o también en núcleos urbanos como Segovia e incluso en localidades tan próximas a la costa como la vizcaína Durango; esta producía unos tejidos baratos destinados a consumidores rurales y urbanos de escasos ingresos.

Esta compleja estructura comercial y artesanal es la que se manifiesta en todo su esplendor a inicios del siglo XVI, cuando en Brujas las naciones hispanas gozan de abundantes privilegios y cuando el señor de Flandes se convertía también en rey de Castilla y Aragón.

Bilbao fue un núcleo que recibió tardíamente su fuero (1300), no obstante lo cual acabará por imponerse a buena parte de los pequeños puertos costeros de su entorno. Gracias a la navegabilidad de su ría los navíos podían penetrar unos dos kilómetros tierra adentro, factor muy positivo cuando se transportaban mercancías pesadas, como las barras de hierro. Además, junto con la mayoría del resto de los puertos vascos se hallaba ubicado en la llamada depresión vasca, entre los Pirineos occidentales y el extremo oriental de la Cordillera Cantábrica. Las rutas terrestres que la unían con el alto valle del Ebro y con la meseta castellana resultaban menos escabrosas que las que había que practicar en Santander o en Asturias. Además, contaba con una notable ventaja fiscal, ventaja que crecerá en el futuro. Los puertos del señorío de Vizcaya eran los únicos de la cornisa cantábrica en los que no se cobraban diezmos de la mar y el Señorío también, cuando se instauraron las alcabalas se vio libre de ellas, lo que no sucedió ni en Guipúzcoa, ni en Álava ni en Santander.

Frente a estos factores positivos Bilbao tenía una serie de inconvenientes. Sin duda entre los principales estaban su tardía presencia en escena y la proximidad de Vitoria. Esta era uno de esos rancios núcleos comerciales que había surgido gracias al Camino de Santiago, en el cual existía una burguesía mercantil que, merced a su posición geográfica, podía controlar el tráfico entre la costa y el alto valle del Ebro, área de gran riqueza agrícola, y las sierras de Cameros y Soria, zonas, estas últimas, de pastos de verano de las ovejas mesteñas; incluso parte de la producción siderometalúrgica de Guipúzcoa y de las villas vizcaínas de Ubidea y Ochandiano. Las rutas que partían de Bilbao, ascendían los puertos de Urquiola y Arratia y alcanzaban La Rioja y Cameros tenían que atravesar Vitoria[5]. Solo el camino de Orduña y más al oeste el de Valmaseda escapaban al control vitoriano, pero conducían a Burgos, el núcleo comercial que, junto con las ferias de Medina, dominaba los circuitos mercantiles de la submeseta norte. Entre los consumidores

[5] Fernández de Pinedo (1982), p. 66.

y productores del alto valle del Ebro y de la submeseta norte Bilbao tenía a Vitoria y a Burgos.

Esta realidad había quedado plasmada en los límites de jurisdicciones establecidos en la concordia entre Burgos y Bilbao en 1499 y 1500. Bajo la competencia de la Universidad de Burgos quedaban Castro, Laredo, Santander, San Vicente de Barquera, Logroño, Nájera, Medina de Pomar, Segovia, Valladolid y Medina de Rioseco, pero «el noble condado de Vizcaya e Guipuzcoa e Alaba e Vitoria e las Encartaciones sean juntos en una cofradía para contribuir en sus aberias e gozar de sus libertades»[6]. A grandes rasgos, el Ebro se había convertido en la línea divisoria. A un lado quedaban los puertos cántabros, las ferias de Medina y las sierras con los pastos de verano y los lavaderos de lana de las cabañas segoviana y soriana; se trataba de zonas productoras de buena parte de los vellones exportados y de regiones con núcleos urbanos de relevancia, con ricos consumidores: Valladolid, Burgos, Palencia, Logroño… Al otro lado los puertos vascos con un *hinterland* agrícola pobre y una escasa demografía.

II. LOS LÍMITES A LA ACTIVIDAD COMERCIAL DE BILBAO

Guipúzcoa tenía en 1556-1587 unos 70 000 habitantes (14 624 vecinos), Vizcaya una cifra parecida y Álava quizá 80 000[7], en total unos 220 000 habitantes. Para tan limitados consumidores y productores existían dos puertos importantes —Bilbao y San Sebastián— y varios secundarios, pero no de menor relevancia que los cántabros, como Deva o Pasajes. Los comerciantes de Bilbao tenían como potenciales clientes a los vecinos de Vizcaya y poco más. Deva y San Sebastián le cerraban su posible expansión mercantil hacia el Este, las Cuatro Villas hacia el Oeste y Vitoria al Alto Valle del Ebro. Eran pocos consumidores, aunque hay que resaltarlo, con un grado de autoconsumo bajísimo. Los artesanos de todo tipo (ferrones, armeros, cordeleros, ancoreros, carpinteros de ribera…) que proliferaban por las dos provincias costeras, los dedicados al transporte de vena, de hierro, de cereales —era tierra de acarreo como reiteradamente se escribía— los pescadores, mareantes… vivían de vender productos o servicios y adquirían en el mercado bienes de consumo perecederos, como tejidos, y alimentos. A esta estructura económica se debía la abundancia de modestas ferias y mercados[8]. Cada pequeña villa tenía un mercado semanal, pero además existían bastantes ferias anuales: en Orduña, en Guernica y en

---

[6] Basas Fernández (1963), pp. 1123.

[7] Piquero (1991), p. 63; Bilbao (1976), fol. 109.

[8] Y habría que añadir de tabernas. En 1569 para evitar su excesivo número se prohibió que hubiese «más de dos en cada Anteiglesia, a excepción de Arrigorriaga, donde podía haber seis, y en Baracaldo y Amorebieta cuatro»; en 1589 se limitó el número a una taberna de dos en dos

Bilbao cuando menos. En 1579 se trataba de limitar el tiempo de estas dos últimas por «ser de una duración excesiva» y en concreto reducir la de Santiago de Bilbao a solo doce días[9]. No hay que descartar que el alargamiento de las modestas ferias de Bilbao y de Durango haya estado vinculado al crecimiento de las alcabalas sobre las ferias de Medina del Campo a partir de 1575[10].

Pero incluso ese limitado mercado provincial les era disputado a los comerciantes bilbainos. Una parte del trigo y de la cebada traída de fuera se adquiría en Vitoria y Miranda y parte del vino procedía de Ribadavia[11]. Y en los años de escasez de cereales se recurría a Andalucía, a Francia e incluso a zonas más al norte[12]. Era, por lo general, un tráfico que se escapaba al control de los mercaderes autóctonos. En cuanto a los tejidos durante el siglo XVI y parte del XVII en Vizcaya existió un centro —la villa de Durango— dinámico productor de paños baratos y de beatillas. Estas, incluso salían por Orduña hacia los mercados del interior[13].

A Bilbao le quedaba una parte del hierro producido en las ferrerías vizcaínas, sobre todo el que se enviaba al interior por Orduña y Val-

---

leguas «y que en cada Anteiglesia no pueda haber más que una taberna, provista de mantenimientos para los caminantes». SAGARMÍNAGA (1892), I, pp. 13 y 83.

