

Los diezmos de la mar y el transporte comercial marítimo en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en el siglo XVI

David Gabiola Carreira

▶ **To cite this version:**

David Gabiola Carreira. Los diezmos de la mar y el transporte comercial marítimo en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en el siglo XVI. Studia Historica: Historia Moderna, 2018, 40 (1), pp.331. 10.14201/shhmo2018401331360 . hal-03112835

HAL Id: hal-03112835
https://hal.science/hal-03112835

Submitted on 17 Jan 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ISSN: 0213-2079 – ISSN electrónico: 2386-3889
DOI: https://doi.org/10.14201/shhmo2018401331360

LOS DIEZMOS DE LA MAR Y EL TRANSPORTE COMERCIAL MARÍTIMO EN LAS CUATRO VILLAS DE LA COSTA DE MAR EN EL SIGLO XVI

Sea Tithes and the Maritime Commercial Transport in the Cuatro Villas de la Costa de la Mar in the Sixteenth Century

David GABIOLA CARREIRA

Université Côte d'Azur y Universidad de Cantabria
Correo-e: david_gabiola@hotmail.com

RESUMEN: A partir de las informaciones proporcionadas por la documentación correspondiente a los diezmos de la mar, y a las exportaciones de lanas, tratamos de definir de qué manera se organizaron los circuitos comerciales entre Castilla y los reinos extranjeros, en los puertos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, en el siglo XVI. Estos flujos se articularon a partir de diferentes factores: la influencia de la familia Velasco, beneficiaria de la renta de los diezmos de la mar durante casi un siglo, así como la diferencia del tipo de transporte entre los puertos de la cornisa cantábrica y Burgos. En este trabajo, explicamos cómo se repartían las exportaciones e importaciones en los puertos de Santander y Laredo.

Palabras clave: transporte comercial; fiscalidad aduanera; Cuatro Villas de la Costa de la Mar; siglo XVI.

ABSTRACT: From information provided by documents relative to the sea tithes and wool exports, we try to define the manner in which the commercial channels between Castile and foreign kingdoms were set up during the sixteenth century in the ports of the Cuatro Villas de la Costa de la Mar. These trade flows were shaped by several different factors: the influence of the Velasco family, who was the beneficiary of the rights to the incomes provided by the sea tithes for nearly a century, as well as the

peculiarities of the kind of transport available between the ports of the Cantabrian coastline and Burgos. In this work, we also detail how exports and imports were distributed between the ports of Santander and Laredo.

Key words: Commercial transport; Customs taxes; Cuatro Villas de la Costa de la Mar ports; Sixteenth century.

1. Los diezmos de la mar, una renta codiciada

La concesión, por los reyes de Castilla y Navarra, de las Cartas Pueblas, hizo posible el desarrollo de los puertos de la cornisa cantábrica entre los siglos xii y xiv. El objetivo era doble, por una parte se trataba de poblar la fachada marítima, para fortalecer el espacio fronterizo, ante posibles ataques enemigos y por otra, se establecía una red portuaria, capaz de suministrar una flota que prestase su apoyo a la corona en la Reconquista. Este proceso de poblamiento se inició en Avilés con la concesión del Fuero en 1155 y se concluyó en 1379, al recibir los vecinos de Orio, su Carta Puebla.

Una vez convertidos en villas, los puertos atlánticos del norte de la península constituyeron los principales centros demográficos y económicos, con mayor influencia entre el litoral y la cordillera cantábrica; una de cuyas principales características fue, el desarrollo del transporte marítimo en los intercambios internacionales.

En el siglo xiii, hay noticias de esta actividad marinera en los puertos de Santander, Castro Urdiales, Laredo y San Vicente de la Barquera gracias a un arancel de aduanas[1]. A partir de principios del siglo xv, Castilla vivió un fuerte crecimiento económico que duró hasta mediados del siglo xvi[2]. Los mercaderes castellanos supieron aprovechar la fuerte demanda en productos de consumo por parte de los sectores más acomodados de la sociedad, en diferentes zonas de Europa, para actuar como intermediarios[3]. Era necesario poder satisfacer una demanda cada vez

1. Castro, A.: «Unos aranceles de aduanas del siglo xiii», *Revista de filología española*. Tomo VIII, cuaderno 1°, enero-marzo 1921, pp. 9-13. El autor ha deducido la fecha de redacción de este arancel cotejándolo con los documentos anteriores y posteriores contenidos en el códice escurialense III –Z-13 en el que se halla.

2. Casado Alonso, H.: *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos xv y xvi)*. Colección Temas y figuras de nuestra historia, Burgos, Cajacírculo, 2003, p. 35.

