El comercio marítimo de la Villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI

Dr. Luis María Bilbao Bilbao
Universidad Autónoma de Madrid

Bilboko itsas merkataritza kantauri osoko merkataritzaren baitan XVI mendean

Maritime Trade of the Bilbao township within the Cantabrian trade of the XVI century

"La médula de Bilbao era su comercio"
(T. Guiard, 1913)

"Son preferibles los órdenes de magnitud a la ignorancia"
(Kuznets, 1954)

El comercio marítimo de Bilbao en la Edad Moderna ha tenido una desigual fortuna historiográfica, de la que el siglo XVI continúa siendo el menos favorecido. El brillante capítulo del Setecientos ha sido sin duda el más trillado. Reiteradamente reescrito, cuenta con una abundante literatura que lo aborda desde distintas perspectivas y con diferentes enfoques. El relato completo y en profundidad del siglo XVII está aún pendiente, a pesar de haberse reconocido que la contratación mercantil experimentó a lo largo de esa crítica centuria cambios decisivos que consolidarían a nuestra villa como plaza comercial. El siglo XVI, desasistido de una información documental que la ría de Bilbao, madre de su comercio, se la llevó consigo el año 1593 en una de sus más sonadas crecidas, hace de pariente pobre historiográfico entre los siglos de la época moderna. El propio Guiard reconocía en diferentes pasajes de su obra la dificultad de recuperar la historia del trato comercial de este siglo ante la escasez de fuentes, en especial de las contables[1].

A pesar de esta limitación se va a tratar de reconstruir el comercio bilbaíno de este siglo contrastando sus realizaciones con las de los demás puertos del Cantábrico, desde las Cuatro Villas hasta San Sebastián. La reconstrucción no se limitará a trazar los perfiles comparados de la coyuntura de los distintos puertos, cuestión por lo dicho y por lo que se verá complicada. Se pretende también abordar los cambios organizativos, plasmados en instituciones, y muy destacadamente los estructurales, tanto en lo que mira a la composición de los intercambios y a las corrientes del tráfico cuanto al control ejercido sobre los mismos por los hombres de negocio, los comerciantes.

El enfoque por el que se opta es decididamente macrohistórico y se corresponde más o menos con la aproximación teórica de corte macroeconómico al comercio internacional. Una orientación clásica que hoy está siendo afortunadamente complementada con investigaciones sobre comerciantes y firmas comerciales particulares, en línea, consciente o inconscientemente, con el actual enfoque microeconómico de la economía internacional, que reconduce

[1] Guiard (1913) pp. 52-53, 89, 94 y 212, relata la envergadura y los estragos del "aguaducho", entre ellos los documentales, "llevando en las aguas los libros del archivo". "se perdió enteramente el archivo, salvándose ...los privilegios y papeles de importancia". "es imposible anotar el rendimiento de la avería en las diferentes judicaturas anteriores al año 1593, perdida la documentación de archivo...". Ello explica que la parte de la obra del historiador bilbaíno dedicada al siglo XVI sea notablemente menos extensa que la de los otros siglos.

a las unidades microeconómicas de la empresa, en concreto a su capacidad de innovación técnica u organizativa y a sus estrategias, una parte importante de la causalidad en la configuración del orden comercial. Mi opción significa, entre otras cosas, que se va a trabajar fundamentalmente con datos agregados más que con evidencias micro. Y por supuesto, se van a utilizar materiales tanto propios como ajenos, de los que confío hacer un uso diestro y docto en la senda de la aproximación escogida, con la esperanza y deseos de que, en otra oportunidad, los prometedores trabajos que han sido publicados y los que vayan a aparecer permitan integrar enfoques y, previsiblemente, renovar los resultados y conclusiones de esta investigación.

En la exposición se procederá analizando primero las fuentes documentales, sus problemas y posibilidades, para continuar luego con los diferentes aspectos de la estructura comercial y concluir con una aproximación a la coyuntura y a los cambios que ante la crisis de la segunda mitad de siglo comenzaron ya a operarse en la economía marítima de Bilbao. Pero para reponder con la corrección debida a los temas enunciados parece necesario hacer previamente una serie de consideraciones generales que especifiquen y formulen hipótesis que hagan de guía en nuestro análisis.

Para un estado de la cuestión sobre la estructura comercial y sus cambios

El gran comercio, el de larga distancia, en términos actuales, el comercio internacional constituyó, dicho con palabras de Guiard, la médula, la columna vertebral de la economía bilbaína. Su estructura fue fraguándose lentamente a lo largo de los siglos medievales y de ellos la Edad Moderna será inicialmente heredera, aunque no pasiva, pues irá incorporando novedades que acabarán por modificarla de forma más que sensible. Conviene esbozar los rasgos generales de esa estructura, entendiendo por ella sus elementos y sus relaciones más comunes.

La estructura del comercio en cualquier centro mercantil se suele especificar en función de una serie de parámetros que hacen relación a los *recursos* de que dispone pero más específicamente a: los *mercados* de los que se surte y a los que abastece; los *productos* con los que comercializa; el *control* que se ejerce sobre los diferentes flujos comerciales, medida de autonomía o dependencia comercial; y la *organización*, que se plasma en organismos institucionales y en técnicas gerenciales. A ellos deberían añadirse los *medios de pago* y *los instrumentos financieros*, tema pendiente en nuestra historiografía y al que en consecuencia habremos de renunciar.

La villa de Bilbao disponía de recursos ventajosos para el desarrollo de una economía marítima. Su posición geográfica, evaluable en términos de "renta de situación", de cara a los intercambios entre España y Europa a través del mar

mar Cantábrico, aunque en este sentido habría que contar con competidores en sus flancos, Santander y San Sebastián, más los puertos intermedios. Los recursos forestales de su entorno que combinados con la siderurgia hacían posible el desarrollo de la industria naval. Sus recursos humanos, medibles no tanto por el número de hombres cuanto por el capital acumulado de habilidades en el arte de marear. También en estos últimos extremos, indispensables para el desarrollo del transporte y comercio marítimos, los otros puertos cantábricos eran rivales en potencia.

Los mercados entre los que intermedió la actividad comercial bilbaína fueron el propio mercado interior vasco –el vizcaíno y bilbaíno muy en particular– y los mercados exteriores próximos de la submeseta Norte y alto Ebro, así como los más lejanos de la Europa atlántica e incluso de la América colonial, mediando en este último caso Sevilla. El mercado vasco, evaluado en términos de población, era comparativamente estrecho, pero ponderado por el grado de desarrollo de su sector de economía de mercado era más profundo que el de muchas áreas del entorno peninsular o europeo que vivían en un régimen de economía bastante más autosuficiente y autárquico. No puede olvidarse en este punto las propiedades de mercado franco y de economía abierta que institucionalmente caracterizaban al espacio económico vasco en razón de su privilegiado sistema aduanero, el cual jugará una baza decisiva tanto en el ámbito mercantil doméstico como exterior. Entre estos mercados, y en doble dirección, la villa ejercía funciones de intermediación, almacenaje y redistribución.

En cuanto a productos, la villa de Bilbao, como cualquier otra ciudad comercial, operaba con productos propios o domésticos y con productos ajenos con los que intermediaba en estos diferentes mercados. Entre los productos domésticos, con alcance internacional relevante, figurarán en esta época los hierros comerciales de la siderurgia primaria y en menor medida diferentes manufacturas de la industria metalúrgica. A ellos deberán añadirse los productos de la pesca de bajura y especialísimamente de altura –ballena, bacalao y arenque– en la medida en que ésta fuese fruto de capturas propias. De los productos ajenos se podía hacer una relación no sólo amplia sino cambiante y creciente a lo largo del siglo, destacando como constantes, del lado de las exportaciones, las cercanas lanas castellanas y, en el capítulo de las importaciones procedentes de Europa, los tejidos de lana o de lienzo y, en menor medida, los de seda y terciopelo, sin perder nunca de vista, en una tierra agrícolametne pobre, a los cereales panificables y a los vinos. Un elemental balance de este cuadro, meramente descriptivo, permite avanzar que de los géneros que circulaban por el puerto de Bilbao los ajenos eran más en número y en valor que los domésticos, lo que refuerza el carácter de comercio de intermediación de nuestra villa. Este rasgo, propio por lo demás de muchos puertos comerciales, era más agudo en el caso de Bilbao, lo que lleva aparejada la

pertinencia de cuestionarse sobre el grado de control que los bilbaínos ejercían sobre un comercio de mercancías mayoritariamente no domésticas.

No es imaginable que sobre este amplio y variado espectro de mercaderías los hombres de negocios de la villa ejerciesen un control comercial absoluto. Se debe más bien suponer que éste no fue total ni tampoco homogéneo, dependiendo de productos y de los diversos momentos históricos. A este respecto conviene hacer una clara distinción entre comercio de tránsito y comercio en sentido pleno, entiéndase, entre el mero tránsito de mercancías a través de una plaza comercial y el intercambio realizado por negociantes de la misma que controlan íntegramente el proceso mercantil, desde la inversión inicial hasta la venta final, acumulando así la mayor parte de los beneficios. El control pleno no implicaba injerirse directamente en todas las fases del proceso comercial. El espectro de actividades que componían este proceso era variado y parte de ellas eran externalizadas y ejecutadas por intermediarios, factores permanentes o comisionistas más o menos ocasionales, que actuaban por encargo de los grandes comerciantes, percibiendo remuneraciones fijas o por servicio prestado. Estos a su vez podían subcontratar a terceros determinadas labores secundarias –carga, descarga y almacenamiento–de la compleja división técnica del trabajo comercial. La clave estribaba en controlar, dirigir y gestionar el proceso. El combinatorio de posibilidades de control comercial sobre un determinado género o circuito podía multiplicarse y su intensidad podía verse modificada a lo largo del tiempo, tanto en sentido positivo como negativo. Puede adelantarse que sobre las exportaciones domésticas, hierros y en su medida pescado, los negociantes bilbaínos ejercieron un control muy alto, pero no se debe presumir que sobre los variados productos de exportación e importación que circulaban por los muelles de Bilbao desplegasen un dominio similar, ni tampoco que el transporte se realizara siempre en naos exclusivamente bilbaínas y ni siquiera vascas. El comercio bilbaíno no tenía por qué ser necesariamente *activo*, plenamente controlado, tal y como los textos de época rezaban apuntando con ello a su óptimo.

De las actividades económicas que se reactivaron en la Edad Media el comercio fue con seguridad el que experimentó una más refinada institucionalización. Reglas de juego, organismos y arbitrajes en las relaciones mercantiles fueron definidos tempranamente, con caracteres además bastante uniformes en toda Europa, que transcendían las fronteras políticas y sus diferentes derechos territoriales. La certidumbre que generaban estas reglamentaciones homólogas y la seguridad económica que otorgaba disponer de corporaciones mercantiles con privilegios y monopolios constituyeron poderosos factores de expansión del comercio europeo. El desarrollo comercial de Bilbao no escapó a esta pauta general y fue también acompañado de su organización institucional, si bien a comienzos del siglo XVI estuviera algo retardada respecto a los patrones institucionales más avanzados de Europa y de España.

El atraso institucional bilbaíno se correspondía con su tardío desarrollo comercial. El verdadero despegue del comercio de Bilbao no se produjo hasta el siglo XV, en una fase incluso avanzada del mismo. La coincidencia de este florecimiento mercantil con el más arraigado de Castilla derivó en competencia entre Bilbao y Burgos, que podía utilizar a los otros puertos cantábricos para rivalizar con la villa. Tanto las organizaciones que garantizaban monopolizar, al menos proteger, la actividad comercial como el *iter* institucional a seguir estaban ya definidos cuando ambos contendientes se sumaron en este siglo al desarrollo comercial peninsular y europeo. Mientras la hegemonía comercial de Burgos no tuviera contestación, el recurso a institucionalizar el monopolio o protección del comercio no sería utilizado, pero cuando surgió la competencia, la estrategia institucional radicó en la anticipación, adelantarse al competidor en la adquisición de privilegios para reducir o eliminar al adversario. Y para lograrlos era preciso contar en casos con recursos políticos, el favor de la monarquía. Pero la conquista institucional, siendo una pieza importante y necesaria de cara al éxito económico, al dotar de "mecanismos de organización y reputación, que ahorra costes de transacción y obtiene ventajas de economías de escala y alcance"[2], no era por sí misma suficiente, al no poder sustituir a otros factores igualmente necesarios. En este sentido, Bilbao y Burgos contaban de partida con recursos económicos diferentes pero complementarios, por tanto mutuamente necesarios y estructuralmente relacionados: puerto, posición geográfica y transporte, el uno –junto con los demás puertos cantábricos–, el otro, capital comercial y experiencia mercantil. La batalla de la organización institucional con vistas a controlar las actividades comerciales se complicaba como consecuencia de que ninguno de los contendientes disponía de medios suficientes para lograrlo. Las instituciones marcaban las reglas de juego pero cada contendiente disponía de sus propios recursos para ganar la partida. El proceso de organización institucional sería por ello especialmente tenso y complicado, sucediéndose ininterrumpidamente situaciones de competencia y cooperación así como mediaciones componedoras por parte de los poderes públicos.

De estas consideraciones generales se deducen, como corolario, algunas prescripciones analíticas y de método que habrán de ser aplicadas a la hora de abordar el tema propuesto. El acusado carácter de intermediación con productos ajenos del comercio bilbaíno induce a escrutar el desenvolvimiento económico de los polos mercantiles entre los que se intermediaba. La coyuntura y naturaleza del comercio de Bilbao estaban indisolublemente relacionados con el comportamiento de estos mercados. El mismo hecho de comerciar con productos esencialmente no domésticos hará imprescindible reparar en el grado de control comercial ejercido sobre los diversos productos del tráfico,

[2] Casado Alonso (en adelante, Casado) (1994), p. 188.

al objeto de comprobar la intensidad del *comercio activo* en su circuito integral de exportaciones e importaciones. El estudio de la organización del comercio ha de transcender los aspectos formales y legales, para introducirse en análisis más específicos y realistas sobre su proceso de institucionalización.

Unas fuentes documentales de delicado manejo

La información que se dispone no es la más apropiada para acometer la tarea de medición correcta de la coyuntura ni de los cambios estructurales, pero puede dispensarnos una imagen, recompuesta a base de fragmentos que superpuestos o complementados nos aproximen al comercio de Bilbao y del Cantábrico en este siglo. Disponemos en concreto de cuatro series básicas de información: la de los *diezmos de la Mar*, la del *nuevo derecho de lanas*, la de las *averías* del Consulado de Bilbao y la del *dinero de San Antón*, fracción de la avería percibida por la parroquial del mismo nombre en la villa. Las limitaciones de las fuentes originales son de diverso género, comenzando por su cronología, ya que no dan comienzo en el mejor de los casos sino mediado el siglo –1547, dinero de San Antón; 1558, nuevo derecho; 1561, diezmos; 1588, la avería– y siguiendo sobre todo por su origen fiscal, aunque de índole distinta en cada uno de los casos, las dos primeras procedentes de la fiscalidad real, las otras del Consulado. Su genérico carácter fiscal nos advierte, en primer lugar, que las fuentes sólo pueden ofrecer información de las mercaderías tributariamente controladas y, por otro lado, que proporcionan magnitudes medidas en términos fiscales, cuya relación con el valor y/o volumen de la actividad comercial es cuestión a determinar en cada caso.

La primera de las consideraciones tiene especial aplicación a los tributos de la Real Hacienda, a los que escapan los productos eximidos del área vascongada, dotada de especial régimen aduanero –en su medida, también los puertos de las Cuatro Villas de Cantabria[3]–, por lo que este registro histórico será necesaria y sistemáticamente defectivo, no registrándose en las exportaciones ningún producto originario vasco, por ejemplo el hierro, ni entre las importaciones los géneros destinados al mercado vasco[4]. Cada uno de los tributos tiene además sus peculiaridades específicas: los *diezmos* eran un

[3] Casado Soto (1986) p. 192 y Lanza (2002) p. 94 (nota 3): "El régimen aduanero era muy parecido en toda la costa cantábrica, ya que formalmente imperaba la libre importación de géneros para el consumo local [de Cantabria]...privilegio...confirmado reiteradamente...en consideración a la pobreza agrícola del territorio y en compensación por los servicios armados que los habitantes de la costa proporcionaban al rey". Las aduanas de Galicia y Asturias estaban situadas, al igual que las vascas, en el interior, al menos en el siglo XVI (Lapeyre (1981) pp. 106-107).

[4] Además de estas exenciones sistemáticas, relacionadas con el sistema aduanero vasco –y cantábrico–, existían otros privilegios de carácter general aunque ocasionales, los "*pasaportes*", de los que podía gozar cualquier súbdito castellano.

impuesto *ad valorem* que gravaba a los bienes importados y exportados con una tarifa determinada sobre las valoraciones de las mercaderías, aunque no al tipo del 10% como su nombre indica; el *nuevo derecho*, así llamado para diferenciarlo del que antes se cobrara junto con los demás *diezmos* y donde continuaría incluido, era un impuesto especial sobre la lana.