[9] *Ibid.*, pp. 44 y 47. En SAGARMÍNAGA y AREITIO (1932), II, pp. 745, se precisa algo más la escueta noticia facilitada por Sagarmínaga: en Guernica se hacía feria franca desde N.ª S.ª de Agosto a San Bartolomé y «acudían muchos asturianos y montañeses y provincianos y otras gentes de fuera parte con bueyes, muletos y otros géneros de ganados y mercaderías, y no pudiendo estar en feria más de diez o cuando mucho doce días, se detienen a hacer dicha feria, continuando en ella con sus ganados y mercaderías por tiempo de treinta días y más».

[10] *«Au XVIe siècle los marchandises étrangères étaient déchargées dans les ports du Pays Basque […] mais la vente s'éfectuait dans les foires de Medina, principal centre distributeur* —«la primera venta que se celebraba en Medina, y las segundas en todo el Reyno», *disait un mémorial de 1606* (LARRUGA, 1791, XXVI, p. 199)—. *Au dernier quart du XVIe siècle, le dérèglement des clearings et l'augmentation des alcabalas encouragèrent la vente des marchandises dans les ports du Pays Basque, libres des impôts royaux* —Lo que fué causa [el crecimiento de las alcabalas] de que las mercaderías de fuera del Reyno se quedasen en los puertos de Vizcaya, donde no pagan alcabala, y se pierda la primera venta de Medina […] y asi a un mismo tiempo se halló Medina desamparada de las mercaderías del Reyno y de las de fuera de él, y estas en los puertos de Vizcaya, que son libres de alcabala, y con la comodidad de vender en reales lo que se gasta en el Reyno, y de sacarlos con facilidad, porque los compradores los van a buscar con dinero en mano (LARRUGA, 1791, XXVI, p. 208) —». FERNÁNDEZ DE PINEDO (1979), p. 86.

[11] SAGARMÍNAGA (1892), I, pp. 19, 25, 56, 76 y 82 para los años 1572, 1575, 1582, 1587 y 1589. En 1589 se solicitaba impedir «que fuesen los naturales del Señorío a Rivadavia a buscar vino porque era más conveniente que lo trajesen los mismos gallegos, que lo vendían más barato, y llevaban en cambio hierro y otras cosas…» Quizá exagerando, en 1582, se escribía: «Burgos, de donde siempre se proveía Vizcaya» de cereales.

[12] En 1592 habían traído trigo a Bilbao «vecinos y naturales de la ciudad de Hamburgo y confines del imperio de Alemania». SAGARMÍNAGA y AREITIO (1934), III, pp. 208-10.

[13] SAGARMÍNAGA (1892), t. I, p. 54: «Se trató también [en 1581] que los aduaneros de Orduña no llevasen diezmos indebidos por las beatillas, paños de Durango, y otras cosas semejantes que se labran en Vizcaya, así como por las guarniciones de espada que se llevan a Castilla». Durango era el centro productor de tejidos más importante de Vizcaya, pero no era el único.

maseda, el que se llevaba por cabotaje al resto de la cornisa cantábrica, a Galicia, a Portugal, a Andalucía y buena parte del que se expedía al extranjero. Pero la existencia de, como mínimo, tres o cuatro renterías (lonjas en las que se almacenaba y vendía el hierro labrado), además de la de Bilbao en la costa (en Portugalete, en Bermeo, en Zubileta de Guernica y en Asúa), y dos en el interior, camino de Vitoria (en Villaro y en Ochandiano)[14], reducía la importancia de su teórico negocio siderúrgico. El hierro era para los comerciantes bilbainos lo que la lana para los castellanos del Consulado de Burgos: proporcionaba lo que ahora llamamos divisas, indispensables para adquirir cereales y sobre todo productos manufacturados textiles que se revendían en la provincia o en Castilla. Era el medio para poder controlar los dos extremos del circuito y lograr lo que se llamaba un comercio activo: exportar e importar por medio de comerciantes y navegantes autóctonos. De ahí que se procurara evitar que los foráneos pudieran, a través de préstamos, adquirir directamente las barras de hierro: se trató, en 1576, de prohibir la compra de hierro con bolsa ajena para extranjeros a algunas personas de Bilbao[15].

Bilbao era el puerto más importante del Norte de la Península ya que por él salía buena parte de la lana de Castilla y del hierro vasco, pero sus comerciantes probablemente solo tenían un peso ligeramente superior al de los vitorianos. Son dos realidades que no conviene mezclar y confundir.

Los datos de H. Lapeyre referidos a los diezmos de la mar corroboran este aserto.

Cuadro 14.1. *Diezmos de la mar devengados en Santander, Laredo, Valmaseda, Orduña y Vitoria por negociantes de Burgos, Medina del Campo, Bilbao y Vitoria, en 1559-1560, en mrs.*

	«Negociantes de»					
	Santander	*Laredo*	*Valmaseda*	*Orduña*	*Vitoria*	*Total*
Burgos	117 519	262 350	133 501	888 209	3 817	1 405 396
Medina del Campo		635 420	844 583	947 644		2 427 647
Bilbao		44 107	44 191	88 134	6 185	182 617
Vitoria			8 468	6 879	93 207	108 554
TOTAL	117 519	941 877	1 030 743	1 930 866	103 209	4 124 214

Fuente: Lapeyre (1981), cuadro lv, pp. 236-50.

[14] Sagarmínaga y Areitio (1932), ii, p. 390.
[15] Sagarmínaga (1892), i, p. 30.

De las cinco aduanas escogidas (véase cuadro 14.1), precisamente aquellas que afectaban a los puertos cántabros y a Bilbao (Santander, Laredo, Valmaseda, Orduña y Vitoria)[16], por tres —Valmaseda, Orduña y Vitoria— se vehiculaban mercancías que entraban o salían por Bilbao y estas recaudaron el 74 por 100, lo que indica el peso relativo de Bilbao en cuanto al movimiento de mercancías, medido en valor y excluida la lana, cuyos derechos figuran en cuenta aparte de los diezmos de la mar. Pero si nos fijamos no por dónde pasaban las mercancías, sino quienes pagaban los derechos, es decir, los muy verosímiles dueños de ellas, obtenemos un panorama distinto: el 93 por 100 de los dacios fueron devengados por mercaderes que tenían su domicilio en Burgos o en Medina del Campo. Los comerciantes bilbainos solo se responsabilizaron de un 4,42 por 100 de los pagos y los vitorianos de un 2,62 por 100. Por Bilbao entraba y salía la mayor parte de lo que la submeseta norte importaba y exportaba, medido en valor, pero sus mercaderes controlaban un pequeño porcentaje de ese movimiento.

Un texto más tardío, de 1578, pero menos seguro —«Relaçion de las obligaciones que envio [Juan de Peñalosa] para que se cobren en Medina del Campo en esta feria que al presente se haçe…»—, indica que los mercaderes de Bilbao seguían teniendo en los mercados castellanos un peso parecido al de años antes, un 4 por 100[17].

Estos porcentajes minusvalorizan la importancia que tenían los comerciantes bilbainos porque no tienen en cuenta lo que podían vender en Vizcaya y en parte de Guipúzcoa y Álava, y sobre todo el hierro que ellos controlaban y que vendían en el extranjero y, por cabotaje en otras zonas de la monarquía y que las aduanas citadas y utilizadas no captan, como es obvio. Pero creo que reflejan bien la realidad: pasaban muchas mercancías por los cays de las márgenes del Nervión, pero la mayoría no pertenecían a comerciantes bilbaínos.