3. Casado Alonso, H.: «Crecimiento y apertura de nuevos horizontes económicos en la España de los reyes Católicos: el ejemplo de Laredo», *AMEA. Anales de historia medieval de la Europa atlántica*, 1, Santander, 2006, pp. 36-39.

más importante en paños, enseres o lienzos a la vez que era necesario abastecer los centros de producción en materia prima como el pastel o la lana.

La lana fue precisamente el producto que permitió a Burgos imponerse, desde la Edad Media, como una de las plazas mercantiles más importantes de Castilla. La ciudad del Arlanzón encauzaba el tráfico de la lana producida por el real consejo de la Mesta para despacharla posteriormente hacia los reinos extranjeros[4]. Para impulsar este comercio internacional, los castellanos establecieron unas redes comerciales implantando colonias mercantiles en las principales plazas extranjeras[5]. Los burgaleses hacían sobre todo comercio con Brujas porque en esta plaza disfrutaban de varios privilegios comerciales, y porque allí se encontraba la estapla que les permitía introducir la lana en Flandes libre de impuestos[6].

Los puertos cantábricos desempeñaron un papel clave en esta actividad comercial castellana en pleno auge, sobre todo a partir del siglo xv. Gracias a sus naves, los marineros permitieron conectar Castilla con las diferentes plazas mercantiles europeas transportando los productos de consumo necesarios para satisfacer una demanda cada vez mayor. El auge del comercio tuvo por consecuencia el desarrollo del transporte marítimo en los puertos cantábricos.

Obviamente, los beneficios generados por esta nueva actividad despertaron el interés de la corona, que vio presentarse una nueva forma de realizar ingresos: aplicar un nuevo gravamen sobre las entradas y salidas de mercaderías del reino por via marítima: los diezmos de la mar.

Debido a la escasez de fuentes documentales y a la multiplicidad de términos fiscales, el origen de este tributo es difícil de establecer. Los diezmos de la mar aparecen bajo una forma primitiva en 1192 cuando Alfonso VIII concedió a la catedral de Burgos los diezmos del portazgo de las mercancías de los puertos de Santander y Castro Urdiales[7]. Gracias a un arancel de aduanas, de finales del siglo xiii, correspondiente a los puertos de Santander, Castro Urdiales, Laredo y San Vicente de la Barquera, este tributo aparece asentado de manera definitiva en las cuatro villas marineras cántabras que conformarán a finales del siglo xv y principio del siglo xvi el corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa de la

4. Basas Fernández, M.: *El Consulado de Burgos en el siglo xvi*. Burgos, Excelentísima Diputación Provincial de Burgos: V Centenario del Consulado del Mar de Burgos (1494-1994), 1994, edición facsímil, Aldecoa, p. 30.

5. Casado Alonso, H.: «Crecimiento y apertura…», *op. cit.*, pp. 42-43.

6. Casado Alonso, H.: *El triunfo de Mercurio…, op. cit.,* p.63.

7. Díez de Salazar Fernández, L. M.: *El diezmo viejo y seco, o diezmo de la mar de Castilla (s. xiii-xvi)*. San Sebastián, 1983, pp. 9-10. Prudentemente, el autor señala que estos diezmos están vinculados con el derecho de portazgo al tratarse de «diecimas portatici», con lo cual cabe la posibilidad de que no sean diezmos de la mar.

Mar[8]. Este arancel permitió fijar en el tiempo la costumbre tributaria, a la vez que daba fe de la importancia cada vez mayor del tráfico comercial marítimo en los puertos cantábricos.

Tabla 1. Relación de los diezmos de la mar cobrados en las aduanas de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar y del Señorío de Vizcaya (siglos xv-xvi), en maravedís[9]

	San Vicente de la Barquera	Santander	Laredo	Castro Urdiales	Valmaseda	Orduña
1447			445 425		363 260	242 446
1448			938 240		91 545	520 058
1449			414 969		142 037	282 925
1450			1 032 890,5		250 811,5	70 579,5
1451			476 147		200 207	47 696,5
1452			960 291		541 503	135 129
1453			394 378		333 124	95 345
1527			2 243 225		3 137 013	4 789 794
1561	2 964	719 982	4 198 107	89 222	2 215 950	6 657 083
1562	3 316	667 110	8 713 721	141 365	2 930 087	10 089 966
1563	6 180	1 236 330	6 567 099,5	216 695,5	5 013 295,5	12 727 501
1564	6 738	3 203 552,5	10 441 879,5	165 346	6 160 430,5	19 582 696,5
1565	12 065	5 543 125	10 758 460,5	106 094	9 390 193,5	12 445 954
1566	6 360	5 555 299	14 843 852,5	159 402,5	8 123 317,5	21 445 734
1567	1 631	9 116 789,5	19 355 897	204 312	8 123 317,5	21 445 734
1568		7 922 566,5	9 757 116,5	1 312 683	7 845 824	19 124 149

8. Castro, A.: *op. cit.*, pp. 9-13. El autor ha deducido la fecha de redacción de este arancel cotejándolo con los documentos anteriores y posteriores contenidos en el códice escurialense III –Z-13 en el que se halla.