Los *diezmos*, como todo tributo de su misma naturaleza, plantean una serie de problemas de cara a utilizarlos como índice comercial; su monto dependía de variaciones en el volumen de comercio pero también de eventuales alteraciones en los aranceles, en concreto de modificaciones de las tarifas, determinadas por cambios en la valoración de las mercancías y/o en los tipos aplicados; la aparición de nuevos productos comerciables y las variaciones drásticas en la composición del tráfico podían desbaratar el valor indicativo de las series fiscales al quebrarse la secuencia temporal de su significado, aunque esta eventualidad no se dio con fuerza en este siglo. Debe por tanto concluirse que el riesgo de recurrir a esta fuente a efectos de especificar la coyuntura del comercio es muy elevado de no saberse con exactitud el sentido y relación de las modificaciones arancelarias. Siempre que éstas se desconozcan, la serie podría, con cautela, ser utilizada como indicador de tendencia –no más— en el caso de que los valores discurriesen a la baja. En el supuesto de una caída de los valores y de no haberse producido entretanto ningún cambio arancelario, se reflejaría una bajada correlativa aproximada de la actividad comercial, y en el caso de darse algún cambio arancelario y de que éste fuera, como lo fue siempre en la Edad Moderna, alcista, seguiría trasluciéndose *a fortiori* la tendencia bajista del comercio, pero sesgándola al alza, por lo que se desvirtuaría la correlación y el grado de la pendiente, pero se seguiría reflejando la tendencia. En el caso de un alza de los valores, y de seguirse desconociendo las circunstancias arancelarias, la interpretación de dicho movimiento es altamente aventurada.[5]

El riesgo empero al utilizar esta fuente es menor si lo hacemos en sentido y en términos relativos, es decir, si comparamos los ingresos fiscales generados en un mismo periodo por los distintos puertos. Esto nos daría una medida de la participación coetánea de cada uno de ellos en el comercio global y nos permitiría establecer algún *ranking*. El supuesto exigido en este caso sería que la composición del comercio en los distintos puertos no tuviese rasgos radicalmente divergentes. Algunos problemas menores y superables vienen

[5] Algunas diferencias arancelarias entre aduanas (de la mar y puertos secos) y sobre todo el diverso modo y rigor en la cobranza convierten la utilización de este tipo de fuentes en aventura de la que sólo se puede salir con éxito no exigiendo a su información más que lo que puede ofrecer, en modo alguno acurosidad sino ciertos órdenes de magnitud. Se ha de aclarar que hemos prescindido absolutamente de las rentas en los periodos en que estuvieron arrendadas, lo que otorga a la serie una lamentable discontinuidad.

planteados para este uso de la fuente: en primer lugar, una vez más reaparece el sistema aduanero vasco, cuyos puestos de aduanas estaban en el interior y no en los puertos marítimos; en segundo lugar, el tráfico de Asturias y Galicia tenía una composición muy distinta al de los puertos cántabros y vascos, pues no circulaba por ellos la lana; y finalmente está el caso de Guipúzcoa, cuyo tráfico comercial estaba sometido al arancel del *diezmo viejo*, con tarifas antiguas, muy bajas, cuyas cifras por tanto no son homologables ni agregables a las de las otras aduanas.[6]

Los problemas del *nuevo derecho de las lanas* en orden a testificar el volumen de las exportaciones son distintos y más fácilmente solventables. En este periodo, la materia imponible de este tributo son las sacas, unidad de capacidad con pesos variables. Más tarde, desde comienzos del XVII, lo serán las unidades de peso, arrobas y libras. Homologar la serie histórica de las exportaciones de lana exige por tanto disponer de un "coeficiente de transformación" de medidas de capacidad a peso. Afortunadamente, gracias al impagable afán de Lapeyre, disponemos de las series de sacas, tanto "fiscales", o fiscalmente estandarizadas, como "reales", despachadas desde los diferentes puertos del Cantábrico, con sus destinos correspondientes, desde 1561 hasta fin de siglo.[7] La serie reconstruida con estos materiales expresa las cantidades de lana exportada con unas garantías de verosimilitud bastante altas y se refieren a las lanas directamente embarcadas en los puertos, incluido Bilbao, puesto que el nuevo impuesto se cobraba en "*la lengua de la mar*", escapando a la regla general del sistema vascongado de aduanas interiores, al que sí

---

[6] La solución arbitrada para estos problemas ha sido como sigue: se ha excluido de la comparación a las aduanas más occidentales, las asturianas y gallegas, de muy bajo tráfico por lo que se deduce de la fuente (2% de todos los ingresos de los diezmos), reduciéndose a las aduanas cántabras y vascas; se ha excluido igualmente en esta comparación a las aduanas guipuzcoanas, dado su distinto tratamiento fiscal y también porque su bajo monto, incapaz de modificar las relaciones, no hubiera añadido ninguna luz; en cuanto al problema de las aduanas vascas, hemos seguido los supuestos asumidos entre historiadores del comercio vascongado de que el tráfico controlado en las aduanas de Valmaseda y Orduña se dirigía por Bilbao, cosa que se compadece puntualmente con la realidad, y que el de las de Vitoria y Salvatierra lo hacía por los puertos guipuzcoanos, lo cual es parcialmente cierto, pues parte del tráfico de Vitoria y en menor medida de Salvatierra se dirigía también hacia Bilbao; en este sentido, el supuesto asumido infravaloraría el tráfico bilbaíno y sobrevaloraría el de Deva y San Sebastián (cfr. Bilbao (1976) y Fernández de Pinedo (1998).

[7] Las series reconstruidas por Lapeyre (1974) y (1981) distinguen las "unidades reales" (UR) de las "unidades de peso" (UP) _nosotros las hemos traducido por "unidades reales" (UR) y "fiscales" (UF)_, entendiéndose por las primeras, sacas reales de peso variable y por las segundas, unidades de sacas fiscalmente estandarizadas por los propios aranceles (de 8.5 arrobas las destinadas a Flandes y de 10 las restantes con destino diferente, a lo que los registros suelen añadir los excesos de peso sobre la unidad fiscal). Estas segundas no ofrecen ningún problema para su traducción en unidades de peso y a las primeras se les han aplicado los coeficientes correspondientes, concretamente se ha utilizado el valor multiplicador de 200 libras por saca, un tanto, se reconoce, generoso, pues se sitúa en el límite superior de los valores estimados en Bilbao (1995).

estaba por contra supeditado, como las demás mercaderías, el viejo derecho de lanas.

La *avería* era una contribución que los buques que arribaban o se afletaban en el puerto de la villa estaban obligados a efectuar al Consulado con la finalidad de subvenir a los gastos ocasionados por los servicios que la institución prestaba. Una parte menor de esas contribuciones era dedicada a otros fines asistenciales y piadosos, entre los que figuraban las asignaciones fijadas a dos de las parroquias de la villa, la de Santiago y San Antón. La práctica de esta imposición particular la aprendieron los vizcaínos –también los burgaleses– en Brujas y comenzaron a aplicarla en Bilbao desde el momento de la constitución de su Universidad el año 1489, para ser luego ratificada por el Consulado, cuyas primeras ordenanzas de 1517 iniciaron su reglamentación, que evolucionaría en diferentes sentidos hasta el siglo XIX.[8] La avería, como exponente de la evolución del comercio, acumula en sí bastantes problemas, a los que se añade, como ya ha sido adelantado, el de la pérdida de su documentación hasta 1593, fecha tardía para nuestros propósitos. Tal carencia podría ser remediada con los registros de las asignaciones que cobraban las iglesias de la villa, siempre que cumpliesen la condición de guardar alguna proporción fija a lo largo del tiempo con la *avería*. El registro que a este fin se ha explotado, el de San Antón, aporta su cuota particular de problemas, consistentes en libramientos atrasados y acumulados, con desfases contables, que complican su utilización e interpretación. Pero resta sobre todo por resolver el problema sustantivo, que es doble: la relación de las asignaciones con la avería y la de ésta con el volumen o valor del comercio, a la que en última instancia se remite aquella.

La primera de las relaciones es comprobadamente fija, 1%, a partir de las modificaciones introducidas en la *avería* en 1631 y en 1634-35, fuera por tanto de nuestros márgenes cronológicos. Antes de estas fechas, entre 1588 y 1631, cuando coinciden la serie de la *avería* y del *dinero de San Antón*, las relaciones no son fijas, fluctúan normalmente entre 0,6 y 2%, aunque la relación agregada de todos los años sea del 1%. Los diversos ejemplos de reparto de *averías* recogidos por Guiard para el año 1607 revelan que lo asignado a S. Antón eran "los sobrantes", una vez distribuidas las demás partidas según reglas fijas de distribución lineal o proporcional [9]. Estos "sobrantes" fluctúan en los casos referidos entre 0,77 y 2,69%. Todo ello es buena muestra de lo inapropiado que resultaría en el estado actual de investigación servirse, sin más precisiones, de esta fuente en orden a determinar la coyuntura del comercio bilbaíno. Sin embargo, se han contrastado los movimientos de ambas cur-

[8] Cfr. Guiard (1913) pp. 84-97 y 338-348 y Smith (1978) pp. 114-119.

[9] Guiard (1913) pp. 338-340.

vas y se ha llegado a la conclusión de que la curva del *dinero de San Antón* sigue de forma aproximada a la de la *avería*, y no sólo en la tendencia general de largo plazo sino también en las fluctuaciones más cortas, incluso en las anuales, sólo que en este caso la dispersión de las oscilaciones puede variar de utilizarse una fuente u otra. Esta concordancia de tendencias nos autoriza a hacer algún uso, prudente y precavido, de la serie del *dinero de San Antón* como sustitutivo de la avería. Y tal facultad se refuerza si consideramos que en 1499 se arbitra dar *"para sant Anton media blanca por saca de lana e de las otras mercaderías al respecto, según estilo antiguo"* y que en 1553 se reitera la resolución, aumentando la tarifa de la lana a una blanca.[10] Fórmulas tarifarias, similares a las utilizadas para establecer la avería, y que hacen relación en última instancia al volumen y valor de los productos comerciados. La serie podría, en conclusión, servirnos de indicador cuando menos de la tendencia general de fondo del comercio, siempre y cuando la *avería*, de la que el *dinero de San Antón* era mera fracción, cumpliese con las condiciones para serlo. El problema se remite por tanto a la *avería*.

Las ordenanzas del Consulado de 1517 determinaron ya la forma de *"contar averías"*. Esta operación era compleja, pues se distinguían diferentes tipos de averías, siguiendo la costumbre de Brujas: avería gruesa, llamada también de maestre, la pequeña y el *"dinero de nación"*, que acabaría apropiándose del nombre de avería y que era el que exclusivamente generaba ingresos para el Consulado, pues en el resto éste sólo intervenía como *"contador"*[11]. Esta última avería tenía naturaleza tarifaria, combinando gravámenes *ad valorem* y *ad pondus*, según productos.[12] En los años 61-63 se hacen *reformaciones* de las tarifas según lugares y géneros, lo que puede entenderse en términos de adaptación a nuevas circunstancias comerciales, entre las que cabría destacar las relativas a Terranova y sus capturas, en pleno auge.[13] A fines de siglo, se produce una nueva reforma, de entre cuyas medidas es de destacar que el sistema de tarifas específicas por mercancía se sustituye por una tarifa general *ad valorem* de *"maravedí por ducado"* (0,26%), lo que obligaba a realizar valoraciones, *"tasación de las mercaderías"*, quedando sólo y significativamente sometidas a tarifas especiales la lana y el hierro.[14] La serie de la avería cons-

---

[10] *Ibídem*, pp. 18, 21 y 93 nota.

[11] *Ibídem*, pp. 86-88 y Fernández de Pinedo (1994) p. 123, nota 22, donde se comprueba que la determinación del dinero de nación era complicada y que había algunas exenciones en los fardeles, según tamaño. El tema de la avería merecería un estudio monográfico de sus distintos aspectos y evolución. Lo aquí expuesto se sustenta en Guiard y es de índole general.

[12] "por fardel", "por tonel", "por cofre" y cosas semejantes (*Ibídem*, p. 90).

[13] *Ibídem*, p. 91.

[14] *Ibídem*, p. 93. Aunque no concreta la fecha de la reforma, parece ser que no fue antes de 1590 (p. 88), lo que significa que la serie reconstruida sólo es homogénea a partir de esa fecha o de 1600.

tituye desde entonces un más que aceptable exponente de la evolución general del comercio en razón de la homologación tarifaria. 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 más completa que los *diezmos de la mar*. Pero a ella estaba también sometida la navegación de cabotaje, por lo que su significación rebasa la del comercio exterior. El dinero de San Antón puede en buena lógica aceptarse también, aunque con algún reparo mayor, como índice de la evolución del comercio. La interpretación de su comportamiento en el tramo anterior a 1588, por desconocerse la evolución de las tarifas de la avería, habrá de someterse a las reglas más generales y mínimas arriba establecidas para el *diezmo de la mar*.

Las limitaciones de las fuentes son reconocibles, aunque de diferente entidad: mayores las de los *diezmos* y *avería* en orden a informar sobre la coyuntura comercial, en el caso de no contar con información arancelaria apropiada; mucho menores en los *diezmos* cara a especificar determinadas transformaciones estructurales; exiguas las del *nuevo derecho de la lana* para establecer la coyuntura y direcciones de las exportaciones laneras, pero son los únicos mimbres cuantitativos de los que por el momento se dispone para dar respuesta a las preguntas planteadas.[15] Con series discontinuas y fragmentarias, con cifras parciales y aproximativas, con las salvedades correspondientes y las reglas de prudencia interpretativa establecidas, la coincidencia cronológica de las series en la segunda mitad de siglo nos permitirá hacer un balance mínimamente causado de lo que pretendemos: establecer algunos órdenes de magnitud, siempre preferibles, según el economista Kuznets, a la ignorancia o a impresiones subjetivas adjetivadas.

Cambios en el entorno internacional y castellano y oportunidades para Bilbao

El siglo XVI, aunque no fuera un siglo revolucionario desde el punto de vista económico, fue testigo y protagonista de una expansión generalizada, vigorosa y acumulativa de los intercambios internacionales, que vino acompañada de cambios estructurales. Tanto en un caso como en otro, esta centuria fue continuadora del siglo XV, en el que el comercio a distancia recobró la senda del crecimiento y expansión territorial de los siglos centrales del Medioevo, experimentando simultáneamente decisivas transformaciones que rom-

[15] Además de con estas fuentes primarias, de las que haremos un uso directo, contamos con información concerniente al comercio controlado por el Consulado de Burgos, explotada y estadísticamente elaborada por H. Casado en diferentes trabajos que serán oportunamente referenciados y que constan en la bibliografía final. Estas series serán sometidas igualmente a las reglas generales de interpretación expuestas.

pían en punto a mercados, productos y organización los parámetros preexistentes.

Si repasamos estos elementos descubrimos en este siglo mutaciones de diversa índole. En el plano internacional más general se produjo un ensanchamiento de los mercados, que por vez primera en la historia, mediando el descubrimiento de nuevos mundos y rutas, adquirieron dimensiones planetarias, y una mayor integración de los mismos, de cualquier forma aún muy débil –escasísima convergencia de los precios relativos– dadas las imperfecciones del transporte y comunicaciones. En el comercio intraeuropeo se continuó cediendo en su carácter medieval, eminentemente suntuario, pues por sus canales de distribución transitaban cada vez más mercancías pesadas, con alta relación volumen/valor, consistentes en productos primarios, bienes alimenticios básicos y materias primas industriales. La llegada masiva de metales preciosos americanos reforzaba en un sentido los rasgos tradicionales de los intercambios, aunque con el añadido de proporcionar al comercio una liquidez monetaria hasta entonces ni soñada. Pero de otro lado, la explotación de las colonias americanas y las nuevas rutas hacia Oriente comenzaron a aportar novedosos productos coloniales o variedades diferentes y más baratas de especias, que reafirmaban la tendencia de comerciar con géneros de consumo más masivo. En cuanto a ubicación de los polos comerciales e itinerario de los circuitos, se reforzó la vieja dirección medieval N. S., la carrera del Norte, de Italia a Flandes, que ahora se cruzaría con otra de reciente creación, de E. a W.. Ambos circuitos se interconectaban en el Atlántico, haciendo fortuna sucesivamente en Brujas, Amberes y Amsterdam, y se enlazaban a su vez con las Carreras ultramarinas de Indias, a través de Lisboa o Sevilla. Las instituciones feriales medievales, incapaces, dada su periodicidad, de responder con su primitivo sistema organizativo al volumen y frecuencia de los intercambios, se reconvirtieron parcialmente, reteniendo sus funciones de ferias de pago pero cediendo las operaciones propias de las ferias de mercancías a las ciudades marítimas, convertidas en mercados internacionales permanentes por medio de nuevas instituciones, las *lonjas* o *bolsas*. Las grandes compañías familiares y el sistema de factorías y sucursales fueron inicialmente una forma de organización empresarial suficientemente adecuada a los nuevos cambios, pero pronto dieron síntomas de ineficiencia y se transformaron o fenecieron.

La Edad Moderna iba a aportar a la economía en general y al comercio más en particular un nuevo componente desconocido en el Medioevo, el estado nacional, que al asumir mayores responsabilidades económicas y sociales irá desarrollando programas más o menos articulados de política económica. Se inauguraba así la competencia entre estados tanto en la esfera política como económica, implementadas ambas en un sistema, el mercantilismo. La ampliación del espacio mercantil y el advenimiento de la competencia entre estados centralizados y de base territorial más amplia que los precedentes estados feu-

dales modificaron sensiblemente los parámetros de la economía internacional. Ubicación de los centros de gravedad económico, ventajas relativas y oportunidades económicas iban por todo ello a experimentar cambios más acelerados y profundos que en la Edad Media. Se hacía más urgente que nunca estar alerta sobre dichas transformaciones para oportunamente saber adaptarse a ellas y ocupar algún espacio en el tablero comercial. Esto va a reclamar de los hombres de negocios un estado de permanente vigilancia, ajuste y adaptación a las nuevas circunstancias.