Respecto a las lanas, Santander, incluso después de la sublevación de Flandes, resistió la competencia bilbaina, dentro de un declive general de las exportaciones de lana por el Cantábrico. A partir de 1587 tanto para montañeses como para vascos el panorama fue particularmente sombrío debido a los corsarios y luego a la derrota militar de 1588. La vigilante presencia de un Juez de sacas del rey en Vizcaya para evitar el comercio con el enemigo agravó la crisis, crisis más dura para los burgaleses que para los bilbainos y vascos de la costa en general. Como mareantes y vendedores de navíos y de hierro estos tenían una sólida conexión con Andalucía y las lanas, en general, no les per-

[16] Como ya reiteraremos, por Vitoria también podían pasar mercancías procedentes y con destino a Bilbao y puertos guipuzcoanos, pero no era lo habitual en esta época. Las aduanas de Guipúzcoa se regían por otro arancel; su utilización hubiera desvirtuado todo intento de comparación.

[17] Lapeyre (1981), pp. 337-40.

tenecían[18]. Mientras que la presencia de los burgaleses en el sur era tenue y sobre todo tenían que hacer frente a los genoveses, y a otros italianos, que disponían de mucho más capital, conocimientos técnicos y redes comerciales[19].

III. LA COYUNTURA COMERCIAL A TRAVÉS DE LOS DIEZMOS DE LA MAR

Dada la inexistencia de aduanas en la costa vizcaína (en Bilbao solo se pagaban los derechos de las lanas), las únicas referencias indirectas fiscales del tráfico por Bilbao proceden de los derechos devengados en las aduanas interiores de Valmaseda y de Orduña y en parte también en la de Vitoria. Prácticamente la totalidad de las mercancías que pasaban por Valmaseda y Orduña habían sido descargadas o iban a ser cargadas en Bilbao. No sucedía lo mismo con la aduana de Vitoria, por la que transitaban bienes que podían haberse importado por puertos guipuzcoanos, por Deva por ejemplo, o que tenían ese mismo destino. Este hecho complica el análisis de los no muy abundantes datos de que disponemos para el último cuarto de siglo XVI procedentes de los derechos aduaneros[20]. La otra fuente estadística son los derechos de avería percibidos por el Consulado de Bilbao[21]. Frente a la renta de aduanas, la avería captaba también la exportación de lana y naturalmente el hierro y otros productos de origen vizcaíno exportados por mar. Pero este gravamen plantea varios problemas: por un lado, la peculiar forma de valorar las mercancías y, por otro, que la tasa de exacción no fue

[18] GUIARD (1913), I, p. 124n: «Se ha de advertir que la contratación principal de las lanas se practicaba en Bilbao porteándolas por cuenta de burgaleses».

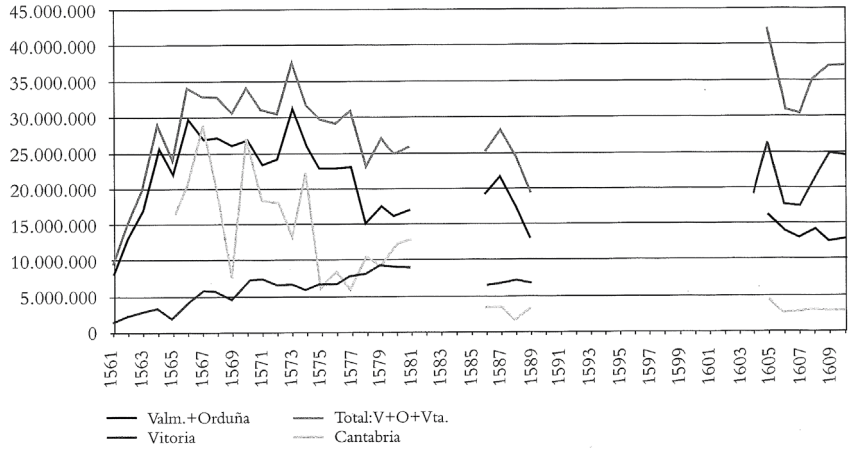
[19] El ejemplo de los Bernuy es bastante ilustrativo. A pesar de que el índigo americano, más barato que el pastel de Toulouse, llegaba a Sevilla no pudieron efectuar la necesaria reconversión. Véase CASADO ALONSO (1991), p. 341. Sin embargo, en 1576, cuando menos, vecinos de Sevilla y Burgos exportaban cochinilla en barriles por el puerto de Bilbao con destino a Nantes. «Escripturas presentadas en el Consejo Supremo en 19 hebrero del 1615». AHN, Consejos Suprimidos, leg. 28 075.

[20] Los datos utilizados proceden de ULLOA (1963), p. 194, que ofrece, redondeadas, las recaudaciones aproximadas por aduana y por año de Valmaseda, Laredo, Santander, Vitoria y diezmo viejo de San Sebastián y Tolosa de 1561 a 1581 y, sobre todo, de Luis María Bilbao, que amablemente me ha facilitado sus datos inéditos «rendimientos de los derechos aduaneros de los "diezmos de la mar" de Castilla (Cantabria, Valmaseda, Orduña, Vitoria, Salvatierra, Alegría y diezmo viejo de San Sebastián y Tolosa) de 1565 a 1581, de 1586 a 1590, 1594, 1603 y 1605 a 1610».

[21] GUIARD (1913), I, pp. 945, 339, 343-4 y 350n, datos completados y rectificados por Bilbao (1976), fol. 416 y AC10 del tomo de apéndices. Según GUIARD, (1913), I, p. 93, la avería era un derecho *ad valorem*, pero en el siglo XVI según mercancías. Sin embargo, parece ser que «luego de regularizada la exacción al modo proporcional de un maravedí por ducado, al final de la centuria [s. XVI] pasa a ser uniforme la nominación de las partidas en el repartimiento de la avería». Como se puede apreciar en el texto y en la nota 22, la cuenta de las averías era algo más compleja.

uniforme a lo largo del tiempo. Las mercancías se contaban por fardeles de cuatro o cinco piezas. Si el valor de un fardel no alcanzaba los cincuenta ducados no se le cobraba; de cincuenta a cien ducados se contabilizaba como medio fardel y de cien arriba hasta doscientos como uno. Efectuada esta reconversión a fardeles no siempre se cobraba la misma cantidad por fardel. «Lo que a cada fardel entero se reparte suele ser un real o real y medio o cuando mucho ofreciendose mucha necesidad dos reales y no más». En 1608/09 un testigo declaraba que como el precio de las mercancías era ahora más alto «no es mas de rrepartir aora un real o dos a un fardel que rrepartirle en tiempos antiguos seis u ocho maravedis»[22].