9. Los datos del período 1447-1453 fueron publicados por Franco Silva, A.: «Los condestables de Castilla y la renta de los diezmos de la mar», *En la España medieval*, 12, Madrid, 1989, p. 257. Los datos del período 1561-1584 fueron publicados por Lapeyre, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, 1981, p. 114. Completamos este cuadro con los datos del año 1527 que hemos podido encontrar en el Archivo Histórico Nacional, Sección Nobleza. Frías, caja 93, doc. 1-7.

	San Vicente de la Barquera	Santander	Laredo	Castro Urdiales	Valmaseda	Orduña
1569	6 732	2 351 947	4 175 160	554 142	5 358 437,5	20 451 423
1570	1 660	12 936 893	13 243 432,5	1 156 631,5	3 145 541,5	23 480 235
1571	7 989	4 845 784	13 150 136,5	204 214	4 126 060	19 306 902,5
1572	9 993	3 713 428,5	13 607 366,5	714 515	4 402 162	19 416 239
1573	1 553,5	1 574 993,5	10 840 181	348 253,5	4 642 205	26 408 975
1574	4 977	863 498,5	8 623 505	499 072	3 399 538	22 421 122
1575	3 940	409 531,5	5 376 533	180 332	3 278 353	19 520 090,5
1576	4 991	1 962 304	5 721 250	1 026 248	4 159 378	18 438 500
1577	2 687	2 010 471	3 683 515	176 523	4 928 730,5	17 945 912
1578	9 748	2 515 057	7 714 550	155 048	2 694 272,5	12 130 263
1579	26 307	2 647 376	6 094 458	168 254	4 635 055	12 857 472
1580	14 993	3 230 611	8 711 454	236 595	2 056 096	13 951 194
1581	6 449	2 448 481	10 124 731	202 785	3 200 436	16 581 778,5
1586	63 755	808 281	2 116 971	342 252,5	4 143 980	15 031 424
1587	43 552	223 521	3 274 752	81 554	4 563 076	17 172 492
1588	42 256	269 575	992 652	97 663	2 618 810	14 575 602
1589	40 657	61 638	2 896 495	143 737	2 322 222	10 783 169
1590		98 332	1 199 914	108 714	2 139 014	7 012 554
1594	24 349	156 217		68 776	2 418 979	9 021 823

Este incremento del comercio marítimo tampoco pasó desapercibido para la familia Velasco, que veía transitar por sus tierras las mercancías que circulaban entre las grandes ciudades de Castilla como Burgos, Medina del Campo o Valladolid y los puertos de la cornisa cantábrica. Los Velasco se percataron pronto de la rentabilidad de este derecho aduanero. Así, en 1447 el conde de Haro, Pedro Fernández de Velasco, obtuvo que el rey Juan II otorgase a su familia, durante siete años, el beneficio de los diezmos de la mar cobrados en Laredo, Valmaseda, Orduña y Vitoria en compensación de la pérdida de la villa de Moguer arrebatada por el príncipe de Asturias a su sobrino Martín Fernández Portocarrero[10]. La

10. Franco Silva, A.: *op. cit*, pp. 256-258.

elección de estas cuatro villas no era fortuita por parte de los Velasco puesto que la mayoría de los caminos que unían Burgos a los puertos de Laredo y Bilbao pasaban por sus tierras y villas como la Merindad de Castilla la Vieja, los valles de Soba, Mena, y Tobalina o las villas de Valmaseda y Medina de Pomar. Por lo cual, la familia Velasco sabía qué puertos eran los más activos, y por lo tanto los más rentables desde un punto de vista fiscal. El conde de Haro acertó en sus cálculos y pudo ingresar con los diezmos de esas cuatro aduanas un total de 8.408.902 de maravedís entre 1447 y 1453.

Las ganancias acumuladas en ese período de siete años motivaron a los Velasco para recuperar esta renta una vez este plazo finalizado. Así, a lo largo de los años el hijo del conde de Haro, Pedro Fernández de Velasco pudo conseguir del rey Enrique IV varios juros situados sobre los diezmos de la mar a cambio de su apoyo en la lucha que mantenía contra su medio hermano Alfonso para conservar la corona de Castilla. Ante la presión y la falta de recursos económicos, el 1 de abril de 1469 Enrique IV acabó cediéndole de manera perpetua la totalidad de los diezmos de las aduanas de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, de Vizcaya y de Guipúzcoa[11]. De esta manera, los Velasco gozaron de las rentas de este derecho, hasta que el condestable don Pedro Fernández de Velasco falleció en 1559 sin dejar herederos.