Ante este entorno en cambio, los puertos cantábricos, Bilbao entre ellos, contarán con ventajas y oportunidades para afrontar con alguna seguridad de éxito comercial el nuevo siglo. En primer lugar, su situación geográfica, evaluable en términos de "renta de posición", en el mismo eje Norte-Sur. Esta oportunidad, en segundo término, se reforzaba con el dinamismo que estaba experimentando el polo sur de este eje, Castilla. La meseta septentrional conoció en el siglo XV una, probablemente, temprana reactivación económica que se proyectará hasta algo más allá de la mitad del XVI. Esta coyuntura de crecimiento se hace acompañar de rasgos que denotan desarrollo económico, perceptible en la difusión de múltiples actividades manufactureras, en especial de la industria textil, y en el implantación de una cada vez más tupida red comercial. Los puntos de distribución, ferias y mercados, se multiplicaron por pueblos y ciudades y las redes comerciales se ampliaron e interconectaron de forma escalonadamente ordenada desde las áreas rurales hasta los grandes polos del comercio internacional, pasando por las ferias de Medina del Campo, punto de confluencia de la red nacional y enlace a su vez con el comercio de la fachada noratlántico a través de los puertos cantábricos. Medina constituía el lugar de almacenamiento, redistribución e intercambios mayoristas de los productos procedentes de diferentes regiones europeas y de la España sobre todo septentrional. Como feria regional e internacional de mercancías y feria también internacional de pagos, su capacidad de convocatoria hacía que allá afluyesen mercaderes de toda Europa y de todos los rincones de Castilla. Bilbao era uno de aquellos puertos cantábricos y a Medina acudían sus hombres de negocios con mercancías propias y ajenas y por incitativa y cuenta suya o por encargo de otros mercaderes, en calidad de factores o comisionitas.[16]

Además de con su posición geográfica y con el dinamismo de los mercados tanto europeos como castellanos, Bilbao va a contar desde 1511 de cara a su desarrollo comercial con la fórmula de organización institucional de comercio de más alto rango en la época, el Consulado.

---

[16] Cfr. Casado (1994) pp. 181-183, (1997) y (2001 a) donde se referencia bibliografía específica sobre el tema.

Los cambios institucionales internos y su complicada materialización

Con la constitución del Consulado se eliminaba el retraso acumulado en la estructura organizativa del comercio de la villa, por cuanto al cuerpo gremial del comercio se le adjuntaba finalmente el brazo judicial. Como toda ordenación institucional rubricaba o coronaba el desarrollo comercial precedente y reforzaba las bases para impulsarlo hacia el futuro, bien que ni el pasado institucional había sido fácil ni el futuro iba tampoco a serlo.

En las plazas comerciales europeas, la frecuencia de mercaderes extranjeros derivó en colonias permanentes, las cuales se fueron organizando de forma corporativa hasta madurar y transformarse en el siglo XV, según terminología de Flandes, en *nationes*, según la mediterránea, en *consulados*, dotados no sólo de privilegios sino sobre todo de magistraturas judiciales propias y autónomas, los cónsules, encargados de intervenir en las relaciones internas de la comunidad y de representar a ésta ante las autoridades locales y frente a otras naciones para la resolución de conflictos mercantiles. La nación constituía la etapa suprema de desarrollo institucional de un grupo de mercaderes *naturales* de un determinado lugar. La *nación de Vizcaya* más famosa y principal fue la de Brujas, epicentro entonces del comercio europeo y *estapla* de las lanas. Inicialmente, los bilbaínos estuvieron integrados en la nación castellana, instituida en 1428, dependiendo judicialmente de los "*consoles de la nacion de España*". Diferencias de distinta índole motivaron en 1455 la escisión de la comunidad originaria en dos, capitaneando Bilbao la de "*Vizcaya, Guipuzcoa y la costa de España*" en la que estaban comprendidos, además de todos los territorios vascos, Galicia, Asturias, Cantabria y Navarra. La adscripción a uno u otro consulado era voluntaria e independiente de la naturaleza originaria de los mercaderes.[17] Aquella segregación resultó problemática por cuanto la independencia jurisdiccional entre ambas comunidades se cruzaba con actividades de comercio complementarias –transportistas costeros y comerciantes del interior– pero también concurrentes –había mercaderes además de mareantes en la nación vizcaína–, lo que las condenaban a *"estar en uno"*, a cooperar en última instancia, mediante acuerdos sobre *"negocio comunes"*. A la postre, ello derivaría en un estado de inestabilidad y conflicto cuasipermanentes.[18] Aparte de la colonia bilbaína de Brujas, existían otras en diferentes puertos del Atlántico y del Mediterráneo. Pero aquí, ni castellanos ni vascos conocieron el estatuto jurídico de nación autónoma como en Brujas, a

[17] Basas (1963) pp. 31-33. García de Cortázar (1966) pp. 212-215. Vandewalle (1994) pp. 284-294. Casado (1995) pp. 19-21, y destacadamente la obra clásica de Marechal (1953).

[18] Cfr. Guiard (1913) pp. XLIV-LX. La denominación de cónsules de Vizcaya y Guipúzcoa será ulteriormente modificada (concretamente en 1504, tras la fundación del Consulado de Burgos en 1494 y después de las capitulaciones de concordia entre Bilbao y Burgos en 1499 y 1500), determinándose que los cónsules de Vizcaya *"son solamente de Bilbao"*. (*Ibidem*, pp. LIX, 6 y 22).

excepción de Nantes,[19] actuando o bien individualmente o con fórmulas organizativas de bajo desarrollo institucional. En estos casos los bilbaínos aparecen integrados en las colonias de los demás mercaderes castellanos. Todo ello constituye un claro signo del grado de consideración mercantil y de organización institucional que Bilbao y sus mercaderes habían ya alcanzado en el exterior antes de llegar al siglo XVI, sin que ello obste para reconocer su general falta de independencia gremial y, en el caso de más avanzada autonomía, Brujas, el estado de inestabilidad equilibrio en que se encontraba dicha organización, a causa de los enfrentamientos con sus rivales comerciales más directos, los burgaleses.

En el interior, en Bilbao, el corporativismo de mareantes y mercaderes evolucionó siguiendo un *iter* institucional clásico. Primero fue la cofradía gremial, bajo la advocación de Santiago, que entendería poco más que de cuestiones asistenciales puesto que carecía por completo de facultades judiciales y de regulación mercantil. En lo jurisdiccional, sus miembros estaban sujetos a las justicias ordinarias y, en cuanto a organizar y regular el comercio, al concejo de la villa. Luego, en 1489, se subiría en la escala institucional constituyéndose la *Universidad de mercaderes y maestres de naos y tratantes* con la finalidad de proteger y promover los intereses mercantiles de sus asociados y con competencias ya, *jus statuendi*, para reglamentar con ordenanzas propias la actividad comercial y para controlarla con rectores privativos, si bien en el orden judicial se seguía dependiendo de los tribunales ordinarios.[20] Esta forma de organización denota atraso respecto a otras áreas de economía mercantil institucionalmente más desarrolladas, como ya lo eran de antiguo las ciudades del Mediterráneo español con sus consulados y su autonomía jurisdiccional, y pronto, en 1494, lo sería también Burgos. La convergencia organizativa de Bilbao sólo se logrará con el establecimiento del Consulado.

La constitución del Consulado de Burgos rubricaba institucionalmente la madurtación mercantil alcanzada en la práctica por los burgaleses, sin duda, pero no es menos cierto que se se inscribe en un contexto de crecientes desavenencias entre comerciantes bilbaínos y castellanos, las cuales tuvieron por escenario tanto España como Flandes. Y ello denota claramente que la contestación al monopolio comercial de los burgaleses estaba en marcha y que en orden a mantener dicha preponderancia y concurrir con sus competidores se recurría al privilegio institucional. En verdad, el problema es más complejo y matizable. Para empezar, los personajes en conflicto eran más. Había extran-

---

[19] donde había consulado sólo castellano (Casado (1995) p. 22) y con quien Bilbao tenía especiales relaciones que desembocaron en tratos de favor recíproco a través de la *Confrerie de la Contractation* instituida a comienzos del siglo XV y que asociaba en lo comercial, y también en otros materias, a negociantes bilbaínos y nanteses (Guiard (1913) pp. XXXIII-IV).

[20] Guiard (1913) pp. LXXXII y 3-7. García de Cortázar (1966), pp. 215-217.

jeros, tanto transportistas como comerciantes, por medio andaban también armadores y marinos de otros puertos cantábricos y no faltaron *"asi maestres como mercaderes vecinos"* de la villa y *"huéspedes"* también bilbaínos, comisionistas de comerciantes burgaleses o extranjeros, que contravenían ordenanzas de la villa y de su propio gremio mercantil.[21] El origen de las diferencias radicaba en la organización de las flotas y embarques; más en concreto, lo que ello comportaba, los fletamentos o contratos entre transportista y mercader, y, finalmente, la distribución de la *avería*. En todo esto se había dado hasta entonces una subalternidad sumisa de los transportistas cantábricos a los comerciantes burgaleses. La supeditación en los fletamentos provenía del indiscutible control del comercio por parte de los burgaleses, que contaban con mayores disponibilidades de capital y experiencia mercantil, acumulados desde antes del siglo XIII en los intercambios continentales con Europa a través del Camino de Santiago.[22]

Los cantábricos hicieron hasta el siglo XV oficio fundamentalmente de transportistas sometidos a la conveniencia de los burgaleses, indiscutibles monopolizadores del comercio cantábrico.[23] Este estado de cosas comenzó a quebrarse como consecuencia del ascenso comercial de Bilbao y de la demanda correlativa de transporte, a la que se superponía la derivada del aumento de las exportaciones de lana, género voluminoso y carga embarazosa, por parte fundamentalmente de los burgaleses.[24] El exceso de demanda incrementó el precio de los fletes, lo que jugaba a favor de los transportistas bilbaínos y laminaba los beneficios de los comerciantes castellanos, pero atrajo también a otras marinas, cantábricas y extranjeras, que aumentaron la oferta de transporte e hicieron caer sus precios *"a costa* –según versión bilbaína– *de navegar con menos gente"*. El conflicto transcendió y se generalizó pero seguía centrado en torno a burgaleses y bilbaínos, sus protagonistas principales. La estrategia de ambos se dirigió a controlar y asegurarse los embarques, con la diferencia sabida de que unos poseían flota y puerto y otros mercaderías y pericia mercantil. En esta relación de fuerzas, los bilbaínos, a fin de evitar competidores, podían servirse de recursos organizativos propios capaces de generar protección o exclusividad, fijando desde sus instituciones la defensa de su flota y tomando la iniciativa en la determinación de los fletamentos

---

[21] Cfr. Guiard (1913) pp. LXXXII-XCI y 12 y Smith (1978) pp. 98-99.

[22] Fernández de Pinedo (1990) p. 19.

[23] Según visión retrospectiva de los bilbaínos, el monopolio comercial de Burgos era un hecho reconocible *"porque todo el trato de todo el reino estaba en los burgaleses... por donde eran los de Burgos partes de llevar la estapla de todo el trato del reino a la parte e puerto que quisiesen en esta costa"* (Guiard (1913) p. 31).

[24] Guiard hizo notar con lucidez este extremo de la omnipresencia del problema de las cargazones de las lanas en cuantas divergencias y concordias mediaron entre bilbaínos y burgaleses (*ibidem*, p. 12).

–cosa que tenía sus riesgos, pues no ejercían monopolio alguno de oferta de transporte–, mientras que los burgaleses, para garantizarse el acceso a las flotas de los demás con contratos que les fueran beneficiosos, se veían obligados o bien a terciar en la rivalidad entre los puertos cantábricos mediante acuerdos preferenciales con unos u otros según circunstancias, o bien a utilizar recursos políticos externos, el favor y privilegio de la Monarquía, a cambio de contrapartidas. La institución del Consulado y la pragmática fundacional constituirían la plataforma que serviría a sus fines.

Desde 1477 se suceden en Bilbao toda una serie de decretos municipales, rematados con las ordenanzas dictadas en 1489 con motivo de la constitución de la *Universidad*, tendentes a asegurarse monopolísticamente el transporte marítimo mediante la prelación de naves bilbaínas y la prohibición de cargar como no fuese en barcos fletados por las autoridades gremiales.[25] La réplica de Burgos en 1494 con su Consulado impide a los bilbaínos ejercer el monopolio pretendido, asegurando al propio tiempo a los castellanos el derecho a fletar barcos para sus lanas donde quisieran, incluido el propio puerto de Bilbao, y en consecuencia a fijar su precio y garantizarse de paso los retornos, eludiendo al mismo tiempo la intervención de otros tribunales distintos al suyo en caso de litigio. Bilbao se supeditaba a Burgos en una doble línea, en la de los fletamentos, que deberían hacerse en Burgos, y en lo jurisdiccional, dependiendo del tribunal del Consulado, aunque este último extremo quedó derogado inmediatamente, en 1495. La separación de jurisdicciones no restó, al igual que en Brujas, conflictividad a los temas sustantivos de los fletamentos, para los que se arbitraron algunas medidas de conciliación ese mismo año. Capitulaciones y concordias más estables en ambas materias fueron suscritas en 1499 y 1500 y en ellas, inevitablemente, se implicó a la Corona.[26] Las desavenencias, sin embargo, se reactivaron para hacerse casi interminables. Ni siquiera acabarían en 1511 con la contrarréplica institucional bilbaína, la fundación de su Consulado. Entretanto, en 1504, Bilbao perdería parte de su ámbito jurisdiccional exterior, en Brujas, al determinarse que sus cónsules *"son solamente de Bilbao"* y no de otros lugares de la costa cantábrica.[27]

Con la constitución del *Consulado, Casa de Contratación, Juzgado de los hombres de negocios de mar y tierra y Universidad de Bilbao* se conseguía la facultad jurisdiccional, pieza decisiva para independizarse de la justicia ordinaria y salvaguarda final respecto a los tribunales del Consulado de Burgos.

---

[25] *Ibídem*, pp. LXXXIII-LXXXIX y García de Cortázar (1966), pp. 216 y 419-423.

[26] Se marcaron los límites jurisdiccionales, con la divisoria del Ebro, lo que perduraría aún después de la fundación del Consulado de Bilbao (Guiard (1913) pp. 13-22; Basas (1963) pp. 37-39 y 111-113; García de Cortázar (1966) pp. 223-226). Demarcaciones claramente asimétricas desde el punto de vista económico (Fernández de Pinedo (1994) p. 118).

[27] Guiard (1913) pp. LIX, 6 y 22.

La autonomización definitiva, plena, de la tutela de Burgos y la equiparación institucional con ella brindó a Bilbao nuevas armas para dar en 1513 vida otra vez a la contienda. A las capitulaciones de este año, suscritas por veinte más, sucedió un convenio similar en 1533, prorrogado por un lustro. El plazo no llegó a cumplirse y antes de mediados de siglo Bilbao se sintió con fuerza para contradecir definitivamente a Burgos en cuanto a cargazones y fletamentos, negándose en 1552 a toda avenencia.[28] La paz duradera entre los contendientes sólo llegó con el debilitamiento de una de las partes, con la decadencia de Burgos, ya declarada en estas fechas. El reverso de la imagen coincide con el reforzamiento relativo del comercio de los bilbaínos y de otros hombres de negocios.[29] Si en su origen, el epicentro de los enfrentamientos radicaba en el control de los fletamentos y atestiguaba la preeminencia entonces de los maestres de naves sobre los comerciantes en el seno de la Universidad de Bilbao, los problemas de mediados del siglo XVI parecían denotar que el punto de equilibrio entre las distintas actividades del espectro de la economía marítima de la villa y sus gestores se iba desplazando hacia el comercio y los mercaderes.

El relato de estas rivalidades materializa de forma viva una historia institucional que dista mucho de poderse reducir a la descripción de sus aspectos jurídicos formales y que nos refiere los costes de transacción en que incurrieron ambas partes, sin que la organización institucional de las mismas lograra enjugarlos del todo, si bien la disponibilidad de una magistratura judicial propia, la capacidad para concertar seguros y de establecer ordenanzas privativas constituían importantes activos que el Consulado aportaba para afrontar el futuro que se abría al comercio de Bilbao a comienzos del nuevo siglo. Ordenanzas sobre averías, sobre seguros, sobre pilotos y lemanes, ordenanzas generales por 1531 y 1554 –la data última tras lo dicho es reveladora— significaban autonomía, capacidad de autorregulación, ante eventuales nuevas circunstancias en el orden comercial.[30]

La composición del comercio cantábrico y bilbaíno

El comercio marítimo del Cantábrico, pieza engranada en el sistema comercial originado en la Edad Media entre el Sur y Norte de Europa, tuvo durante

---

[28] Los pormenores de estos episodios en *Ibídem*, pp. 24-35. Un resumen en Smith (1978) pp. 93-96. Santander, Deva y en especial Portugalete, por separado o "confederados", terciarían en estas desavenencias, como alternativa para Burgos del puerto de Bilbao.

[29] El mismo memorial retrospectivo que antes reconociera la hegemonía comercial de Burgos confiesa ahora que *"lo tpos hacen mudanza"* (*Ibídem*, p. 31) y que Burgos ya no era lo que había sido.

[30] Sus textos en Guiard (1913) I, Apéndices, pp. 563-621.

el siglo XVI un doble motor doméstico en su vertiente exportadora, la lana castellana y el hierro vasco. Ambos productos aparecen reiterada, casi constantemente, en los textos de aquella historia de rivalidades como objeto de acuerdos, sugeriéndose tácitamente que se trataba de los géneros comerciables más importantes de cada una de las partes. El despegue comercial bilbaíno en el siglo XV pivotó esencialmente sobre las exportaciones de hierro vasco, cuya demanda fue impulsada por la recuperación económica que recorría por entonces Europa. Tal situación prosiguió durante el siglo XVI, aunque no lo haría con la misma energía que en la anterior centuria ni hasta mucho más allá que mediada la misma.[31] La pujanza mercantil de Castilla se aupó en el mismo siglo XV sobre la creciente demanda europea de importaciones de lana castellana. Los trazos más generales de este fenómeno son sobradamente conocidos: la "industrialización sustitutiva de importaciones" textiles iniciada y sostenida por Inglaterra desde fines ya del siglo XIV y la taxativa prohibición británica de exportar lana, con la consiguiente reducción de su oferta en los mercados internacionales; la ampliación del mapa textil de Europa, que fue multiplicando a lo largo del Cuatrocientos sus centros de producción y derivadamente el consumo de materia prima; el desarrollo de *pañería ligera*, exigente de lana de menor, que no mala, calidad, condición con la que cumplían los vellones castellanos... son factores que auspiciaron el aumento de su demanda. Al contrario del hierro vasco, la lana castellana avivó su ritmo de crecimiento en la primera parte del siglo XVI, pero éste se frenó también a la altura de 1550.[32]

Siendo éstos los principales productos domésticos exportados, no eran evidentemente los únicos y había también géneros de reexportación, originarios de Europa o de las colonias americanas. Desde el observatorio de distintos documentos de los Consulados de Burgos y Bilbao[33], de los registros de las aduanas castellanas, de sus aranceles y de otros muchos textos puede otearse toda la miscelánea de géneros exportados, que eran bastantes y variados.[34] Hoy es posible superar el nivel de mera descripción de estos documentos y evaluar en términos cuantitativos dichas exportacio-

[31] Bilbao (1987) p. 50-52, donde se documenta que la exportación de hierro vasco aumentó considerablemente en el siglo XV y donde se argumenta que el crecimiento de la producción y exportaciones siderúrgicas fue más intenso en aquel siglo que en el XVI, lo que obviamente no obsta para que los niveles fueran más altos en la última de las centurias.