Gráfico 14.1. *Diezmos de la mar (1561-1610)*



[22] AHN, Consejos Suprimidos, leg. 28 075, exp. 7, pieza 18, fols. 7, 7 v.º y 16. Además existían las averías de los maestres «que ellos dan por quenta y en esto saue este testigo que no se entremeten los juezes de la dicha cassa, sino solo en mandar satisfazer a los dhos maestres conforme a su quenta y haverias que traen en lo qual no interesa cossa alguna el dho consulado ni rresciue cossa alguna […] y el rrepartimiento dello […] se haze en la dha casa llamando a ella a los dhos interesados y por la qta. que los dhos maestros traen de manera que esto no es haueria pertheneciente a la dha casa no para gastos della como es publico y notorio…» (fols. 1616v.º). Otros testigos señalan que las averías de los maestres son las que montan mucho (fol. 34). Además de los citados apéndices de la tesis inédita de Bilbao (1976), datos numéricos sobre las averías se pueden encontrar en Guiard (1906), II, p. 501, de 1614 a 1630, y en AHN, Consejos Suprimidos, legajos 28 076, fols. 69-97, y 28 075, exp. 7, para judicaturas de 1587/88: 152 500 mrs., 1607/08: 496 958 mrs., 1608/09: 344 568 mrs., 1609/10: 447 542 mrs., 1610/11: 447 542 mrs., 1611/12: 490 349 mrs., y 1612/13: 525 891 mrs. Dado que ignoramos el tipo de gravamen no se puede sacar conclusiones seguras, pero da la impresión de que los derechos de averías tienden a confirmar la visión que se obtiene a través de los diezmos de la mar. Obviamente la judicatura Santiago de Julio de 1587 a Santiago de Julio de 1588 no es un punto de partida adecuado.

Cuadro 14.2. *Diezmos de la mar devengados de Valmaseda, Orduña, Vitoria y aduanas de Cantabria (1561-1610)*

	Valmaseda+Orduña	*Vitoria*	*Valm.+Ord.+Vit.*	*Cantabria*
1561-64		2 382 507	18 257 500	
1565-69	26 206 400	4 420 200	30 626 600	18 349 000
1570-74	26 149 200	6 659 600	32 808 800	19 771 800
1575-81	19 070 428	7 972 571	27 043 000	9 266 000
…				
1586-89	17 727 250	6 595 250	24 322 500	2 874 588
…				
1594	11 440 000	9 149 000	20 589 500	
1603	13 951 000		2 606 000	
1604		19 000 000		
1605	10 13 600	21 700 333	35 313 333	2 987 500

Fuente: Véase nota 19

Las curvas basadas en los «diezmos de la mar» (véase gráfico 14.1) no resultan de cómoda interpretación, pero se pueden despejar algunos rasgos generales. Los derechos devengados por las mercancías que atravesaron las aduanas de Cantabria, Valmaseda, Orduña y Vitoria y que se embarcaban y desembarcaban en los puertos santanderinos y vizcaínos[23] alcanzaron su cénit entre 1570-74 (índice 100), luego, en tres quinquenios, descendieron bastante (1586-89 = 60) y se habrían recuperado algo a principios del siglo xvii, sin alcanzar las cifras de los años setenta de la precedente centuria (1605-10 = 86). Dentro de este declive, que no parece haber resultado traumático, visto en su conjunto, aunque hay que recordar que los diezmos de la mar no recogen los impuestos sobre las lanas, las aduanas de Cantabria experimentaron un hundimiento catastrófico (1570-74 = 100, 1586-89 = 15 y 1605-10 = 15) (véase cuadro 14.3). Tampoco salió bien librada la recaudación de los puertos secos de Valmaseda y Orduña que perdieron entre un tercio y la mitad de sus ingresos. Por contra la aduana de Vitoria fue aumentando regularmente sus ingresos, y a principios del siglo xvii recaudaba más de tres veces que en 1570-74. La suma de ingresos de Valmaseda, Orduña y Vitoria refleja las dificultades que siguieron a la ruptura del eje Bilbao-Flandes, pero en 1605-10 recaudaban casi

[23] Aunque no es totalmente exacto, las aduanas de Cantabria reflejan, en valor, lo que entraba y salía por los puertos santanderinos, las aduanas de Valmaseda y Orduña lo que entraba y salía por Bilbao y la aduana de Vitoria recogía las mercancías que entraban y salían por Bilbao, pero también por Deva. El *hinterland* de Valmaseda y Orduña era en buena medida Burgos y el de Vitoria más bien el alto valle del Ebro.

un 8 por 100 más que en 1574-79; lo que perdieron, y algo más, Valmaseda y Orduña lo captó Vitoria (véase cuadro 14.2).

CUADRO 14.3. *Diezmos de la mar del cuadro 14.2 en números índices y total en mrs. (1570-74 = 100)*

	mrs.	*Índices*	*Valm.+Ord*	*Valm.+Ord.+Vitoria*	*Cantabria*
1561-64			61	56	
1565-69	79 002 200	93	100	93	93
1570-74	85 389 400	100	100	100	100
1575-81	63 351 999	74	73	82	47
…					
1586-89	51 519 588	60	68	74	15
…					
1605-10	73 614 166	86	52	108	15

Las aduanas de Cantabria reflejan el declive del área económica otrora bajo la jurisdicción del Consulado de Burgos. El puerto de Santander sobre todo, pero también el de Bilbao (como lo dejan traslucir los ingresos de Valmaseda + Orduña), en la medida en que el volumen de su tráfico de tránsito dependía de la actividad económica de esa amplia área, se vieron afectados. Pero en el caso de Bilbao, es probable que, tras las dificultades de los ochenta, se recuperase captando parte del trato que perdían los puertos cántabros. Los ingresos aduaneros ¿reflejan un cambio en los itinerarios (de las aduanas de Cantabria, Valmaseda y Orduña a Vitoria por los puertos de montaña de Urquiola y Arratia) nada más? ¿O también un cambio en la capacidad de compraventa geográfica (del valle medio del Duero al alto valle del Ebro)?

La contracción del comercio —caída de la saca de lanas y pérdida de consumidores de Castilla la Vieja[24]— tendió a concentrar lo que de tráfico subsistió por los puertos orientales y entre ellos por Bilbao. Santander, geográfica y económicamente estaba muy estrechamente unida al ámbito burgalés, que se hundía. Bilbao, por Valmaseda y Orduña, también abastecía esos ámbitos, pero por Orduña-Pancorbo-Aranda de Duero a la Corte. Además, por los puertos de Altube y Urquiola y a través de Vitoria, estaba mejor situada para alcanzar al alto valle del Ebro, de Logroño a Zaragoza, a la ribera navarra y a La Rioja.

Si hemos de creer a un memorial de 1606, la causa principal del mantenimiento de Bilbao habría estado en el sistema fiscal: al crecer las alcabalas en Medina del Campo, los comerciantes habrían preferido efectuar la primera venta en Bilbao, en donde no existían alcabalas

[24] Entre 1591 y 1631 Palencia, Burgos, Soria, Valladolid, Segovia… habían perdido más de un 25 por 100 de su demografía. PIQUERO, OJEDA y FERNÁNDEZ DE PINEDO (1991), p. 86.

y a partir de ahí redistribuir las mercancías por el interior castellano y el alto valle del Ebro. Las ferias de Medina perdían el papel de centro redistribuidor de mercancías. Las protestas por el alargamiento de la feria de Bilbao y de Guernica en 1579 apoyarían la tesis del citado memorial[25].

Pero como en la época dorada del XVI, no conviene confundir el volumen y el valor del tráfico con su control. A inicios del XVII (1608) «en navíos extranjeros se navegan las lanas y otras mercadurías que se sacan de estos reynos». Los naturales del País Vasco habían quedado reducidos a la navegación de cabotaje, de Guipúzcoa a Galicia, y en navíos de San Juan de Luz a Terranova[26]. El documento recoge una realidad insoslayable. Pero también tiene un notable lapsus: la Carrera de Indias y las Américas.