[32] Phillips (1997) pp. 250-255 y 302 y Casado (1994) pp. 194-195 y (2001) pp. 141-144.

[33] Una relación específica del comercio bilbaíno por 1553, en Guiard (1913) pp. 185-197.

[34] Cueros y pieles, frutas y frutos secos, vinos y aceite, azúcar, arroz, corcho, etc., entre los domésticos. Especias, azúcar, colorantes –destacadamente pastel de origen tolosano o de Las Azores– y mordientes para la industria textil, etc, entre los reexportados (Cfr. Lapeyre (1981), cuadro XIII para los años 1559-1560).

nes.[35] En la balanza de comercio de los Países Bajos con la península ibérica por 1552-53 se advierte que del lado de las exportaciones ibéricas el *item* principal son las especias –reexportaciones portuguesas mucho más que exportaciones españolas de especias americanas o mediterráneas[36]– que acumulaban la mitad del valor global de dichas exportaciones, muy por encima del 14 % del conjunto de materias primas textiles, entre las que se encontraba la lana. Esto corrobora la importancia relativa de sus exportaciones, especialmente en el caso de España.

La contrapartida importadora estaba constituida en esos mismos años, como símbolo de una situación conocida para todo este siglo, por productos textiles cuyo valor representaba el 66% de las importaciones, seguido a distancia (10%) por productos de mercería y metales (7%). La sorpresa, relativa, en este apartado reside en la importancia de los lienzos, con una representación del 43% en la rúbrica general de textiles y del 29% en las importaciones totales, sobrepasasando a los paños (21 y 14% respectivamente) o igualándolos en el caso de sumar todo género de telas de lana o mezclas.[37] Esta imagen no es única. En Medina, desde el siglo XV, se registra una destacada presencia de lienzos de los Países Bajos, los de más calidad y caros. Entrado el siglo XVI será la hora de los lienzos franceses, bretones y normandos, de calidad y precio medios, muy adecuados para un mercado español dotado de una cierta capacidad de compra pero desasistido de una lencería nacional de mínima cualificación[38]. Los libros de aduanas de 1559-1560 refuerzan esta misma imagen y la amplían. Aparte de textiles de toda clase –lana, lino, algodón y mezclas– figuran otras manufacturas, metálicas y no metálicas, productos de mercería y quincallería, cera, sal, cereales, papel, naipes, pastel, libros, etc.[39] La gama de los productos importados es más amplia que la de los exportados, pero menos de que lo será en las siguientes centurias.

Una categoría especial de producto comerciable lo constituía el pescado, fruto de una actividad enraizada de antiguo en los puertos vascos y que a través de enlaces se asociaba con otras actividades de la economía en general y de la

---

[35] Casado (1994) p. 202 y (2001 b) pp. 152-153. Con las limitaciones apuntadas por el autor convenimos con él que la relación del comercio de esos años constituye un "espléndido panorama del comercio burgalés" y por extensión del cantábrico. El hierro, sin duda vasco, alcanza en términos de peso los 2.733 quintales.

[36] Información que debo, y agradezco, a H. Casado en respuesta a consulta personal.

[37] Casado (1994) p. 201 y (2001 b) p. 152. De agregarse a la categoría paños, las sayetas de la pañería ligera, los fustanes y algunos tejidos más, no definidos, se alcanzaría la equiparación. Puede que la mayor importancia relativa de los lienzos a mediados de siglo obedezca a una situación de auge momentáneo de la pañería española que sustituía importaciones (Bilbao y Fernández de Pinedo (1988) pp. 130-135 y Casado (2001 b).

[38] Priotti (1993), Casado (1997), (2000) y (2001 b).

[39] Cfr. Lapeyre (1981), cuadro XIII.

marítima en particular. En este sentido tenía una cierta analogía con el hierro, al que seguirá en grado de importancia comercial, pero sobre todo se complementaba con el trasporte y comercio, al aprovechar la derrota de las pesquerías para llevar a cabo estas actividades desarrollando economías de alcance. Desde comienzos de siglo, la pesca de bajura dejó de ser una actividad de subsistencia para integrarse en una economía comercial, lanzada incluso, aunque en muy pequeña escala, a los mercados exteriores limítrofes de Navarra, Castilla y Aragón. Pero la actividad pesquera no alcanzó un estadio mercantil desarrollado mas que con las capturas en Terranova del bacalao y la ballena, convertidas en auténtica industria de exportación, que movilizaba considerables cantidades de capital y ocupaba, se ha dicho con exageración reveladora, a tantos o más navíos y marinos que el conjunto de la Carrera de Indias. Es obligado señalar que esto fue una exclusiva prácticamente vasca, pues arraigó poco, y sólo en la pesca del bacalao, en los otros puertos cantábricos, y que fue más una especialidad guipuzcoana que vizcaína, aunque el puerto de Bilbao actuara como uno de los principales puntos de internación del bacalao y de la grasa y aceite de ballena en la península. A contrapunto de lo ocurrido en el hierro y la lana, la pesca aceleró su crecimiento en la segunda mitad de siglo, a partir de 1540, alcanzando su "edad de oro" entre aproximadamente 1560 y 1585, lo que no significa que con anterioridad esta actividad careciese de importancia, medible por las dimensiones, menores, de los caladeros de altura europeos, especialmente de Irlanda, a donde se dirigieron los pescadores vascos antes de "descubrir" Terranova, que es cuando el negocio pesquero modificaría su escala.[40]

La participación de Bilbao en el comercio cantábrico

De estos flujos comerciales que circulaban a través de todos los puertos cantábricos, al menos desde Santander a San Sebastián, ¿cuál fue la participación del de Bilbao? Intentaremos ahora superar la descripción y ensayar alguna forma de medida de la distribución del tráfico comercial entre dichos puertos al objeto de evaluar la naturaleza y entidad del comercio bilbaíno en comparación con el de las otras ciudades marítimas del Cantábrico.

A tenor de los resultados (gráfico 2 y cuadro 1), se constata que Bilbao no era en el siglo XVI un puerto lanero.[41] Sabíamos que su participación en las

---

[40] Cfr. Guiard (1913), pp. 132-133; Fernández de Pinedo (1983), p. 106; Husley (1987), p. 130-133; Barkham (1996) pp. 54-72. Un testimonio coetáneo del capitán Ugarte atestigua que "*las naos de la Provincia* [de Guipúzcoa] *van a la pesquería de bacalao y la ballena, y las de Vizcaya a Flandes con sacas de lana y a Sevilla y a Levante*" y otro de Francisco de Oria certifica que lo propio de los guipuzcoanos es "*yr a tierranueva y a landaluzia y no andar porteando lanas*" (Azpiazu (1990) p. 93).

[41] Al menos no lo era en la segunda mitad del siglo, desde 1550. En el estado actual de la investigación, aunque no se pueda asegurar apodícticamente que antes también lo fuera, todo faculta a pensar que sí lo fue.

exportaciones llevadas a cabo a través de todas las fachadas marítimas de Castilla en dicha centuria era baja, apenas por encima del 6%, pero ahora podemos certificar que era asimismo minoritaria entre los puertos del Cantábrico.

Cuadro 1
Distribución por puertos de las exportaciones de lana
(en %)

	1561-1570	1571-1579	1589-1595
Cantabria	65,42	29,96	9,93
Bilbao	19,33	21,49	45,54
Guipúzcoa	15,24	48,55	43,44

Fuente: elaboración propia ex Lapeyre (1981)

Por los años 60, Santander ostentaba la primacía exportadora y con altísima probabilidad lo hiciera también antes. No en vano se había fijado en dicha ciudad la residencia del administrador general del nuevo derecho.[42] Sólo a muy fines de la centuria, en los borrascosos años 90, cuando el volumen de exportación por el Cantábrico había sufrido un severísimo recorte, que luego se examinará, el puerto de Bilbao disputó con Deva y San Sebastián el reemplazar a Santander. Pero antes, en los años 70, los puertos guipuzcoanos ya estaban recogiendo el relevo de este puerto cántabro, se hicieron con él y lo mantuvieron hasta los primeros años 90, mejorando su cuota exportadora. Tan sólo a partir de 1593, y por pocos años, fueron superados por Bilbao[43]. Durante prácticamente todo el siglo, la posición de la villa vizcaína en el comercio de la lana fue claramente secundaria tanto en los puertos del Cantábrico como en el conjunto de Castilla.

Aun cuando ni Bilbao ni los puertos vizcaínos eran tan pescadores como los guipuzcoanos, la villa era quizá más importante que ellos como punto de

[42] Aparte de este argumento indiciario hay otros más robustos. Entre 1545 y 1551, las sacas remitidas desde Santander alcanzaron la cifra media anual de 17.102 (Mazas Solano (1957) p. 332 y 343-44), entre 1561 y 1568, fueron 11.519 (33% menos), de las cuales casi un 40% fueron transportadas en naves vizcaínas. Santander había reiterado desde el siglo XV acuerdos preferenciales con Burgos para la utilización de su puerto (Casado Soto (1986) p. 198 y Lanza (2002) p. 114).

[43] Entre 1589 y 1591, la cuota exportadora de Deva y San Sebastián fue del 70% para bajar en los años siguientes (la información es algo dudosa) a 36. En el primer tercio del siglo XVII, los puertos de Guipúzcoa recobrarán la hegemonía con una cuota del 80% (Bilbao (2002)) para luego, en la segunda mitad de la centuria, pasar definitivamente (cuota del 100%) a Bilbao, situación que se mantendrá hasta mediados del XVIII (Bilbao (1976) y Bilbao y Fernández de Pinedo (1982)).

internación de pescado y grasa de ballena hacia Castilla. Nuestras estimaciones nos permiten proponer, al menos para los años 1559-1560, que de entre las 100 o 125 Tm. que, como media de los meses mayores del ciclo estacional de captura y consumo de pescado –de Diciembre a Marzo–, discurrían por los puertos cantábricos hacia Castilla, más del 30, tal vez del 40%, lo hacían sólo por Bilbao, así como más del 50% de las 16,8 Tm. de grasa de ballena. Bilbao era probablemente a mediados de siglo el principal puerto de comercio de pescado en la cornisa cantábrica[44] y retendrá esta característica en lo que reste del mismo, y con seguridad después, a pesar de la decadencia de las capturas propiamente vascas.

Pero Bilbao destacaba entre lo puertos cantábricos por su comercio total. Más en concreto se significaba como puerto de entrada de importaciones procedentes de Europa. Un hombre tan avisado como Peñalosa, administrador general que fue durante años de los *diezmos de la mar de Castilla*, lo atestiguó de forma clara, acotaciones fiscales incluidas:

> "al puerto de Portugalete y de Bilbao, que es todo mar, vienen a desembarcar de cuatro partes las tres de las mercaderías que en este Reyno entran de fuera de él, y de allí una parte de ellas salen a Castilla, las cuales pagan los derechos de diezmos en una de las Aduanas de Valmaseda, Orduña y Vitoria, y otra se consume y gasta en el dicho Condado de Vizcaya y Encartaciones de ella, de lo cual no se pagan" [45]

Como se refleja en el cuadro 2, las aduanas de Valmaseda y Orduña ingresaron de forma sostenida más de la mitad de los *diezmos de la mar* a lo largo de todo el siglo, incluso en los momentos finales, de declive comercial. Aún en el supuesto más benigno e irrealista de que nada del tráfico que transitara por las aduanas alavesas se despachara por Bilbao, queda claro que a

---

[44] Con los datos proporcinados por Lapeyre (1981, cuadros XIII y XIX) para los años 1559-60 se ha estimado que por los puertos entre Laredo y San Sebastián (no hay datos para los puertos más occidentales) el tráfico de grasa de ballena fue de 16.824 Kgs. mensuales, el de bacalao y otras especies de pescado (seco, escabechado o en salazón, no el fresco, fiscalmente exento) rondaría entre 100 y 125 Tm. por mes. Por Orduña y Valmaseda discurría el 30% del pescado, destacadamente sardina y arenque, por Salvatierra y Vitoria el 55%, relativamente más bacalao que sardina y arenque, y el resto por los puertos cántabros. Por estos no se reseña nada de grasa de ballena, que se distribuye casi por mitades por las otras rutas. En la hipótesis realista de que algo del tráfico vitoriano procediese de Bilbao, se puede inferir, de esta fuente, que este puerto era más importante que el de San Sebastián y Deva y por supuesto que los puertos cántabros referidos. Un aspecto incontrolable de este renglón comercial son las partidas de pescado y grasa descargados y vendidos de regreso de las capturas antes de tocar los puertos vascos. Otro, el que se retenía en el propio País Vasco para su consumo interno. Y otro más, el que circulaba desde los puertos guipuzcoanos hacia Navarra y Aragón.

[45] González (1828-1833) I, p. 242.

lo largo de todo el siglo XVI su puerto ocupó el primer puesto en lo que concierne al comercio global de exportación e importación por el Cantábrico. Y dado que las importaciones estaban relativamente más gravadas que las exportaciones, todo confirma que Bilbao era un puerto más de importación que de exportación.[46]

Cuadro 2
Distribución por aduanas de la recaudación de los "Diezmos de la Mar"
(en %)

	1561-1570	1571-1575	1576-1581	1586-1589	1594
Cantabria	33,63	26,28	24,58	10,17	1,26
Valmas+Orduña	52,56	56,05	49,24	62,74	52,81
Alava	10,81	17,67	26,18	27,08	45,93

Fuente: elaboración propia ex Lapeyre (1981)

En conjunto, por volumen de tráfico, Bilbao era bastante más puerto que Santander, por más que éste fuera en la mayor parte de este siglo el puerto lanero por antonomasia. [47] Por Bilbao se exportaba menos lana pero mucho más hierro [48], fluían más importaciones de paños y lienzos y entraba bastante más pescado y grasa de ballena, amén de otras mercaderías. Estas eran las dimensiones relativas del tráfico comercial de Bilbao en el conjunto de los puertos de la cornisa cantábrica en esta centuria. [49]

---

[46] Estas apreciaciones se refuerzan si tenemos en cuenta que en la contabilidad de los *diezmos de la mar* figura la partida del *viejo derecho* de las lanas, así como la confesión de los propios bilbaínos que en memorial de mediados de siglo, resumido por Guiard (1913) I, pp. 31), dicen: "El retorno de Flandes de los de Burgos era de poca consideración y cuando lo traían de ropas lo llevaban a Laredo, a donde iban aforadas sus naves, pues *el mayor retorno pertenecía a los de Bilbao y sus adherentes*" (subrayado nuestro). Lo de Laredo es cierto, su comportamiento comercial, según los diezmos, era por aquellas fechas similar a Bilbao; la "poca consideración" de los retornos burgaleses no se convalida con los registros de Brujas (cfr. Casado (1994) p. 220); lo referido de Bilbao parece verosímil y la clave puede estar tanto en el avance del control del comercio de importación efectuado por los bilbaínos y "sus adherentes" como en el problema de los retornos de las exportaciones de hierro, carga muy pesada. A este último respecto habría que considerar que también Laredo era, muy por encima de Santander, el mayor puerto exportador del hierro elaborado en Cantabria.

[47] También de importación de pastel.

[48] Aunque Bilbao no era el único puerto por el que se expedía hierro vasco, sí era el principal. En la *Rentaría* de Allende la Puente se alonjaba hierro vizcaíno, de la Cantabria oriental y de parte de Guipúzcoa para exportarlo al norte de Europa, a Portugal o América a través de Sevilla (Cf. Guiard (1913) nota de p. 202).

[49] Estas dimensiones las advirtió hace años Lapeyre ((1956) p. 139) y lo ha repetido en ((1981) p. 86), aunque alguna historiografía siga obstinada en no reconocerlo.

El control de los hombres de negocio bilbaínos sobre el tráfico comercial

La distinción entre tráfico y comercio es, como arriba va precisado, de vital transcendencia para especificar las exactas dimensiones económicas de una urbe mercantil. ¿Qué parte del tráfico señalado en Bilbao era controlado por los propios bilbaínos? La respuesta debe matizarse examinando los distintos flujos. Se ha adelantado que sobre las exportaciones de hierro y pesca se puede conjeturar que los hombres de negocios bilbaínos ejercerían un control prácticamente total, cuando menos muy alto.[50] Las disputas y concordias observados en Brujas entre burgaleses y vizcaínos dejan traslucir que lanas y hierros eran respectivamente la especialidad exportadora controlada por cada una de las *"naciones"*. La subordinación financiera de los ferrones a los mercaderes es un fenómeno documentado desde la Edad Media, así como la exclusiva del transporte de hierros en barcos propios. Se trató además de evitar tanto la mononopolización por parte de los naturales como sobre todo la injerencia de foráneos en las compraventas de hierro. En cuanto a la pesca de altura, armaban barcos por su cuenta, en lo que era preciso invertir buenas dosis de capital, y comercializaban ellos mismos sus capturas internándolas en Castilla y Aragón. En este apartado, el comercio bilbaíno puede definirse sin ningún reparo como verdaderamente activo.

En lo que hace a las exportaciones de lana, Guiard ya anotó que:

> "Durante mucho tiempo no fueron los negociantes bilbaínos a buscar las lanas a donde los ganaderos, sino que las recibían por comisión y las alonjaban en nombre de los propios huéspedes o de otros mercaderes de la universidad de Burgos, sirviendo así de intermediarios y prestando sus navíos para las expediciones de aquel fruto" [51]

Hoy disponemos, gracias al impagable esfuerzo de Lapeyre, de datos cifrados que avalan este aserto. En el decenio 1561-1571, a tenor de las obligaciones de pago suscritas por los exportadores de lana para liquidar el importe del *nuevo derecho*, serían consignadas a nombre de 19 negociantes bilbaínos tan sólo el 3% de los vellones embarcados en todo el Cantábrico. Quienes controlaban este tráfico eran castellanos, a cuya cabeza figuraban los burgaleses con el 40% de las obligaciones, seguidos de segovianos (18%) y riojanos (14%). Incluso alaveses y guipuzcoanos alcanzaban juntos similar cifra que los bilbaínos (3,05%). De dar crédito a esta fuente, se puede estimar que no

---

[50] Guiard (1913) pp. LXXVI-VII. Además de vascos, también ingleses y castellanos, en este caso más bien como factores de otros, comerciaban con hierro en Inglaterra a fines del siglo XV (Childs (1994) p. 359).

[51] Guiard (1913) p. 200.

más del 15% de las lanas despachas por el mismo Bilbao eran controladas por comerciantes de la villa.[52] El predominio castellano en el control de las lanas coincidía con el santanderino como punto de embarque, quedando apartados Bilbao y sus comerciantes de este negocio.

Una aproximación al control sobre el comercio global de intermediación entre Castilla y Europa, en ambas direcciones, puede llevarse a cabo a través de los *diezmos de la mar*, de los que el mismo Lapeyre nos vuelve a aportar información. Para 1559-60, los derechos registrados en los libros de aduanas a pagar por 17 "razones sociales" de comercio bilbaínas representan el 3,45% del total, cifra que aumentaría modestamente, a 3,78%, de añadirse 6 comerciantes más, vecinos de pueblos de Vizcaya. El grueso de los derechos, más del 90%, está una vez más adscrito a mercaderes y compañías castellanos, destacando ahora no los residentes en Burgos (26,5%) sino los de Medina del Campo (46%). Los derechos de los comerciantes alaveses y guipuzcoanos daban juntos casi alcance a los de los vizcaínos.[53] Otra información del año 1578, referida a las obligaciones suscritas en aduanas para el pago aplazado de los derechos en las ferias, nos ofrece resultados análogos respecto a Bilbao, aunque no así en lo tocante a otras ciudades: 11 negociantes de la villa suscriben el 3,98% de las obligaciones; los de Medina, con participación más baja que en anterior fecha (35,5%), mantienen no obstante su primer puesto, seguidos de los burgaleses, que han experimentado superior descalabro (18,5%). La novedad en esta fecha estriba en el ascenso fulgurante de los comerciantes de Toledo (14%) y Madrid (9,7%), a los que acompañan los riojanos (6,78%). Los alaveses –no aparecen guipuzcoanos–siguen conservando su participación (3,35%), al igual que los bilbaínos.[54] Nuestras estimaciones nos habilitan a afirmar que el control ejercido por los hombres de negocios bilbaínos sobre los intercambios que discurrían entre Castilla y Europa a través de su puerto se situaría entre un 5% en la primera fecha y no más de un

[52] Lapeyre (1981) pp. 261-295. Las obligaciones suscritas en aduanas para aplazar el pago de los derechos hasta las ferias de Medina eran sólo una parte del montante de los mismos, pero muestralmente más que significativa, al representar el 85% del valor del tributo. Teniendo en cuenta que en el referido periodo los negociantes bilbaínos suscribieron obligaciones por valor del 11% de los derechos correspondientes al puerto de Bilbao, ello equivaldría al 13% de las lanas reales despachadas por dicho puerto. Y ello, contando siempre con que algunos de los consignatarios bilbaínos no fueran "huéspedes" de comerciantes castellanos.

[53] Datos originales en Lapeyre (1981) pp. 236-250 y resumen en cuadro XVIII, p. 129. La diferencia entre nuestros resultados y los de Fernández de Pinedo ((1998) pp. 120-121) proceden de que hemos considerado el total de las obligaciones mientras él ha seleccionado las suscritas por comerciantes de Burgos, Medina, Bilbao y Vitoria, suficientemente significativas puesto que representan el 78% del total. En lo que se refiere al cálculo de comerciantes vitorianos, hemos identificado como tales a 5 de los 10 que Lapeyre sitúa en "localidades sin identificar" (pp. 249-250).

[54] Datos originales en Lapeyre (1981) pp. 333-340 y tabla resumen en cuadro XIX p. 131.

10% en la segunda,[55] cifras tentativas que no tiene más pretensión que la de señalar órdenes de magnitud, claramente indicativos del minoritario control comercial de los bilbaínos. Se debe suscribir con Fernández de Pinedo que "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 este movimiento".[56] Se limitaban a ejercer funciones comerciales menores, de factores o comisionistas, de receptores y almacenistas, prestando siempre servicios de transporte por cuyo control habían batallado denodadamente. Los principales beneficiarios de la expansión del tráfico comercial de Bilbao por el lado de este circuito no fueron los bilbaínos sino los castellanos. Pero Bilbao no era una excepción. Otro tanto, seguramente más, le ocurría a Santander o a San Sebastián. Tampoco aquí su comercio era activo.

Esta imagen última, comparable a la anterior de la lana, no debe hacernos olvidar la correspondiente a las exportaciones domésticas de hierro así como a las importaciones retenidas en el mercado vasco. Recuérdese una vez más que se está barajando información tributaria relativa al comercio fiscalmente controlado y que en los territorios vascos, c existían privilegios y exenciones permanentes en la exportación de productos propios y en las importaciones destinadas al mercado interior vasco. Estimar y ponderar esta cara oculta comercial resulta muy expuesto. El administrador Peñalosa lo hizo sin embargo en 1564. Según él, de eliminarse privilegios, en una hipotética aduana marítima de Bilbao, que se pretendía establecer, *"valdría esta hacienda un tercio más de lo que vale"*.[57] Cualquier estimación inferida a partir de este dato mejoraría la pobrísima imagen hasta ahora proyectada sobre el control comercial ejercido por los negociantes de la villa. La nuestra, basada en el doble supuesto de que aquel tercio se correspondiese con los flujos fiscalmente incontrolados y de que éstos estuviesen bajo control *totalmente* bilbaíno –cosa harto imposible en lo que atañe a las importaciones– elevaría la tasa de control del comercio total al 40%, cifra que rebasa sensiblemente el 5% antes estimado para 1559-60.[58] Es más que sospechable que la estimación de Peñalosa, vertida en un escrito *ad probandum*, haya sido interesadamente abultada y que en consecuencia la cifra real fuese algo más discreta, sobre todo si descontamos

---

[55] Las obligaciones representaban en el caso de los diezmos fracciones del 68% en 1559-60 (deducidos de Ulloa (1977) p. 317 que ofrece datos similares a los de Lapeyre) y del 58% en 1578. Un elemental ejercicio estadístico, similar al de la nota 52, arroja resultados del 5 y 10% respectivamente.

[56] Fernández de Pinedo (1998) p. 121.

[57] González (1829-1833) I, p. 242 y Ulloa (1977) p. 312.

[58] En la estimación se ha procedido sobre los valores fiscales conocidos del quinquenio 1561-1565.

algo del supuesto del pleno dominio de los bilbaínos sobre las importaciones retenidas en el propio mercado vizcaíno. En cualquier caso, la reconstrucción del control comercial bilbaíno sobre el tráfico total de su puerto quedaría mejorada, aunque en modo alguno lo suficiente como para desechar la imagen de su posición secundaria y parcialmente subordinada respecto a los comerciantes castellanos.

A corregir positivamente la imagen de esta situación vendría también el progreso de las tasas de control estimadas con los *diezmos de la mar* de 1560 y 1578, al doblar sus valores de 5 a 10%. Se trataría en este caso de una corrección dinámica, de una avance en el curso del tiempo. Repárese que toda la información hasta ahora empleada a los efectos de control comercial se sitúa cronológicamente más allá de 1560. Con anterioridad a esa fecha no disponemos de datos cuantitativos que nos permitan establecer comparación alguna, si bien de las informaciones cualitativas contenidas en la historia de las rivalidades entre Burgos y Bilbao se desprende que en el pulso planteado Bilbao iba ganando posiciones. La dinámica de progresión venía de atrás y no era además una exclusiva de los bilbaínos respecto a los burgaleses, como se acaba de comprobar más arriba. El Consulado de Bilbao reconoce que las cosas están cambiando, que en otros tiempos

> "....todo el trato de todo el reino estaba en los burgaleses ansi de lanas como de las mercaderías que venian de Flandes e Inguilaterra e Francia por donde eran los de los (sic) Burgos partes de llebar la estapla de todo el trato del reino a la parte y puerto que quisieren en esta costa",

mas por entonces, año de 1552,

> " los tpos hazen mudanza y ay muchos mercaderes e tratantes en todo el reino fuera de la ciudad de Burgos como son en Valladolid e Medina del Campo e Villalon e Rioseco e Segovia e Logroño e Vitoria e Najera e Santo Domingo y en muchos otros pueblos y en esta villa y en Bretaña y en mucha mayor cantidad que en dicha ciudad de Burgos..." [59]

Ante las variaciones constatadas en la posición y participación relativas de los distintos grupos de mercaderes en el comercio atlántico cabría cuestionarse si ello no está reflejando cambios también en otros distintos órdenes, entre ellos los de coyuntura y otros aspectos de la estructura comercial.

---

[59] Guiard (1913) p. 31.

La coyuntura del comercio cantábrico. Sus diferentes asimetrías.

La pertinencia de plantearse la cuestión coyuntural resalta si reparamos una vez más que toda la información disponible se sitúa cronológicamente más allá de 1560 y sobre todo si tenemos en cuenta que hasta no hace mucho se había defendido la tesis de que era en ese decenio donde se situaba el techo de la expansión comercial castellana en la fachada cantábrica, poniendo el cursor del cambio de tendencia en el año 1570. A impresiones anteriores que ponían en duda esta versión[60] se ha unido recientemente información empírica reunida por H. Casado que erosiona la tesis convencional y permite establecer un relato y etiología distintos de la coyuntura comercial del Cantábrico. La interpretación tradicional había atribuido la crisis y cambio de coyuntura de este comercio cantábrico, y por derivación bilbaíno, a las perturbaciones políticas y militares que desde los años 50 y muy en especial desde la rebelión de los Países Bajos (1566) se encadenaron hasta más allá de fines de siglo envolviendo a media Europa. Ellas ritmarían la coyuntura comercial y entorpecerían severamente las comunicaciones hasta llegar a cortar el eje y Carrera del Norte en 1570, como plásticamente se plasma en los gráficos adjuntos. Pero las dificultades provenientes de un estado general de guerra se inscribieron y se sobrepusieron a un cambio de tendencia que venía de atrás y a una situación crítica previa.

De entrada, conviene deshacer un equívoco sobre el crecimiento del comercio en los años 60, fruto del espejismo de las cifras y de su manejo acrítico. Los valores nominales de los ingresos fiscales del comercio se multiplican efectivamente por un factor próximo a cuatro entre los años 1560 y 1570 (gráfico 1), pero tan espléndido crecimiento se desvanece si se tiene en cuenta la evolución de los aranceles. Desde 1562 hasta 1566 se suceden importantes modificaciones arancelarias que afectan tanto a las valoraciones como a los tipos impositivos. Es sólo a partir del nuevo arancel de mediados de 1566, que funcionaría a pleno rendimiento a partir de 1567, cuando se estabilizan los derechos que perdurarán sin modificaciones hasta los últimos años del siglo, por lo que sólo durante este tiempo está garantizada la medición del volumen del comercio a través de los valores de los diezmos de la mar. Si descontamos los aumentos sucesivos de tarifas y la inflación, medidor aproximado de actualización de los *avalúos*, queda muy poco margen para calificar como crecimiento real el aumento de los valores nominales de los ingresos fiscales de los diezmos entre 1561 y 1566.[61] Esta-

[60] En punto a exportaciones laneras fue señalado en Bilbao (1976) pp. 401-402.

[61] El relato de los avatares de los aranceles de los diezmos en Ulloa (1977) pp. 310-313 y en Lapeyre (1981) pp. 80-85. Sumariamente: 24/08/1562, resolución provisional de aumento de las tarifas en un 150% e instrucción posterior de establecer nuevo arancel; 06/01/1564, nuevo arancel, actualizando valoraciones congeladas desde 1503 o 1536 con precios corrientes encuestados en las plazas de Burgos y Bilbao y estableciendo tarifas al tipo del 5%, lo que supone según

bilidad o crecimiento moderado, muy moderado, serían las calificaciones coyunturales probablemente más oportunas. El aumento de la lana exportada es de hecho bastante más modesto que el de los valores de los derechos de aduanas.

Pero tal estabilidad o tan ligero crecimiento se inscriben dentro de una tendencia ya declinante. La información disponible para los decenios anteriores a 1560 certifica que el momento de inicio del declive del comercio cantábrico es anterior a esa fecha. A tenor de los diferentes indicadores recabados de los trabajos de H. Casado, el comercio burgalés asociado al Consulado, que es de donde procede toda la información, conoce un cambio de tendencia anterior a lo normalmente estimado, y dado el peso del comercio gerenciado por los hombres de negocios vinculados al Consulado de Burgos en el Cantábrico durante aquellas fechas, como se ha podido comprobar, se ha de inferir que su caída arrastraría al conjunto, aunque con distinta intensidad y resultados según plazas, como enseguida se verá. Las series de los ingresos del Consulado procedentes de la avería total y de la de Flandes, indicadores, con sus limitaciones, del comercio de los burgaleses en todos sus circuitos, comienza a inflexionar claramente a la baja por los años finales de la década de los 40. La de las sacas físicas de lana, tanto sean las controladas en España a su salida como a su llegada a Brujas, exponente, con pocos reparos, de las exportaciones laneras, sincroniza su cambio de tendencia con la anterior serie en los mismos años finales de los 40. La "avería de fardeles", expresiva de las importaciones burgalesas de productos textiles, flexiona incluso antes, a partir de 1535. Parece comprobado, como sintetiza Casado, que "el esplendor comienza a resquebrajarse a partir de 1550" [62] y que en el decenio de los años

---

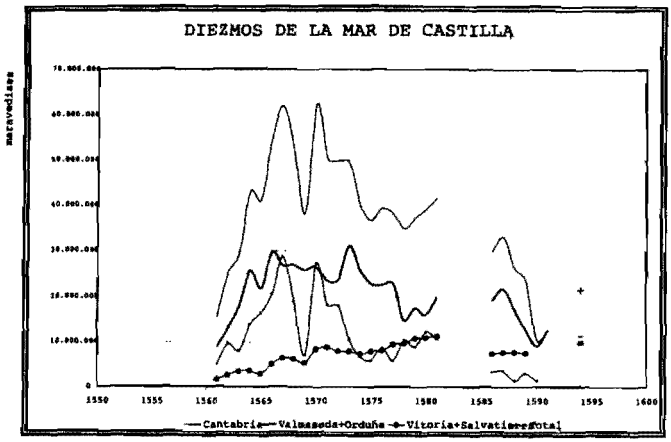
Lapeyre aumentos en algunos derechos de más del doble y en otros que hemos controlado por más del cuadruple; 20/6/1566, incremento de tipos al 7,5%; 1565, se concede licencia para importar productos prohibidos con tipos del 10%; 1566, suspensión de importación de "rajas". Estas actualizaciones se sincroniza con las llevadas a cabo por 1564 en los derechos de los puertos secos entre Castilla y Aragón (*Nueva Recopilación*, l. 6, t. 31, l. 9), con el "nuevo acrecentamiento" de los derechos del Almojarifazgo mayor de Sevilla (*Ibídem*, l. 1, t. 22, l. 9) y de las lanas (*Ibídem*, l.3, t. 32, l. 9), ambas de Mayo de 1566. Si tenemos en cuenta además de los aumentos de los derechos una inflación entre 1535 y 1565 de un orden próximo al 100% –*grosso modo* se correspondería con la actualización de valoraciones– desaparecen muchas, la mayoría, de las posibilidades de traducir a crecimiento real el aumento de los ingresos fiscales nominales que evolucionan en términos de números índices de la forma siguiente, en sincronía con los cambios arancelarios:

1561= 100
1562= 162 (aumento del 150% de tarifas)
1563= 188
1564= 279 (valoraciones nuevas y aplicación de tipos al 5%)
1565= 265
1566= 355 (aprobación definitiva de valoraciones con tipos del 7,5%)
1567= 399

[62] Casado (1994) p. 223.

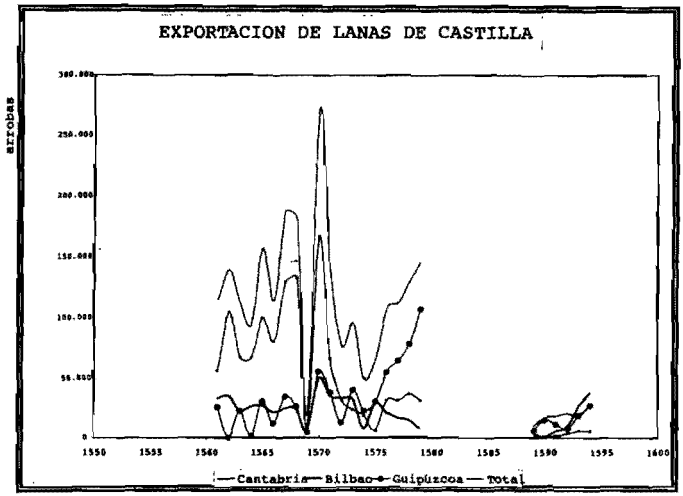
50 se está ya en situación de declive, lo que exige modificar la tesis convencional, atrasando el cursor del cambio de coyuntura y apuntando hacia ámbitos más variados y distintos al exclusivo de las complicaciones de la política internacional para dar con la etiología completa de la crisis.