IV. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Las actividades comercial y pesquera[27] estuvieron estrechamente relacionadas con los astilleros. La vertiente norte de la cordillera cantábrica disponía de abundantes recursos forestales explotados por las ferrerías para obtener combustible y por la construcción de edificios y de naves. Estas dos modalidades de uso del bosque no resultaban complementarias dado que la tabla, la quilla, la roda, las cuadernas, los codastes, las vigas… para los navíos y edificios requerían troncos esbeltos y altos, mientras que la demanda de carbón de madera exigía árboles trasmochados, que proporcionaran abundante ramaje[28]. Sin embargo, no parece haber existido un conflicto serio entre estas dos formas de explotar el bosque a lo largo del siglo XVI, probablemente porque la masa forestal era mayor que tras la llegada del maíz y porque la producción siderúrgica, aunque alcanzó cifras elevadas, no llegó a las cotas del siglo XVIII. Además, la demanda de madera por parte de los astilleros que construían buques, no muy frecuentemente por encima

---

[25] Véase notas 8 y 9.

[26] GUIARD (1913), I, pp. 528-529.

[27] FERNÁNDEZ DE PINEDO (1984). La pesca en Terranova daba trabajo a un número considerable de navíos, de hombres y de capital, y aunque de menor importancia también la caza de la ballena. Todavía a fines del siglo XVI llegaban bastantes buques a Bilbao procedentes de Terranova. GUIARD (1913), I, pp. 159-66: «Navíos de todas suertes entrados durante la judicatura» de 1598. El aceite de ballena, entre otros usos, se utilizaba para calafatear los buques y probablemente desde la unión con Portugal se abrió un nuevo mercado (*«… le Brésil manquait de gras et d'huile pour le calfatage des barques et des navires et pour éclairer les engenhos qui travaillaient toute la nuit»*); los «vizcaínos» estaban metidos en este tráfico, a través de la Viana portuguesa y a inicios del s. XVII los «vizcaínos» Pedro de Orecha y Julião Miguel (este era un rico mercader francés de Nantes, utilizado como diplomático por el rey de España y que después de los conflictos religiosos en Francia residía en Bilbao) intentaron pescar ballenas en las costas de Brasil. MAURO (1960), pp. 277-8.

[28] URIARTE (1988), pp. 81 y ss.; CARRIÓN ARREGUI (1991), pp. 23 y ss.

de las 600 toneladas, no debió de superar la capacidad de reproducción de los robledos[29].

A los recursos naturales y a la demanda procedente del transporte y de la pesca hay que añadir la existencia de una mano de obra cualificada y atenta a los cambios tecnológicos en el sector, de la que poco sabemos, una industria siderometalúrgica que proporcionaba, entre otros elementos, clavos y anclas a precios internacionales, y un elemento institucional nada desdeñable: la inexistencia de aduanas en el Señorío de Vizcaya o su escasa incidencia en el caso de Guipúzcoa —el llamado diezmo viejo— que facilitaron la importación de materiales indispensables como alquitranes, linos y otros, libres de impuestos.

El tipo de mercancías transportadas y las distancias relativamente reducidas entre el lugar de embarque y el de descarga, así como el calado de muchos puertos no exigió naves de gran capacidad, frente a los intereses reales que trataban de fomentar navíos mercantes de gran porte para su posible uso bélico en caso de guerra. Ya desde 1502 se concedieron subvenciones monetarias y preferencias en la carga a los grandes navíos (Real Provisión de 15 de octubre de 1502). Pero estas naves solían encontrarse con problemas de calado en muchos puertos y con dificultades para atravesar en baja mar las barras, muy frecuentes en las desembocaduras de las rías de la costa cantábrica. Felipe II reiteró las ayudas a los grandes navíos, de uso alternativo en caso de conflicto armado, en 1563 y en 1568: preferencia de carga a los navíos naturales y de mayor porte, ilicitud de asegurar los buques contra corsarios o enemigos, excepto contra turcos y moros, para obligarles a artillarse y armarse convenientemente, exención de alcabalas por diez años en la venta de cáñamos, clavazón, anclas… para ese tipo de naves y una ayuda de 10 000 mrs. por tonelada para aquellas que tuvieran de 300 a 1 000 toneladas, entre otras ventajas[30].

Entre 1550 y 1575 parece haberse situado la época más próspera de la construcción naval en las márgenes del Nervión[31]. Pedro Medina (1566) pone de relieve la existencia de mano de obra cualificada

---

[29] Las referencias en las actas de las Juntas Generales de Vizcaya o en las reuniones de sus regimientos a la reventa de árboles, tabla, madera para navíos, curvatones… son abundantes hasta 1593. Las referencias a que se talaban robles por pie y que no ser replantaban arrancan de esta fecha. Sagarmínaga y Areitio (1928), i, pp. 284-5 y 395, y (1934), iii, pp. 219, 245-6, 253 y 336; Uriarte (1980), p. 1278. Es el monarca, a través del corregidor, el que parece más interesado en la reforestación con robles, con vistas a obtener materia prima para construir navíos. Por otro lado, no hay que olvidar el incremento del tamaño de los buques del siglo xvi a inicios del xviii. Refiriéndose a navíos de 600 a 1 000 toneladas. Uztáriz (1968), p. 186, comenta «baxeles de estos buques, que oy se consideran medianos».

[30] Guiard (1968), pp. 96-7. En 1579 un regimiento de Vizcaya, representación reducida de Villas y Tierra Llana, acordó protestar contra «que las naves mayores quitasen su carga a las menores». Solo Portugalete, en la desembocadura del Nervión, sin problemas de calado y rival de Bilbao se opuso. Sagarmínaga (1892), i, p. 46.

[31] Sagarmínaga (1892), t. i, p. 40.

(carpinteros, calafates, herreros, embreadores, fabricantes de cuerdas, de maromas, de anclas…) y de materiales (madera, clavos, anclas, lino…)[32]. Este panorama optimista se ensombreció ya antes de la derrota de 1588. En 1573 se consideraba que la jarcia, los cables y las lonas mejores y a precios más baratos se hallaban en Bilbao; dieciocho años después jarcias y cables bilbainos eran «peores que los de Alemania y cuestan casi el doble» y el Consulado de Bilbao tuvo que mantener a un veedor de anclas y uñames para tratar de controlar su calidad. Carpinteros y constructores de buques, se señalaba en 1584 en tono de queja, emigraban a Francia (a Ciboure y a S. Juan de Luz), en donde fabricaban navíos, probablemente escapando de las levas y buscando costes menos elevados[33].

Una parte de las dificultades se achacaba a los ministros del rey que pagaban mal y tarde los embargos de naves o las pérdidas en tiempos de guerra. Pero además existían sin duda otras razones de mayor consistencia. Las cortes de 1573 atribuían «la diminución y falta presente, a causa de hauerse mandado que la nao mayor quite la carga a la menor», medida que buscaba fomentar las embarcaciones grandes; pero estas no se consideraban las más adecuadas para «el trato y mercancía» en la presente coyuntura «porque, mientras una grande haze un viaje, hazen las pequeñas quatro y cinco» y a ello se debía «la total perdicion y acabamiento de las naos destos reynos, en tanto grado y estremo que, auiendo entonces en sola la canal de Bilvao dozientas naos, [de presente] no ay casi ninguna». Los franceses e ingleses «como nauegan con naos menores, se han armado y hecho prácticos y diestros en la nauegación» y han desplazado a los españoles del Levante[34]. En efecto, los escasos datos cuantitativos disponibles lo corroboran: en la ruta del alumbre de Civitavecchia a Europa del Norte, los navíos «vizcaínos» que habían sido mayoritarios a fines del siglo XV y principios del XVI, luego pierden terreno y a partir de 1566 no figuran ya cargando alumbre. Algo parecido sucedió en la derrota costa cantábrica-Flandes, incluso antes de la sublevación. Los buques holandeses (ya desde 1541-1553) y luego los ingleses (1566-1578) ocuparon su lugar[35].