Gráfico 1



Fuente: Lapeyre (1981)

Gráfico 2



Fuente: elaboración propia ex Lapeyre (1981)

Las causas son diversas y su combinación interactiva compleja.[63] Del lado de la demanda de importaciones españolas por parte de Europa, está la perdida de competitividad general de la economía española, que en el caso particular del hierro obedecía a desfases técnicos que hacieron posible la sustitución de importaciones siderúrgicas procedentes del País Vasco.[64] Las exportaciones de lana se resintieron de los permisos de "saca de dinero" que hacían innecesaria la mediación de exportaciones de bienes para hacerse con la plata española. Pero muy particularmente se vieron castigadas por las dificultades primeras de los centros textiles de los Países Bajos que se abastecían de lana castellana, lo que era el inicio de algo más definitivo y de mayor alcance futuro, el paso de la *pañería ligera* –típicamente *sayetería*– a la *new drapery*, con su reorganización del proceso de trabajo, y el progreso de otras industrias textiles, del lino y algodón, parcialmente sustitutivas de la lanera. Este cambio tenía su origen último en modificaciones estructurales y perdurables en la distribución de la renta y una consecuencia clara, caída de la demanda de lanas españolas.

La redistribución de la renta afectaba también a la demanda de importaciones europeas por parte de Castilla, muy en especial de la septentrional, donde el comportamiento de precios y renta de la tierra estaban conduciendo a mediados de siglo a la polarización del ingreso y de la propiedad territorial. Inicios en la disminución de la renta de una masa importante de población y en la contención del crecimiento demográfico marcaban el paso hacia un debilitamiento del consumo, que luego se aceleraría, afectando gradualmente a la demanda de importaciones y a la caída general del tráfico comercial. Aparte de que la fuerte contración de las exportaciones de lana redujo la capacidad de financiar importaciones por parte de muchos mercaderes.

La relevancia de los conflictos bélicos en el área atlántica como factor adicional de esta crisis así como impulsor de la fase bajista del comercio cantábrico en modo alguno puede desdeñarse. Estas guerras se inscriben en el marco de la defensa, en diversos frentes, del Imperio por parte de la Monarquía hispánica y constituyeron uno de los primeros y más relevantes desafíos entre los estados nacionales más poderosos del momento y una de las primeras y más claras manifestaciones de utilización política y bélica de la economía mediante prohibiciones de comercio con el enemigo. En el frente atlántico fueron guerras esencialmente navales, a las que se agregaron escaramuzas de piratas y corsarios, libradas por tanto en el escenario principal del comercio cantábrico. Sus

---

[63] *Ibídem* (1994) pp. 223 y ss. sistematiza las causas de la crisis desde la óptica más particularmente burgalesa. Podría añadirse como causa las perturbaciones derivadas de la contradictoria política industrial y de comercio practicada en Castilla entre 1548-50 y 1550-55, tal y como lo pusieron de relieve los coetáneos y los clásicos de la historiografía económica (Cfr. Bilbao y Fernández de Pinedo (1988) p. 134 y Guiard (1913) pp. 42-44).

[64] Bilbao (1987).

piratas y corsarios, libradas por tanto en el escenario principal del comercio cantábrico. Sus efectos económicos eran por todo ello inevitables. Prueba de lo cual es que el primer corte de las comunicaciones marítimas en 1569 –no se despachó la flota para Flandes– se delata en todas las curvas. Los valores de los diezmos caen un 73% en sólo ese año y los de las exportaciones de lanas un 90%, aunque ambas series recuperarán y sobrepasarán en 1570 los niveles anteriores a 1569 por efecto de la liquidación de los pedidos anteriormente comprometidos. Pero desde aquí y hasta fines de siglo la caída va a ser sencillamente espectacular.

Tomando como referencia los años 1566-1568, los mejores tras la entrada en vigor del nuevo arancel que perdurará hasta fines de siglo y antes del cierre de comunicaciones en 1569, el valor medio anual de los *diezmos* en los años 1586-1591 se redujo a menos de la mitad, al 40%. El volumen de las exportaciones laneras entre similares fechas (1566/68-1589/92) experimenta un recorte muchísimo más severo aún, menguando hasta el 8%, aunque en los años siguientes a 1592 se produjo un repunte, de forma que en el quinquenio 1890-95 la caída sólo alcanza hasta el 28%, de cualquier forma superior al del comercio total. Es más que probable que la discontinuidad de las series oculte momentos de alguna mayor brillantez coyuntural, como se intuye, de la simple observación de las curvas, pudiera producirse a partir de 1575. Sus trayectorias de caída no fueron lineales, se movieron al ritmo de los acontecimientos político-militares, como el de Middleburg en 1574, del que ambas series se resienten, especial y lógicamente la de la lana. Pero el momento en este sentido más tormentoso se dio justamente a finales de siglo, entre 1585 y 1598, con el despliegue de la rivalidad oceánica angloespañola, las prohibiciones de comercio, embargos de naves mercantes, levas de marineros y el desastre de la Invencible. Las expectativas abiertas con la paz de Vervins (1598) quedaron frustradas por la difusión de la peste atlántica (1596-1600) que castigó con dureza a toda la costa cantábrica y a su *hinterland*, impidiendo las comunicaciones marítimas y terrestres. A fines de siglo era evidente que España había perdido la batalla política y económica del Atlántico. En este contexto, la contracción de los intercambios a fines de siglo tuvo necesariamente que ser importante. La ponderación de los efectos individuales de los factores descritos puede ser objeto de matización y discusión pero la suma de los mismos deja poco margen a la duda acerca de suincidencia negativa sobre la contratación comercial.[65] La caída de los valores de los diezmos[66], expresi-

[65] En diferentes pasajes, Guiard atribuye al "desastre de la *Invencible*" una causalidad de primer orden en la caída del comercio bilbaíno, mediando la destrucción de la flota de la villa (pp. 38-39). También reconoce la existencia de "otras causas incidentales", la peste en los años 98-99 o el "aguaducho" de 1593 con el hundimiento del puente de San Antón (pp. 52-53).

[66] Responsables de la Real Hacienda testimonian que "*la causa de aver venido este renta en tanta quiebra y disminucion ha sido por...probibir la contratacion y comercio con Inglaterra y Estados de Flandes*" (Lapeyre (1981) pp. 83-84).

vos del comercio total *import-export*, y la de las exportaciones de lana así lo dan a entender, al marcar mínimos históricos, indicando al propio tiempo que el descenso de estas exportaciones fue superior al del comercio global. Una primera asimetría en la coyuntura comercial, que se hizo acompañar de otras, reflejas en las modificaciones en la jerarquía tanto de los puertos de salida como de destino. Ello apunta a que la "crisis" siendo general no era universal. Era más bien desigual, plagada de asimetrías.

Lo ocurrido en el tráfico lanero, mejor acreditado desde el punto de vista documental que el comercio total, es enormemente ilustrativo de esas asimetrías. Las casi 33.000 sacas anuales que en los mejores momentos del siglo, el decenio de los 40, se contabilizan como exportadas por los miembros del Consulado de Burgos a Europa –la nmensa mayoría de ellas (95%) a Brujas– se redujeron a poco más de 5.000 en los años 70, a 3.000 en la primera parte de los 80 y a muy poca cosa en la segunda. Fortísima contracción que revela la gravedad de la crisis de las exportaciones laneras controladas por el Consulado. La coincidencia de esta particular serie burgalesa con las más generales de Castilla y de la cornisa cantábrica durante la segunda parte del siglo revela sin embargo que la crisis es matizable.

Cuadro 3
Exportación de lana en el siglo XVI
(C. Burgos, en sacas, resto en arrobas; medias anuales y números índices)

	C. Burgos		Castilla		Cantábrico		Bilbao		
1520/21-1529/30	20198	127							
1530/31-1539/40	25350	160							
1540/41-1549/50	31092	196							
1550/51-1559-60	19940	126							
1560/61-1564/65	15885	100	287000	100	123300	100	28600	100	1561-1565
1565/66-1569/70	11611	73			154600	125	25100	88	1566-1570
1570/71-1574/75	8162	51			85000	69	27300	95	1571-1575
1575/76-1579/80	2377	15	369000	129	123700	100	15200	53	1576-1579
1580/81-1584/85	3209	20							
1585/86-1589/90	438	3	237000	83	30000	24	13800	48	1589-1592

Fuente: elaboración propia ex: Bilbao (1976), Lapeyre (1981), Casado (1994) y (2000).

Descontando el tramo final de las series que, coincidente con el momento político-militar más tempestuoso del siglo, constituye la peor fase de la coyuntura general del comercio atlántico, de los datos del resto de los intervalos se deduce que la crisis de las exportaciones laneras es eminentemente burgalesa. Para 1580 sus pérdidas son descomunales. Pero entretanto, Castilla incrementa el nivel de sus intercambios, intensificando la reorientación de sus lanas

hacia Italia a través de los puertos del Levante[67], y el conjunto de los puertos cantábricos sostiene mal que bien sus niveles de exportación. Después –se insiste–, el desplome de las exportaciones burgalesas tendrá proporciones colosales, el del Cantábrico será muy importante, pero el del conjunto castellano, mucho menor, un 17%. Las exportaciones bilbaínas ya se habían reducido a la mitad en la segunda parte de los años 70 y así se mantendrán hasta fines de siglo. Sólo la trayectoria de las cargazones realizadas a través de los puertos guipuzcoanos fue creciente, fuertemente creciente, hasta 1580, aunque también sufrirá en el decenio de los 90 una aparatosa caída.

A mayor abundamiento de que la crisis fue excepcionalmente grave para los burgaleses milita el hecho de que en el área atlántica es el circuito flamenco de la lana, cuasimonopolizado por los comerciantes del Consulado de Burgos, el que se derrumba (pérdidas del 80% entre los primeros años 60 y el quinquenio 1574-79), mientras que el francés multiplica por cuatro el volumen de su tráfico en las mismas fechas, convirtiéndose Francia en el primer importador de lana española en los años 70 de la centuria[68]; incluso el inglés gana posiciones relativas, aunque continúa siendo por el momento el destino minoritario de dicho producto. Como cierre de lo propuesto sobre la crisis se podría añadir que ni siquiera en el propio mercado flamenco la presencia burgalesa es para los años 70 tan monopolizadora como lo fuera en los 60, y no digamos con anterioridad.[69] El monopolio flamenco-burgalés se estaba resquebrajando.

La reorganización de los circuitos del tráfico lanero en destino trajo aparejada, determinó, una reordenación de los polos de origen, los puertos de embarque españoles, fenómeno que sigue expresando la asimetría de la contracción y de la crisis. La relativa estabilidad del volumen de las exportaciones de lana hasta 1580 o la caída, si consideramos toda la segunda mitad del siglo, se asoció a una drástica redistribución del tráfico, que basculó desde los puertos occidentales hacia los orientales, como ha sido ya señalado en cuadro 1.[70]

---

[67] Cfr. Bilbao y Fernández de Pinedo (1982). En los años 60, el mercado italiano ya constituía el destino mayoritario de las lanas castellanas, con una cuota del 54%; no debe olvidarse que por los puertos andaluces también se expedían lanas para Flandes.

[68] Aunque parte de las lanas, y de otras mercaderías, del circuito francés acabarán llegando a los Países Bajos, a través de una carrera triangular, España-Francia-Países Bajos, antes no transitada (Guiard (1913) p. 127 y Lapeyre (1981) p. 187).

[69] La documentación del Consulado de Burgos contabiliza una contracción mayor en las exportaciones a los Países Bajos entre 1560/65 y 1575/80 (del 85%) que la del *nuevo derecho de la lana* (del 68 y 64% para toda Castilla y la costa cantábrica respectivamente).

[70] A finales de los años 70 el Consulado de Bilbao confirma –son palabras de Guiard ((1913) p. 34)– que "*los dueños de lanas comenzaron a enviar las sacas a San Sebastián, a Deva y a otros puertos, de manera que se redujo la navegación que anteriormente se hacía por la Villa*". Desde el observatorio de los puertos guipuzcoanos se ratifica el fenómeno (Azpiazu (1990) pp. 84-85)

El descenso de la actividad comercial lanera dibuja así una gradación que va desde la severa decadencia, en términos sobre todo absolutos, de los puertos de Cantabria, en especial de Santander, el que hasta entonces fuera el principal puerto lanero del Cantábrico[71], hasta el auge, absoluto pero ante todo relativo, de los puertos guipuzcoanos, primero Deva y luego San Sebastián[72]. Bilbao se situará en un punto intermedio. Ni experimenta las pérdidas de Santander ni conoce la prosperidad de Guipúzcoa, mientras va sostiendo su peso relativo a lo largo de todo el siglo.[73]

Los *diezmos de la mar* reflejan este mismo movimiento, igualmente a partir de 1570, pero con alguna sordina y sobre todo con un claro retardo, lo que introduce un nuevo matiz para aquilatar la contracción y crisis. Su caída, más lenta y menos intensa que la de las lanas (gráfico 1), se acompaña de cambios en la distribución de los valores igualmente menos sensibles (cuadro 2). La preeminencia de las aduanas de Valmaseda y Orduña no es desbancada en ningún momento de este siglo. En medio de la caída generalizada de los valores de las recaudaciones de aduanas, Valmaseda y Orduña –a la postre Bilbao– siguen manteniendo su cuota de participación, mientras Cantabria pierde posiciones de forma terminante y los puertos guipuzcoanos las ganan pero sin tomar el relevo de Bilbao, como lo hicieran en el caso de las lanas con Santander, fenómeno que estará reservado para la siguiente centuria[74].

El fundido de todas estas imágenes expresa la gradación, con sus órdenes de magnitud, de la fase coyuntural contractiva del comercio cantábrico en la segunda mitad del siglo. Fue más intensa en las exportaciones de lana que en el comercio total y afectó más duramente a los puertos vinculados a Burgos. Y ello en razón de que lo que fundamentalmente había entrado en crisis era el sistema comercial instaurado por los burgaleses desde la Edad Media, como subsistema del comercio más general entre el Sur y Norte de Europa, y cuya estructura básica en punto a mercancías se centraba en la exportación de lanas

---

[71] Su actividad comercial fue víctima no sólo de la caída de la demanda exterior de lana sino del hecho de convertirse en centro de operaciones de las armadas de Felipe II, factor de oferta afectante al transporte (Cfr. Lanza (2002) p. 122).

[72] Las lanas que circulan, y circularán, por Deva y San Sebastián son en su mayoría castellanas, no navarras; éstas, de baja calidad y menos gravadas aduaneramente, llegaban a Francia por otros derroteros, los de los pasos terrestres pirenaicos o por Irún. El desvío del tráfico favorecería más a las lanas riojanas y sorianas que a las segovianas (Bilbao (1976) pp. 407-408 y (2002).

[73] Esta estructura, consecuencia de la coyuntura arriba descrita, se repetirá en el primer tercio del siglo XVII. De la concentración en Bilbao de las exportaciones de lana en modo alguno puede hablarse de forma segura hasta la segunda mitad del Seiscientos (Cfr. Bilbao (2002)).

[74] Para 1585, el Consulado de Bilbao está ya inquieto y comienza a moverse para "*que no fuere el trato deste lugar a S. Sebastián ni a Laredo como se habia començado a yr*" (*Ibídem* p. 56). El proyecto del mismo año 1585 de construir dos caminos, por Urquiola y Arratia, para unirse en Vitoria con el "camino real" podría estar relacionado con este desvío del tráfico, en la intención de captarlo.

y la importación de manufacturas textiles y en cuanto a mercados, fundamentalmente, en el consabido eje Medina-Flandes, pasando por los puertos cantábricos. Santander ejemplifica esta relación. ¿Y Bilbao?

Resulta difícil imaginar que Bilbao, partícipe en alguna medida del sistema mercantil burgalés, pudiera escapar de una coyuntura general tan adversa, y acabamos de comprobar que, si efectivamente no lo hizo, tampoco salió sin embargo tan mal parado de ella como otros puertos. El problema reside ahora en verificar de forma más precisa el grado de divergencia del comportamiento del comercio bilbaíno respecto al general del Cantábrico y sobre todo de especificar sus razones.

El comportamiento del comercio bilbaíno y el de sus agentes

"Al finalizar la centuria"– "el descenso de la contratación general de Bilbao era rápido";"declinaba la industria naval" y "su marinería", mientras "era notable el arribo de naves extranjeras a la villa" [75]; estaban fallando "la navegación mercantil del Norte, el comercio de lanas, la industria del hierro y las construcciones navales [que] fueron los ejes de la prosperidad de Bilbao en el siglo XVI". [76] Guiard *dixit*. El sombrío panorama descrito por el historiador de la villa y de su comercio, de auténtico desmantelamiento del entramado mercantil levantado por los bilbaínos durante siglos, es medianamente realista pero sobre todo es bastante incompleto. Para comprobar nuestro aserto contamos con información particular y variada relativa al comercio de la villa, pero de la que –se recuerdan sus problemas– no se deberán extraer conclusiones apodícticas aunque sí se pueda tantear alguna aproximación.