---

[32] «En esta villa [Bilbao] y su comarca se hacen cada año muchas naos, algunas de ellas grandes y hermosas por los privilegios que tienen, sin las cuales se hacen gran número de diferentes suertes de otros navios. Hay hombre de que solo de su dinero hace tres o cuatro naos en un año; hácense también en este pueblo todas las jarcias que para las naos y otros vasos son necesarias». MEDINA (1595), fol. 277.

[33] GUIARD (1968), pp. 83 y 99. Es elocuente que una cédula real ¿de 1600? *«lève l'interdition de naviguer dans la Carrera de Indias à titre de naos étrangères, pour les naos fabriquées à Saint-Jean-de Luz»*. Antes probablemente lo hacían de forma enmascarada. CHAUNU (1956), IV, p. 100, n. 35.

[34] Petición 58 de las Cortes de Madrid de 1573. *Actas de las Cortes de Castilla…,* tomo IV…, p. 461.

[35] DELUMEAU (1962), pp. 237-8 y 240.

Desde la costa cantábrica la explicación que se ofrecía resultaba más compleja que la proporcionada por los procuradores castellanos. Declive de los astilleros y disminución del tráfico marítimo bajo su control iban de la mano. Antes, todos los años iba a Andalucía una flota de más de ciento veinte naves, de 200 a 400 y más toneladas, de allí unas retornaban a proveer a Inglaterra, Flandes e Irlanda y otras a Nápoles y Sicilia. Ahora (1564) «con lar cartas de naturaleza como gente de menos coste por si en sus ulcas y naos acuden a tomar las cargas» y dan fletes más baratos porque sus urcas de 600 toneladas llevan sesenta hombres y una nave guipuzcoana de 300 toneles lleva sesenta hombres y más y en esta costa «no se puede aver un marinero a menos de mill e dozientos mrs por mes». También se quejaban de la prohibición citada de asegurar las naves que, según ellos, había encarecido los fletes, de no guardárseles las preeminencias y darles buen trato, de los embargos y de la mortalidad de capitanes y maestres, cuyas mujeres e hijos no habían podido cobrar los sueldos que sus difuntos ganaron en servicio de S.M.[36] Luego, con la guerra en Flandes y el saco de Amberes, los mercaderes españoles abandonaron los Países Bajos y los navíos de la costa cantábrica fueron expulsados por corsarios y flotas de guerra holandeses, franceses e ingleses. Existieron factores claramente económicos —encarecimiento de los fletes y de la mano de obra— y militares. La denunciada falta de correspondencia entre el tamaño de las naves y las necesidades de los mercaderes de Castilla la Vieja era una realidad, pero para el declinante comercio con Flandes. Por el contrario, el tráfico con las Indias y las guerras requerían navíos de mayor porte. Probablemente desde el punto de vista de los mareantes vascos, los argumentos de las Cortes resultaban solo parcialmente aceptables.

Sorprende sin embargo que en unos pocos años todo un entramado comercial y de transporte fuese desmantelado sin provocar una reacción, máxime dadas las características agropecuarias de la cornisa cantábrica. La explicación parece residir en la alternativa americana.

El almirante de origen bilbaino Martínez de Recalde, en 1581, señalaba, en tono de queja, que los castellanos que participaban en las flotas de Indias y «que han sacado mucho interés, no se hallará haver hecho un barco ninguno de ellos, sino comprar tierras y juros». Por contra los hombres de la costa de Vizcaya, «siendo las naos suyas y los que las navegan», han sido postergados por S.M. y por el Consejo de Indias «cuando hay algún aprovechamiento» y si no hubiera sido así, lo que hubieran ganado lo hubieran puesto «en la mar, pues es la tierra [de Vizcaya] tan estrecha, que no hay granjería por estar la poca propiedad tomada y de aquí se consigue el salir la gente principal unos

[36] Azpiazu (1990), II, pp. 352-3.

tras otros»[37]. Dado que Martínez de Recalde lo que pretendía era mover la voluntad del Rey y del Consejo de Indias, sus quejas deben de tomarse con prudencia. Pero su testimonio respecto a las pocas alternativas para invertir en tierras refleja las escasas posibilidades de mareantes y mercaderes de la costa de «ruralizarse». Todo parece indicar que el fácil desplazamiento de las gentes del norte de la península de la ruta Mediterráneo-Flandes tuvo que ver no solo con la competencia de los nórdicos en los fletes y con la pérdida de la hegemonía militar naval en el Atlántico Norte, sino con su creciente inserción en la Carrera de Indias y en América del Centro y del Sur[38].

V. LA CARRERA DE INDIAS Y LA DEMANDA REAL

No se puede comprender con justeza no solo la pérdida de la navegación por el Mediterráneo, el Cantábrico y el Canal de la Mancha, sino también la falta de una tenaz resistencia sin tener en cuenta el desarrollo del comercio americano y la demanda vinculada a las armadas reales. A partir de los años setenta el número de navíos que participó en la Carrera de Indias fue creciendo: de una media anual de 128 entre 1561 y 1580 a 160 en los siguientes veinte años[39]. El tonelaje de los navíos que fueron a las Indias y que pagaron avería se situó en las 7 686 toneladas de media anual de 1566 a 1570, en las 13 832 de 1572 a 1576, en las 14 152 de 1580 a 1586 y en las 13 057 de 1588 a 1599[40]. El tirón

---

[37] Guiard (1968), pp. 99-100. Por añadidura el texto de Recalde evidencia que la emigración no solo afectaba a los más desposeídos. Su queja de que la salida de la gente principal «esperando premio, el qual de muchos años a esta parte está muerto para ellos, y sienten mucho, que con su travajo, y hacienda, los lleven otros», parece que fue atendida. La presencia de vascos en altos cargos de la Carrera de Indias parece evidenciarse hacia 1600, aunque es un tema que habría que estudiar más de cerca. Algunos altos cargos navales proporcionados por H. y P. Chaunu (1956), iv, pp. 64, 74…, parecen sugerirlo. Es muy probable que la presencia vasca en la administración civil y militar del Imperio haya sido más importante en el siglo xvi e inicios del xvii en Flandes que en otras partes. Parker (1976), pp. 333-4. No parece aconsejable utilizar la problemática pista de los apellidos. Hay muchos apellidos vascos no eusquéricos e individuos con apellido eusquérico que no han nacido en el País Vasco; no parece correcto considerar a estos últimos como naturales del País Vasco. Chaunu (1956), iii, pp. 142 y 168, ofrecen un ejemplo claro, reiterado dos veces: en 1570 y 1572 el maestre de la nave San Pedro de la Carrera de Indias se llamaba Gaspar Hernández y era «biscaino». Para añadir más confusión muchas veces se consideran vascos a navarros, si su apellido es eusquérico o se cree que lo es. Este confusionismo a veces no es inocente. Pudiera suceder que indianos de origen vasco se hubieran asentado en Sevilla y que no se tratara de una colonia de vizcaínos o guipuzcoanos en Andalucía.