En lo que concierne a la coyuntura general y a la fase ya de declive de los intercambios, la mera observación visual de los gráficos 3 y 4 delata que, atravesando movimientos muy volátiles, la tendencia lineal del comercio agregado del Cantábrico tiene una pendiente negativa más pronunciada que la del de Bilbao, y ello tanto en la curva de los *diezmos de la mar* como en la del *dinero de San Antón*, lo que en toscos términos cuantitativos se expresa en el cuadro 3. [77] Entre los años 60 y 1590-94, los intercambios cayeron en el conjunto del Cantábrico un 73%, en tanto que en Bilbao lo hicieron entre un 60%, según la documentación en principio más completa, y un 47%, a tenor de la fuente más defectiva, por cuanto que esconde más exenciones fiscales y no

[75] *Ibidem*, pp. 197, 527, 56 y 504.

[76] *Ibidem*, p. 197.

[77] La base para la fuente de los *diezmos* se ha situado en le tramo 1566-68, tras el arancel de 1566, por lo que la serie es a partir de entonces homogénea. En la otra fuente se ha situado en los años 1564-67, tras los cambios arancelarios de 1563.

considera además el tráfico que a través de las aduanas alavesas podía llegar a Bilbao. Más significativo aún, la progresión de la caída en los tramos que median entre las dos fechas es menos rápida en Bilbao. Todo apunta a poder conjeturar con algún fundamento que en la fase contractiva del siglo, el declive del comercio bilbaíno fue algo menor que el del conjunto cantábrico.

Cuadro 3
Coyuntura comparada del comercio de Bilbao y del Cantábrico
(100=1566-1568)

	Cantábrico	Bilbao	
	(D de la Mar)	(D de la Mar)	(San Antón)
1545-1549			91
1550-1554			105
1555-1559			123
1560-1564			131
1566-1568	100	100	100
1570-1574	89	94	61
1575-1579	66	72	
1580-1584	72	64	144
1585-1589	50	64	94
1590-1594	27	40	53
1595-1600			20

Fuente: elaboración propia

Con anterioridad, en la fase de expansión, la fuente de la parroquial de San Antón insinúa que también en este tramo hubo un comportamiento algo singular por parte del comercio bilbaíno, comparado en esta ocasión con el del Consulado de Burgos, muy representativo entonces de todo el Cantábrico. A juzgar por los datos, la cima de la fase expansiva se prolongaría en el caso de la villa durante los años 50 y hasta los primeros 60 y no se detendría al final del decenio de 1540 como acaeció en el comercio controlado por el Consulado castellano. Pero si se hace memoria de los cambios arancelarios ocurridos en 1553 y en 1563 en el *dinero de San Antón* y en la *avería* respectivamente, tal proposición debería atemperarse, pero quizás no tanto, de dar crédito a los incrementos registrados (30%), como para cerrar el tema, negando de forma definitiva que el comercio bilbaíno aguantara algo más de tiempo en entrar en la fase depresiva. De todas formas, se vuelve a comprobar que en la década de los 60 el tráfico bilbaíno estaba ya instalado en la fase depresiva. De observaciones más detalladas se podría extraer alguna conclusión más, pero no procede ir más allá dados los problemas que rodean a la serie.

En lo que hace al comercio de lanas, con registros más seguros, se debe insistir en que Bilbao nunca fue durante este siglo *el* puerto lanero del Cantá-

brico, que la magnitud de sus exportaciones no había sido de gran relieve y que la caída de su tráfico no podía en consecuencia ser transcendental; con todo, el volumen de sus exportaciones acabó reduciéndose a la mitad, sin experimentar las drásticas pérdidas de Santander pero sin aprovecharse tampoco de ellas tanto como lo hicieran los puertos guipuzcoanos, hacia donde se dirigió la mayor parte del tráfico lanero que antes circulara por Santander o Laredo.

Las divergencias de comportamiento son pues suficientemente claras. Se puede por tanto conjeturar, no más, que la fase de expansión del comercio de Bilbao, en la primera parte de siglo, fue algo más dilatada que la del agregado cantábrico y se puede defender que el declive, en la segunda parte, no fue tan intenso, tanto lo midamos en términos de comercio de lanas como total, su punto más fuerte. A pesar del desvío parcial del tráfico hacia los vecinos puertos guipuzcoanos, Bilbao seguía concentrando al final de la centuria el mayor volumen del comercio global del Cantábrico. En medio de la contracción general del comercio y a pesar de la emulación guipuzcoana Bilbao seguirá conservando en esas fechas su condición de primer puerto de la fachada marítima del norte de Castilla.

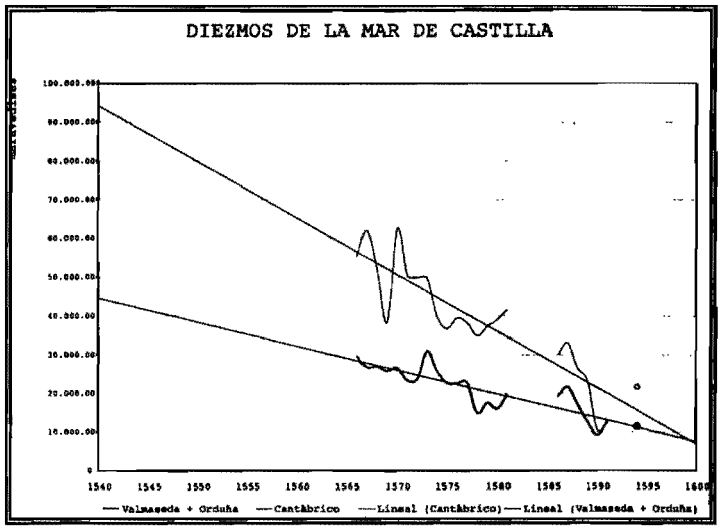
La razón de todas estas diferencias era múltiple pero estribaba esencialmente en que Bilbao había ido desarrollando un subsistema comercial relativamente autónomo del de Burgos, dentro del más general que integraba a la Europa del Norte con la del Sur. Las actividades mercantiles de Bilbao no eran en este siglo tan dependientes del sistema comercial burgalés como lo habían sido antes y como lo fueran siempre las de Santander. Además, Bilbao pudo, en competencia con los puertos guipuzcoanos, captar por razones circunstanciales alguna parte de los restos del naufragio comercial de los burgaleses. El desplazamiento del tráfico a partir de los años 70 hacia los puertos orientales del Cantábrico en dirección Francia, donde los puertos de Bayona, Nantes y Rouen tomaron el relevo de Brujas, Amberes y Amsterdam, sirviendo incluso de enclaves para contactar con estos puertos, tuvo en origen causas político-militares, la posición de Francia en los conflictos españoles en el Norte. La ruptura del eje atlántico y los peligros de la navegación oceánica dieron en efecto origen a un tráfico triangular, España-Francia-Países Bajos, o a reforzar el directo con el país galo, siempre que los ulteriores rivalidades internacionales, los problemas domésticos de Francia, la guerra contra este país a fines de siglo y el corso adicional lo permitieron.[78] Se fue así consolidando la ruta marítima de los puertos guipuzcoanos que conectaba con la navegación de cabotaje gala desde San Juan de Luz hasta Rouen.[79]

---

[78] Guiard (1913) pp. 127 y 131; Ulloa (1977) p. 333; Lapeyre (1983) p. 186; Priotti (1993), donde se detallan los avatares políticos afectantes a la coyuntura comercial hispano-francesa.

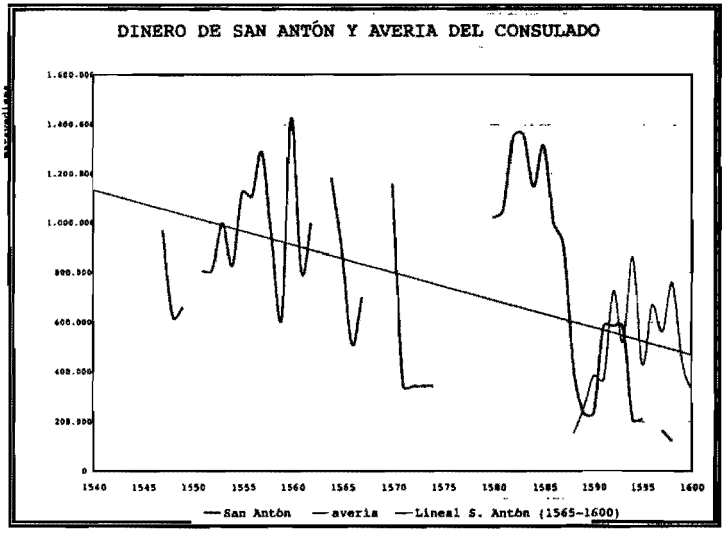
[79] Lapeyre (1981) p. 187.

Gráfico 3



Fuente: Lapeyre (1983)

Gráfico 4



Fuente: elaboración propia (A. Diocesano Vizcaya y A. Consulado de Bilbao)

Bilbao era consciente de este desvío, contra el que batalló de forma activa, tratando de evitarlo.[80]

Pero la villa vizcaína tenía sobre todo menos que perder de la crisis burgalesa porque disponía, como se ha adelantado, de sustentación propia. Había promovido actividades mecantiles de importancia al margen de Burgos, como el transporte, las importaciones de muchos géneros para el mercado vasco, incluso para el castellano, y las exportaciones consabidas de hierro y pescado, si bien también éstas tropezaban con dificultades –las primeras, por lo menos desde mediados de siglo, las segundas, de forma marcada después de 1585–. Esto dotó a la estructura del comercio de la villa de rasgos de diversificación superiores al de Burgos y "sus adherentes". Esta misma propiedad podría aplicarse a su red comercial, tan ramificada como la burgalesa pero de proporciones, con harta probabilidad, más equilibradas que ésta, menos concentrada geográficamente. Con claras diferencias de escala respecto al comercio burgalés, el tocante en exclusiva a los bilbaínos tenía una estructura en punto a productos y mercados diferente a aquel, lo que podía suponer menos riesgos de cara a crisis comerciales que afectaran a productos o circuitos muy determinados y se dieran además en tiempos diferentes.[81]

En concreto, las conexiones mercantiles entre Bilbao e Inglaterra fueron siempre bastante intensas y desde luego los comerciantes vascos fueron allí a finales del siglo XV y comienzos del XVI "los más numerosos" [82], negociando principalmente con hierro, "nervio de toda su contratación", si bien esta presencia, al menos por esta causa comercial, habría menguado en el curso de la centuria por el descenso de la demanda inglesa de importaciones siderúrgicas.[83] En compensación, crecieron desde 1553 las importaciones de tejidos ingleses que suplantaban a lo flamencos tanto por razones económicas asociadas a la nueva pañería como por las bélicas. La guerra contra Inglaterra debilitó a partir de 1585 estas relaciones, por más que terciaran buques de bandera neutral.[84]

En el caso de Francia, antes mencionado, la presencia bilbaína seguía siendo bastante activa, sobre todo en Nantes, ciudad mercantilmente fraternizada con la villa. Esta siguió siendo durante todo el siglo un polo de importación de primer orden de los tejidos embarcados en Nantes y acaparaba la mayor parte del tráfico entre esta ciudad y España. La caída de este tráfico particular

---

[80] Cfr. arriba, notas 68 y 72

[81] Este es el caso de las crisis comerciales asociadas a conflictos político-militares, que cada uno tuvo su *tempo*.

[82] Childs (1994) p. 362.

[83] Bilbao (1987).

[84] Guiard (1913) pp. 129-132.

siguió la misma suerte contractiva general, no obstante, su tendencia lineal es casi calcada de la del comercio bilbaíno arriba detallado y no del general del Cantábrico. [85]

Con todo, ni Francia ni Inglaterra, menos ésta, eran buenos sustitutos de Flandes como demandantes de lana, ni tampoco aceptables clientes de hierro, aunque sí fueran adecuados proveedores de tejidos, tanto de lana como lino. Las especiales conexiones de Bilbao con Inglaterra y Francia sólo sirvieron a la villa para aminorar al menos la catástrofe comercial, no para anularla.

El problema de los bilbaínos cara al futuro iba a depender de su capacidad para sostener estas actividades mercantiles propias o de hacerse un hueco en el nuevo sistema de comercio que se estaba ya redefiniendo a nivel europeo y peninsular, así como de superar a sus nuevos competidores, los puertos guipuzcoanos. Para todo ello contaba de partida con la ventaja de una estructura comercial más diversificada y equilibrada, por tanto más flexible para iniciar la adaptación a los cambios.

Los parámetros del nuevo orden comercial que iba emergiendo a lo largo del último cuarto de la centuria, en medio de la crisis, eran, dicho de forma sumaria y sin pretensiones de exhaustividad: porvenir incierto para las lanas castellanas: el tráfico lanero, ante la crisis textil de los centros productores flamencos, había cambiado momentáneamente de rumbo, hacia Italia, concretamente hacia Toscana, pero las expectativas de futuro no eran alentadoras, dado que se había iniciado por Europa el paso de la *pañería ligera* a la *new drapery*, exigente de lanas de bastante menor calidad que las castellanas; crisis de las ferias de Medina del Campo, pieza cardinal del sistema de comercio castellano: las ferias no sólo estaban dejando de ser centro redistribuidor de mercancías a escala regional o internacional, sino incluso ferias de pago, transfiriéndose las operaciones de *clearings* a Madrid, que se iba constituyendo, tras Sevilla, en la principal plaza financiera española; basculamiento hacia el Sur de la economía castellana y orientación creciente del comercio español y europeo hacia las colonias americanas a través de Sevilla, en contraste respectivamente con la tradicional focalización en la submeseta septentrional y en dirección al Norte de Europa; gradual sustitución de los tradicionales

[85] Guiard (1913) pp. 115-118. Priotti (1993). La importación de telas de Nantes, expresada en número de fardeles, experimentó también una caída espectacular vista desde las mejores cotas de la serie, las del quinquenio 1560-1564. El fondo de saco de la curva se situaría en el quinquenio 1580-84 marcando pérdidas del 90%, si bien luego se produce un rebote, que de todos modos no logra recuperar siquiera la mitad del nivel de la cota más alta. Si trasladamos la base al quinquenio 1565-69 con el fin de establecer una comparación pertinente con las series de los *diezmos de la mar, dinero de San Antón* y exportación de lanas, la caída sigue siendo profunda aunque algo menor, del orden del 80%, recuperándose luego prácticamente los niveles de la base, aunque en el decenio final de siglo, a causa de la guerra franco-española, este tráfico volvería a desfallecer.

comerciantes medievales, flamencos e italianos, artífices otrora del sistema mercantil ahora en declive, por hombres de negocios de Inglaterra, Holanda y Francia, impulsores del nuevo, con su progresiva penetración en el Mediterráneo, en América y en las pesquerías de altura; cambios en la organización y gestión del comercio: sustitución del sistema clásico medieval desarrollado por italianos y flamencos, las grandes compañías de base familiar, por lo que Van der Wee identificó en Amberes como *share (company)* y especialmente *commission*, que reducían las barreras de entrada en el comercio de larga distancia a pequeños comerciantes y dotaban de más flexibilidad a sus negocios[86], lo que constituía otra de las causas de la decadencia del comercio burgalés[87] y del éxito rampante de una pléyade de pequeños competidores, tal y como se vio proclamar a los bilbaínos y los listados de las obligaciones de pago en ferias lo ratificaban, reproduciéndose a escala española lo ocurrido en Europa, el reemplazo de la vieja aristocracia comercial[88]; nueva tecnología naval, desarrollada también por los nórdicos: naves de mayor tonelaje pero de costes tanto de fabricación o capital fijo como de mantenimiento o circulante bastante menores, muy apropiadas para el comercio atlántico. Lanas por el Levante, tráfico comercial hacia el Sur con miras a América, finanzas en Madrid y en Sevilla, nuevos protagonistas, tanto del lado europeo como peninsular, en el comercio y transporte internacional, nuevos productos y técnicas... éste era, en suma, el nuevo panorama de cambios en el que tenían que desenvolverse los bilbaínos, que, por decirlo con palabras de Guiard, eran víctimas de "la opresión de los nuevos sistemas de comercio implantados"[89], opresión que sofocaba el tráfico de su puerto, causando su declive, pero que al propio tiempo incitaba a hacer mudanza para adecuarse a los irreversibles cambios producidos.

En los últimos decenios de la centuria, incluso antes, hay atisbos de cambio y adaptación por parte de los hombres de negocio bilbaínos a las nuevas realidades, lo que, si de momento no estaba dando frutos sobrados, generaba sin embargo condiciones de posibilidad de cara al futuro. A mediados de siglo, concretamente en 1552, los bilbaínos son ya conscientes, como hemos comprobado, del declinar de los burgaleses y de la emergencia de competidores de éstos, a los que se suma. Su reacción ante las pretensiones de Burgos de firmar entonces nuevas capitulaciones no sólo va a consistir en negarse a ello

---

[86] Van der Wee (1963) t. II, pp. 319-332

[87] Casado (1994) pp. 232-233 y (1997).

[88] C. R. Phillips detectó también en la exportación de lanas en los últimos años de siglo el desplazamiento de las tradicionales familias de mercaderes castellanos por otros pequeños comerciantes del interior y de la costa (1982) p. 791. El fenómeno es perceptible incluso antes, tras el inicio del desvío del tráfico lanero hacia los puertos guipuzcoanos camino de Rouen y a fines de siglo camino de S. Juan de Luz (Bilbao, 1976) p. 404.

[89] Guiard (1913) p. 51.

sino en dar por "*olvidados y despedidos*" los viejos capitulados y "*abrir puerta*" a cuantos nacionales y extranjeros quisieran venir a negociar a la villa, rematando la faena en 1554 con nuevas ordenanzas del Consulado.[90] Romper la dependencia con Burgos, distanciarse de ellos y abrir la plaza de la villa a los nuevos hombres, europeos y españoles, surgidos en medio de los cambios referidos tenía para el Consulado una finalidad muy definida, retener a toda costa en la villa el trato comercial.