[38] Bernal (1992), p. 248. La presencia vasca en Sevilla es muy antigua y en algunos casos, como «la firma Morga […] empresa de vizcaínos radicada en Sevilla desde 1553 a 1576», ocupando funciones relevantes. Pero «realmente los vascos en el reinado de Felipe II destacaron como maestres y hombres de mar, pero no como mercaderes indianos». Lorenzo Sanz (1979), i, pp. 162 y 285.

[39] Chaunu (1956), vi.2, p. 168.

[40] *Ibid.*, pp. 414-5, y (1959), viii.2.1, p. 691 entre otras. Ruiz Martín (1970), p. 122: «Castilla […] se está desmoronando […] solo el comercio andaluz da señales de alguna euforia aún».

de los años setenta y ochenta coincidió además con conflictos bélicos con ingleses y holandeses —con las consiguientes pérdidas, entre las que destacó la de 1588— y los primeros asaltos ingleses de importancia a las Indias. Según P. Chaunu en los años setenta existe «*une forte présomption d'hispanité et voire même de biscaynité*» en el origen de los buques de la Carrera. Es muy verosímil «*que les navires originaires du Nord de l'Espagne représentent 90 por 100 du total. Cette montée du tonnage unitaire est réalisée, en fait, par la descente massive en direction de Séville des lourdes naves biscayennes. La nave biscayenne fournit, désormais, un matériel qui répond aux besoins de la nouvelle Carrera, celle du continent, de l'insécurité due à l'Anglais et des convois*». Obviamente naves y también tripulantes. La misma Casa de Contratación de Sevilla, por ejemplo, en 1581, envió enganchadores a la costa vasca para colmar la penuria de marinos en Sevilla[41].

Buena parte de los astilleros cantábricos, antes al servicio de las rutas del Mediterráneo y de Flandes, se pusieron a trabajar para la Carrera, y a precios por encima de los internacionales, lo que no debió de resultarles un mal negocio. De ahí las presiones andaluzas para que se admitieran cierto tipo de navíos extranjeros o la aparición de buques construidos en las Indias y hacia 1600 en San Juan de Luz[42]. Esta realidad se reconocía en 1582, cuando se escribía que si se admitiesen urcas nórdicas en la Carrera «todos procurarian comprarlas […] por lo qual cesaría la fabrica de naos naturales». Los intentos de que los navíos extranjeros participaran de forma legal en la Carrera se cortaron al año siguiente al mandar el rey «que de aqui adelante no naveguen a las Yndias urcas esterlinas ni olandesas sino navios vizcaynos»[43]. Pero no obstante la prohibición, la monarquía concedía licencias puntuales y de ellas se quejaban hacia 1590 un relativamente amplio grupo de constructores vizcaínos y guipuzcoanos que encontraban dificultades para colocar sus naves en el mercado sevillano[44]. Sin embargo, la presencia de naves del norte de la Península en Sevilla siguió siendo importante incluso en las postrimerías de la centuria[45].

---

[41] Chaunu (1959), viii.2.1, pp. 506-7, y iii (1955), p. 296. Braudel (1966), i, p. 208: *«Le cas de la Biscaye est révélateur: elle fournit les meilleurs navires de la Carrera de Indias, ses galions prennent le chemin des Indes, ses zabras par contre […] se font plus rares sur les lignes du Nord. Toutefois la liaison vitale entre Séville et le Nord est maintenue…»*.

[42] Chaunu (1959), viii.2.1, p. 656. Es probable que alguno de los buques americanos se construyera al estilo vizcaíno.

[43] *Ibid.*, iii, p. 315.

[44] Lorenzo Sanz (1979), ii, p. 294, n. 109.

[45] En 1598 diecisiete navíos «vizcaínos» con 4420 toneladas eran visitados para ver si podían formar parte de la Carrera y nueve más solicitaban la visita. Chaunu (1956), iv, p. 58, n. 8. El efecto de arrastre sobre otros sectores económicos de la construcción naval movilizó el gobierno del Señorío para mantener la demanda real de buques en Vizcaya. En 1596 los síndicos propusieron «que se demostrase al Rey las ventajas de fabricar galeones en el Señorío, porque hay en él mejores materiales que en parte alguna para dicha fabricación […] y porque deja mu-

La monarquía contribuyó a fomentar los astilleros cántabros y vascos merced a medidas legislativas y a estímulos económicos directos. Desde 1579 habría estado prohibido «que navíos extranjeros pudiesen cargar en España»[46]. Los armadores que no vendiesen sus navíos estarían libres de embargos los tres años siguientes a la botadura y los que construyesen naves de más de 200 toneladas no pagarían alcabalas[47]. Y dentro de los naturales, los más privilegiados fueron los «vizcaínos»[48]. A estas medidas se añadió una demanda directa a través de los asientos, como el de 1582: *Asiento que S. M. mando tomar con las personas que avian de fabricar Navios en los Astilleros del Señorío de Biscaya, provincia de Guipuzcoa y 4 villas de la costa de la Mar, por el servicio de su Real Armada por tiempo de cuatro* años, o mas, si fuese necesario. La corona concedía un adelanto de 600 ducados por buque. En general se trataba de navíos de gran tonelaje, de 200 toneles como mínimo a 600 y con una media de unos 350. Otros asientos de este tipo, por un montante de 15 000 toneladas, iba firmando por la misma época y geografía D. Lope de Avellaneda[49]. Estos asientos prosiguieron en los años noventa[50].

La capacidad media en navíos de encargo real no distaba mucho de la privada en el caso de las naves «vizcaínas» utilizadas en la Carrera. Aunque los datos seriados no son todo lo abundantes que se hubiera deseado, la información estadística proporcionada por H. y P. Chaunu, que indica a veces que se trata de «naos bizcaynas» facilita a partir de 1589 unos datos que pueden resultar significativos (véase cuadro 14.4).

VI. LA CONTRAPARTIDA A LOS PRIVILEGIOS Y LOS ASIENTOS

Pero la demanda real no se limitó a navíos construidos en astilleros «vizcaínos». Por la misma época en la que se firmaban asientos con diversos constructores vascos, la monarquía empezó a pedir y finalmente

---

cha utilidad la construcción de los galeones, como sucedió con los que se hicieron últimamente vendiéndose mucho bizcocho y sidra». Sagarmínaga (1892), i, p. 153.

[46] Lorenzo Sanz (1979), ii, p. 295.

[47] Chaunu (1956), iv, p. 41, n. 30.

[48] «… y en el caso que con Naos fabricadas en Vizcaya concurriesen otras que se hubiesen fabricado en otros puertos destos Reinos, tienen prelación las Naos Vizcaínas». Veitia Linaje (1945 [1672]), p. 560.

[49] Chaunu (1956), iii, pp. 313-4. En 1585 se producían quejas por el «mal trato que recibían los carpinteros, calafateros y otros oficiales vizcaínos que eran apremiados a trabajar en la fábrica de naves de la Armada». Sagarmínaga (1892), i, p. 70. Para calibrar la importancia de la demanda real hay que tener en cuenta que la media anual de los navíos que fueron a Indias de 1580 a 1586 fue de 14 152 toneladas.