A favorecer esta pretensión concurría la progresiva quiebra del sistema de ferias de Castilla. Su emplazamiento estaba a trasmano para ejercer su función redistribuidora de mercancías en una Castilla en la que se habían operado transformaciones regionales en su economía por las que el peso económico del Reino basculaba hacia el Sur, con Madrid como epicentro. Por añadidura se dio en 1575 el aumento del encabezamiento general de alcabalas, impuesto polifásico cuya primera fase contributiva para los productos procedentes del exterior se solía realizar en las primeras compraventas de feria. Todo ello, unido al encarecimiento general del transporte, hizo que parte de aquellas transacciones se trasladaran a los puertos del País Vasco, exentos totalmente de aquella gabela –los de Vizcaya– o al menos de su progresión alcista –en Guipúzcoa– [91], para dirigirse luego en derechura a los lugares de consumo.[92] Este fenómeno del traslado del comercio internacional de las ferias interiores a las ciudades portuarias llegaba por fin, aunque con retraso, también a España.

La llamada de América, sobre cuyo comercio Guiard se despachó de forma expeditiva por falta de "noticia suficiente"... "en los archivos de la villa"[93], tuvo eco en ella, pero más en el gremio de transportistas que entre los comerciantes. La habilitación, en 1529, de los puertos más importantes de Castilla para comerciar con América no tuvo en general excesivo éxito, y menos en el caso particular de Bilbao, máxime cuando fue suprimida en 1543, por lo que desde entonces el comercio con América tuvo que realizarse forzosamente a través de Sevilla.[94] Aquí, los vascos habían destacado desde siempre más como mareantes que como mercaderes, pero su presencia como hombres de mar se intensificó notablemente en el último cuarto de siglo. Antes de 1571,

---

[90] *Ibidem*, p. 31-32.

[91] Fernández de Pinedo (1990) pp. 25-26 y (1998) pp. 119 y 125, según documento de 1606, recogido por Larruga (1791) *Memorias*... T. XXVI, pp. 199 y 208; "los puertos de Vizcaya" del texto han de entenderse, como era normal en la época, por vascongados en general, lo que resulta más consistente con la información cuantitativa conocida.

[92] Casado (1997), donde se verifica la trasformación de la red comercial española a fines del siglo XVI. Priotti (1996), donde se comprueba que el comerciante bilbaino Alejandro de Echávarri realiza la práctica totalidad de sus ventas en Madrid.

[93] Guiard (1913) p. 149.

[94] Guiard (1913) pp. 145-46, nota.

un tercio de la flota existente en Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas se había ya vendido en Andalucía[95] y a partir de entonces y hasta final de siglo, uno de los momentos de mayor auge del comercio de España con sus colonias, el creciente número de navíos que participó en la Carrera de Indias tuvo un importante componente vizcaíno, léase vasco[96], lo que sugiere que el desalojo de los vascos de la Carrera del Norte[97] 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 advierte que se prohibió fletar navíos de Holanda y Zelanda para las Indias, pese a diferentes iniciativas favorables al respecto, provenientes de gentes ligadas más al comercio y transporte que a la construcción naval.[98]

Ante la crisis general de la economía marítima, la alternativa americana constituía una salida apropiada para el sector del transporte bilbaíno pero no tanto para el estrictamente comercial, que irremediablemente tropezaría con la superior competencia de los mercaderes de Sevilla. Para paliar la crisis del sector comercial hubo de recurrirse a otras estrategias. La principal, dar entrada y libertad de comercio en la villa a los extranjeros.

La presencia de extranjeros en la villa, al igual que en cualquier plaza comercial europea, fue habitual en aquel siglo, como lo había sido en el Medioevo, pero con la diferencia de que la regulación de su presencia y condición tenía ahora un carácter estatal, propio del estado moderno, cuando anteriormente se realizaba entre ciudades, de plaza a plaza comercial. Bilbao tenía que someterse a este marco normativo general pero contaba también con recursos organizativos propios, derivados de la jurisdicción consular y municipal, de los que podía servirse para reglamentar al respecto. En ocasiones reforzó las restricciones de las leyes generales del reino y otras veces las mitigó, provocando en estos casos la enemiga de otros puertos o asociaciones mercantiles, especialmente de Burgos. Es más, podía, en un mismo momento, mantener posiciones restrictivas respecto a ciertas actividades del amplio espectro del comercio mientras en otras determinadas actuaba con más libe-

---

[95] Lanza (2002) pp. 127-128.

[96] Fernández de Pinedo (1998) pp. 130-131, con información procedente de la obra clásica de H. et P. Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris, 1956-1960.

[97] Un símbolo de la renuncia a la ruta del Norte es el estado de abandono y deudas que tenía la *"Casa de Brujas en los Estados de Flandes de la nacion vizcaina tan antigua y notada, respeto del poco trato y comercio y correspondencia de sacas de lana y de otras mercaderias que solian nabegar para los dhos Estados, se habia empeñado la dha casa, habiendo corrido en algunos años atras asi el cenço que por ella se debia como de las maecburas y reparos de ella"* (Guiard (1913) p. 128).

[98] Fernández de Pinedo (1998) p. 131 y Lanza (2002) p. 128. Ello expresa la desbandada de intereses ante la crisis

ralidad. Un tira y afloja a manejar a conveniencia coyuntural, para el que no obstante se marcó un límite: el acceso de extranjeros a oficios municipales o a cargos consulares. Desde mediados de siglo, a la vista de la coyuntura comercial, la llamada a los extranjeros se intensificó, de forma que a fines de siglo se había producido un "crecimiento notorio de extranjeros avecindados"[99] y de las casas de comercio por ellos fundadas. Hasta el punto que en 1599 hubo de ponerse coto a las pretensiones de alguno de estos avecindados de acceder a los cargos del concejo.[100] Esta apertura a los extranjeros tenía una finalidad muy definida: salvar y retener una tráfico en retroceso, a pesar de que éste, junto con su transporte, estuviera mayoritariamente controlado por extranjeros. La renuncia al "comercio activo" tendría al menos alguna recompensa; a corto plazo, retener en la villa algo de las rentas generadas por la actividad comercial. Un ejemplo, logrado y exitoso, de esta estrategia lo ejemplifica el sector pesquero.

Mientras duró su fase expansiva de capturas, hasta 1585, y de resultas su comercio fue "activo", estas actividades eran generadoras de rentas por triple vía, la productiva, la comercial y la derivada de economías de alcance, pues también el comercio triangular, País Vasco-Sevilla-Terranova, con la variante de Las Azores, que concitaba los intereses de fabricantes de hierro y barcos con los de los armadores pesqueros, estuvo lógicamente activo en esta fase.[101] Tras la crisis, cuando la presencia de los vascos peninsulares descendió drásticamente en las pesquerías de Terranova y la de otros países aumentó, la de los vasco-franceses en particular, el comercio de pescado se convirtió en Vizcaya y Guipúzcoa en comercio de importación y en manos de extranjeros. Ante este hecho irreversible, la estrategia de Bilbao consistió en retener "para sí el provecho de aquel comercio, atrayendo a su puerto la negociación del bacalao importado por los mareantes de otros puertos", en especial vasco-continetales, "trocándose en negociantes de lo importado por otros mareantes" con los que estableció relaciones institucionales de reciprocidad, convirtiendo a su puerto en la "estapla de los frutos de las pesquerías" y haciendo de este comercio "el fondo principal del comercio de la villa" entonces y para el futuro siglo XVII.[102] Si dos de las fuentes de renta se habían obturado o había dis-

---

[99] La presencia mayoritaria, a comienzos del siglo XVII, es de ingleses, franceses y portugueses, "*reducidos los flamencos anteriormente numerosos*" (Guiard (1913) p. 510).

[100] Guiard (1913) pp. 53-57.

[101] Husley (1987) pp. 137-138 y Barkham (1996) p. 60. La parte de la flota pesquera que tomaba esta derrota anticipaba su salida a la que en directo se iba a Terranova, cargando en la etapa de Portugal o Andalucía sal y vituallas, imprescindibles para la pesca, y descargando hierro y otras mercaderías, para luego terminar en Terranova. La ruta País Vasco-Terranova-Azores era la del pastel de las islas, sustitutivo del tradicional de Toulouse que desembocaba en el Garona, e interesaba a agentes económicos distintos de los de la otra ruta, a comerciantes en general.

[102] Guiard (1913) pp. LXXIX, 133, 143-144 y 501.

minuido su caudal, con esta estrategia se pretendía, y se consiguió con algún éxito, retener parte de las rentas de origen comercial del sector pesquero.

* * *

La historia del comercio de Bilbao es sin duda la historia de un esfuerzo permanente de supervivencia y superación. Cuando fue fundada como villa con fines claramente mercantiles no era apenas nada, un poblacho de pescadores y mareantes que tenía que ganarse un lugar bajo el sol comercial, haciendo frente a otros puertos, como Bermeo, *caput Vizcaiae*, al que acabó doblegando y reduciendo a puerto pesquero y de cabotaje, y sometiéndose y subordinándose a otros hombres de negocios del interior, vitorianos y sobre todo burgaleses, con quienes no podía competir ni en capital ni en experiencia mercantil y a los que servía como transportistas.

En el siglo XVI, cuando ha dado comienzo nuestra historia, Bilbao era ya algo más. Una villa, de menos de 5000 habitantes, pero con aire netamente mercantil y cosmopolita por los productos y personajes que por ella transitaban. Si la comparamos con las grandes urbes portuarias del Atlántico o del Mediterráneo seguía siendo sin embargo poca cosa. Su comercio además era más de tránsito que "activo", supeditado aún a las grandes compañías comerciales castellanas que controlaban mayoritariamente el comercio cantábrico y a las que seguía prestando servicios de transporte, factoría o comisión, así como a los negociantes extranjeros a los que ofrecía también similares prestaciones. Sin embargo, la villa iba ganando en reputación comercial, estaba progresando en el desarrollo de un sistema comercial propio, al margen del de Burgos, dotado de una estructura más diversificada en productos y más equilibrada en cuanto a mercados. Cuando diferentes causas de orden económico, tanto doméstico como internacional, de carácter gerencial u organizativo-mercantil, además de políticas, se concitaron provocando una rápida crisis en el sistema comercial burgalés y una drástica contracción del tráfico, en especial de las exportaciones de lana, el comercio marítimo de la cornisa cantábrica experimentó una contracción nunca antes conocida. Pero esta contracción afectó esencialmente al comercio gestionado por los burgaleses a través de su Consulado, víctima fundamental de la crisis, y a puertos como el de Santander plenamente sumisos y dependientes de Burgos, quedando ambos fuera de combate comercial hasta el siglo XVIII. La fase depresiva del tráfico bilbaíno no fue tan intensa como la de Santander. Los restos del naufragio comercial de este de puerto fueron recogidos por Deva y San Sebastián en disputa con Bilbao. Pero la villa, además de competir por estos despojos, desarrolló unas estrategias particulares: la salida americana, más apropiada para defender el transporte que promocionar el comercio, y sostener en lo posible su propio sistema comercial y ampliarlo incluso a nuevos productos y mercados. Para ello no rechazó, al contrario, promovió la presencia de extranjeros, supedi-

tándose incluso a ellos, en especial a los artífices del nuevo orden emergente del comercio internacional. La actitud, más bien defensiva, retener el tráfico menguante adaptándose a los cambios, tuvo de momento unos resultados discretos. Pero fue para la villa de Bilbao una buena escuela de aprendizaje para llevar a cabo su consolidación como plaza comercial en el crítico siglo XVII y para expandir su éxito en la siguiente centuria.

BIBLIOGRAFIA

AZPIAZU ELORZA, J. A. (1990), *Sociedad y vida vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos.* San Sebastián.

BARKHAM, M. (1996), "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos Vascos,* 3, pp. 29-75.

BASAS, M. (1963 y 1994[2]), *El consulado de Burgos en el siglo XVI.* Burgos y Madrid.

BILBAO, L.M. (1976), *Vascongadas 1450-1720. Un crecimiento económico desigual* (tesis doctoral inédita). Universidad de Salamanca.

BILBAO, L.M. (1987), "La industria siderometalúrgica tradicional en el País Vasco, 1450-1720", *Hacienda Pública Española (Homenaje a D. Ramón Carande),* nº 108/109, pp. 47-63.

BILBAO, L.M. (1995), "El comercio hispano-británico de lanas en el siglo XVIII. Una reconstrucción" en *Antiguo Régimen y Liberalismo. Homenaje a Miguel Artola.* T. 2 *Economía y Sociedad.* Madrid, 1995, pp. 43-59.

BILBAO, L.M. (2002), "Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una vision panorámica" (en prensa, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos Vascos*)

BILBAO, L. M. y FERNÁNDEZ DE PINEDO E. (1982), "Exportations des laines, transhumance et ocupation de l'espace en Castille au XVI, XVII et XVIIIèmes siècles" en *Migration, population and ocupation of land (before 1800)* (M. Cattini ed.). Budapest, 1982, pp. 36-48; reeditado con el título "Exportación de lanas, trashumancia y ocupación del espacio en Castilla durante los siglos XVI, XVII y XVIII" en *Contribución a la historia de la trashumancia en España* (P. García y J. M. Sanchez, eds.). Madrid, 1986[1], 1996[2], pp. 343-359; reeditado con el título "Wool exports, transhumance and land use in Castile in the sixteenth, seventeenth and eighteenth centuries" en *The Castilian crisis of the seventeenth century. New perspectives on the economic and social history of seventeenth-century Spain* (I.A.A. Thompson y B. Yun Casalilla, eds.), Cambridge, 1994, pp. 101-114.

BILBAO, L. M. y FERNÁNDEZ DE PINEDO E. (1988), "Artesanía e Industria" en *Enciclopedia de Historia de España* (M. Artola, dir.), T. I, *Economía y Sociedad*. Madrid, 1988, pp. 105-190

CASADO ALONSO H. (1994), "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, vol. 1, pp. 175-247.

CASADO ALONSO H. (1995), "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)", en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes castellanos en Europa en los siglos XIV, XV y XVI* (H. Casado ed.). Burgos, pp. 15-56.

CASADO ALONSO H. (1997), "Crecimiento económico y redes de comercialización en la Castilla septentrional (siglos XV y XVI), en *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (siglos XVI- XVIII)*. (J.I. Fortea ed.). Santander, pp. 283-322.

CASADO ALONSO H. (2000), "La commercialisation en Espagne de toiles de la France de l'Ouest au milieu du XVIe siècle", *Annales du Bretagne* (107) 2000, nº 2, pp. 29-50.

CASADO ALONSO H. (2001 a), "Medina del Campo Fairs and The Integration of Castile into 15th to 16th Century European Economy" en *Fiere e Mercati nella integratione delle economie europee secc. XIII-XVIII* (a cura di S. Cavaciocchi). Prato-Firenze, 495-517.

CASADO ALONSO H. (2001 b), "El comercio español en las rutas del Norte en la época de Carlos V" en *Carlos V. Europeismo y Universalidad*. Vol IV. *Población, Economía y Sociedad* (Castellano, J.L. y Sanchez-Montes, F. coord.). Madrid, pp. 129-158.

CASADO SOTO, J. L. (1986), *Cantabria en los siglos XVI y XVII*. Santander.

CHILDS, W. R. (1994), "El Consulado del Mar, los mercaderes de Burgos e Inglaterra" en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, vol. 1, pp. 352-420.

FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1983), "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, pp. 95-108.

FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1990), "El desarrollo de Bilbao y de sus actividades (1300-1936)" en *Exposición Centenario (1886-1986). Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*. Bilbao, pp. 18-46.

FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1998), "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, pp. 115-135.

GARCIA DE CORTAZAR, J.A. (1966), *Vizcaya en el siglo XV*. Bilbao.

GONZALEZ, T. (1829-1833), *Colección de cédulas, cartas patentes, provisiones, órdenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas* (volumen 1). Madrid.

GUIARD, T. (1913), *Historia del Consulado de Bilbao*. Tomo 1. Bilbao (reed. de La Gran Enciclopedi vasca, Bilbao, 1972).

HUSLEY, S. (1987), "Los vascos y las pesquerías trasatlánticas, 1517-1713", en *Itsaoa 3. Los Vascos en el marco Atlántico. Siglos XVI y XVII*. San Sebastián, pp. 26-210.

LAPEYRE, H. (1956), "El comercio de Bilbao en el siglo XVI" en *Curso de conferencias sobre cuestiones históricas y actuales de la economía española*. Bilbao.

LANZA GARCÍA, R (2002), "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 Mar en la historia* (Fortea, J.I. ed.) Santander.

LAPEYRE, H. (1974), "Les exportations de laine de Castille sous le régne de Philippe II" en *La lana comme materia prima. I fenomeni della sua produzione e circulazione nei secoli XIII-XVII* (a cura de M. Spallanzani). Firenze.

LAPEYRE, H. (1981), *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid.

MARECHAL, J. (1953), "La colonie espagnole de Bruges du XIV^{e} au XVI^{e} siècles" en *Revue du Nord*, pp. 4-50.

MAZAS SOLANO, T. (1957), "Manifestaciones de la economía montañesa desde el siglo IV al XVIII" en *Banco de Santander, 1857-1957. Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*. Santander, pp. 81-477.

PHILLIPS, C.R. (1982), "The Spanish Wool Trade, 1500-1780" en *Journal of Economic History*, 4, pp. 775-795.

PHILLIPS, C.R. and PHILLIPS W.D. (1997), *Spain Golden Fleece. Wool Production and the Wool Trade from the Middle Ages to the Nineteenth Century*. Baltimore and London.

PRIOTTI J. P. (1993), "Nantes et le commerce atlantique: les rélations avec Bilbao au XVIe siècle" *Annales du Bretagne*, nº 3, pp. 265-283.

PRIOTTI J. P. (1996), *Los Echávarri: mercaderes bilbaínos del siglo de oro. Ascenso social y económico de una familia*. Bilbao.

ULLOA, M. (1963 y 1977^{2}), *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*. Roma y Madrid.

SMITH, R. S. (1978), *Historia de los Consulados de Mar (1250-1700)*. Barcelona [versión original inglesa, 1940].

VANDEWALLE A. (1994), "El Consulado de Burgos en los Países Bajos" en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Vol. 1. Burgos.