[50] Guiard (1968), p. 102; Sagarmínaga (1892), i, p. 87.

Cuadro 14.4. *Tonelaje de navíos «biscaynos» en la Carrera de Indias, 1589-1599*

Años	*(a)*	*(b)*	*(c)*	*Años*	*(a)*	*(b)*	*(c)*
1589	13	3 400	262	1595	16	5 333	333
1590	19	2 720	143	1596	36	10 813	300
1591	10	1 810	181	1597	30	7 973	266
1592	8	2 380	298	1598	25	7 855	314
1593	25	5 350	214	1599	14	4 838	346
1594	18	4 910	272				

(a) Número de buques en que se expresa nao «biscayne».
(b) Toneladas totales correspondientes a esos buques.
(c) Media de toneladas por buque.
Fuente: Chaunu (1956), iii, pp. 468 y ss., y iv, pp. 8 y ss.

a imponer levas de marineros para tripular las armadas reales. A fines de 1581 el corregidor de Vizcaya por encomienda del rey pedía al Señorío marineros para una armada que se preparaba en Sevilla contra los ingleses. El Señorío encargó a los pueblos de la costa que entregasen a los capitanes de S.M. los tripulantes solicitados «pagándoseles […] lo que corresponde, con que los marineros no fuesen compelidos a servir contra su voluntad». En 1582 se efectuó una nueva petición, ahora para un ataque a las islas Terceras, de 300 marinos «guardando y conservando en todo el Fuero de este Señorío». A pesar de que se insiste en que «no pueden ser quintados por la fuerza, no embargante que por dicha cédula se manda al dicho señor corregidor los competa[51] en cierta forma a que como hubiesen de usar el ministerio y oficio de marinero le vayan a servir, pagándoles el dicho sueldo», el mismo Señorío repartió el número de marinos solicitado entre los lugares marítimos probablemente, como dice el texto original «teniendo en consideración las mercedes continuas que Su Majestad hace a este Señorío»[52]. Al año siguiente, D. Lope de Avellaneda, el mismo que encargaba navíos para la armada real a los astilleros del Cantábrico, llegó a Vizcaya con una real cédula en la que se pedía al Señorío 800 marinos. El bilbaíno Martín de Bertendona fue nombrado por S.M. capitán de los marineros reclutados[53].

Estas levas provocaron resistencias en 1589, pero también una dura reacción por parte de notables vizcaínos al servicio del monarca. D. Juan Alonso de Múgica y Butrón, un terrateniente vizcaíno y castellano del Castillo de Burgos, detuvo a dos oficiales del Señorío,

[51] ¿Compela? Pero competer puede ser también correcto.
[52] Sagarmínaga (1892), i, pp. 53-4, 57, 59 y 61.
[53] *Ibid.*, pp. 63-5.

al regidor Munitis y al síndico Mauraze, por haber realizado «ciertas diligencias y contradicciones», y los envió a la cárcel de la corte en Madrid; Mauraze permaneció allí once meses[54].

Las levas de marineros realizadas por D. Juan Alonso de Múgica, según quejas de 1591, habrían sido responsables de haber sacado de Vizcaya «más de las tres cuartas partes de la gente marinera, no dejando sino viejos e impedidos y las repúblicas despobladas de dicha gente»[55].

Con ocasión de la leva de 1591 se empezó a averiguar el número de marineros que existía en cada localidad costera y se les obligó a no ausentarse más allá de cinco días so pena de tener que pagar una multa de 50 ducados para la Armada Real y ser reemplazados por otro marinero pagado con los bienes del ausente. Con estas medidas parece iniciarse con claridad la obligatoriedad de servir al rey con marineros, deber que solo afectó a los puertos costeros, no a los del interior. De estos años o a lo más tarde de 1602 dataría también la necesidad de alistarse para poder salir a navegar o a pescar[56]. Los importantes intereses comerciales, navales y de puestos de trabajo a nivel de oficiales de la armada de las llamadas «personas de calidad» del Señorío, en las postrimerías del siglo XVI cada vez más dependientes de la Carrera de Indias, de la demanda naval del monarca y del favor del rey, no fueron ajenos a la aceptación del servicio obligatorio en las flotas de S. M. Los efectos negativos sobre la demografía no tardaron en manifestarse[57].

VII. CONCLUSIONES

La depresión que, *grosso modo,* se inició con la ruptura del eje comercial entre la costa cantábrica y Flandes fue el resultado de una serie de complejos factores, entre los que merece la pena destacar la pérdida de competitividad de la economía peninsular y la necesidad de atender a varios frentes al mismo tiempo, lo que obligó a optar por el más rentable, la Carrera de Indias. En el caso de las dos provincias vascas costeras el alza de los salarios y de las materias primas afectó negativamente al transporte marítimo, a la construcción naval, dos de

[54] *Ibid.*, pp. 83-4 y 112.
[55] *Ibid.*, p. 107.
[56] *Ibid.*, pp. 99-101 y 200.
[57] Piquero (1991), pp. 90 y 100-1. No se dispone para Vizcaya de un estudio tan completo como el de S. Piquero para Guipúzcoa, pero algunos documentos indican con claridad los efectos muy negativos de las levas sobre la demografía vizcaína de la costa. En 1590 el Señorío de Vizcaya daba como un hecho cierto «haber muerto la mayor parte de los vecinos [varones] de la dicha Anteiglesia [de Guecho] en la última jornada que hicieron para Lisboa y en Inglaterra». Sagarmínaga (1892), I, p. 90.

sus principales actividades, y a partir de 1588 también a la siderurgia. La incapacidad del imperio por mantener abiertas al mismo tiempo las rutas del Atlántico Norte, la Carrera de Indias y el Mediterráneo repercutió también de forma adversa y afectó sobre todo al tráfico tradicional con Flandes. El transporte por mar, la producción y manufacturas de hierro, la construcción naval y la pesca de altura eran actividades dispersas por las provincias y no monopolizadas por Bilbao. Las dificultades fueron del territorio en su conjunto y a ellas se debió que, a partir de 1596, fecha aproximada, se iniciara un proceso de roturaciones por gentes que «antes se ocupaban en otros ministerios como en navegar por la mar y otros oficios»[58]. Bilbao y otros puertos costeros sufrieron de esas dificultades, pero la villa comercial menos que el resto porque una parte del negocio que menguaba —la exportación de las lanas, por ejemplo— había sido fundamentalmente de los mercaderes agrupados en el Consulado de Burgos. Pero, además, para fortuna de muchos mareantes, constructores de buques, pescadores reconvertidos, artesanos metalúrgicos… la Carrera de Indias aún florecía cuando se les cerraban las rutas del Norte y Bilbao, en gran medida por razones fiscales, logró concentrar en su puerto una buena parte del tráfico que subsistía. Los notables rurales que controlaban las Juntas Generales de Guernica exageraban y se equivocaban en 1604 en el diagnóstico, pero veían con claridad los síntomas: «esta Villa [de Bilbao] absorbe la riqueza y el vecindario del Señorío, quedando ella rica y poblada y pobre y despoblado el resto, como es notorio»[59].

[58] Fernández de Pinedo (1974a), pp. 27-8.
[59] Junta general de 20 de octubre de 1604. Sagarmínaga (1892), i, p. 221.