2. La gestión de los condestables

A partir de 1469, el condestable, el conde de Haro don Pedro Fernández de Velasco, y sus descendientes gestionaron e hicieron fructificar una de las mayores rentas del reino de Castilla. Pero, se sabe poco de los beneficios que realizaron los Velasco de los diezmos de la mar por falta de documentación. La contabilidad llevada por los administradores de los condestables está aún por encontrar y las informaciones de las que disponemos son escasas e indirectas. Solo se han podido recuperar hasta esta fecha las cuentas generales correspondientes a las aduanas de Laredo, Valmaseda, Orduña y Vitoria de los años 1447-1453 y del año 1527. Durante este año de 1527, el condestable cobró más de diez millones de maravedís. La diferencia de ingresos recaudados respecto al siglo xv debe analizarse con prudencia, puesto que a principios del siglo xvi España conoció una «revolución de los precios»[12]. Así, las cifras de 1527 corresponden a un período inflacionario que explica en gran parte este incremento.

11. *Idem*, pp. 259-260.
12. Hamilton, E. J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona, Crítica, 5.ª ed., (trad.), 2000, pp. 199-208. Entre 1502 y 1527, el autor calcula que los precios aumentaron en Castilla la Vieja en un 43%.

No obstante, resulta imprescindible tomar en cuenta otros factores que hicieron de los diezmos de la mar una renta beneficiosa para los Velasco. Uno de ellos es el acuerdo alcanzado entre el condestable y los mercaderes de Burgos en 1503. Ambas partes firmaron ese año un nuevo arancel impositivo sobre los diezmos de la mar que contemplaba unos incrementos de tasas y la imposición de productos exentos de diezmos hasta entonces[13]. Por otra parte, la creación del Consulado de Burgos el 22 de junio de 1494 y del Consulado de Bilbao el 22 de junio de 1511 supuso una consolidación del tráfico mercantil por los puertos de Laredo y Bilbao entre los siglos xv y xvi. Estas corporaciones potenciaron los intercambios, generando mayores beneficios para los Velasco en las diferentes aduanas.

La evolución de los diezmos cobrados en cada aduana por los Velasco, constituye otro dato significativo. De los beneficios recaudados entre 1447 y 1453 se puede observar que los ingresos obtenidos de los gravámenes aplicados a los productos que pasaban por el puerto de Laredo igualaban, o llegaban incluso a triplicar, los que se recaudaban en las aduanas de Valmaseda y Orduña por donde pasaban las mercancías que iban o venían del puerto de Bilbao[14]. En cambio, en 1527, las cuentas apuntan un cambio importante en los flujos comerciales, puesto que las aduanas vizcaínas resultaron más rentables al recaudar tres veces y medio más dinero que la de Laredo. De lo cual se puede deducir, que el tránsito de las mercaderías se desplazó, en gran parte hacia Bilbao, entre esas dos fechas.

En efecto, la pragmática de 1494 que otorgaba un consulado mercantil a Burgos indicaba que los mercaderes de esta ciudad solían fletar para los portes de sus mercaderías tanto en los puertos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar como en los del señorío de Vizcaya o en los de la Provincia de Guipúzcoa[15]. Es decir que, se puede presumir que en el siglo xv había una repartición del tráfico mercantil por los diferentes puertos de la costa cantábrica. Pero, los bilbaínos no se contentaron con ser transportistas por cuenta de los burgaleses, sino que se implicaron en el comercio actuando como mercaderes. Una de las posibles razones que expliquen este fenómeno puede ser sin duda la exportación de hierro. En efecto, este metal se extraía sobre todo en las riberas del Nervión[16] y era exportado principalmente por Bilbao. La venta de hierro en Europa permitió a los bilbaínos tratar

13. Díaz de Salazar Fernández, L. M.: *op. cit.*, p. 27. Este nuevo arancel cuadriplicaba las tasas del anterior establecido en 1488 y añadía 237 nuevas mercancías.

14. Por privilegio, Vizcaya estaba exenta de derechos. Solo se pagaba el diezmo en la frontera del señorío de Vizcaya con Castilla, en las aduanas de Valmaseda y Orduña.

15. Basas Fernández, M.: *op. cit.*, p. 36.

16. Terán Álvarez, M. y Solé Sabarís, L.: *Geografía regional de España*. Vol. II, Barcelona, Ariel, 4.ª ed., 2.ª reimpresión, 1982, p. 89.

con plazas extranjeras y fue una iniciación al comercio que se añadía a su papel de transportistas para los mercaderes burgaleses. Así, consiguieron implantar una colonia de mercaderes en Brujas de manera muy temprana[17]. En el último cuarto del siglo xv, el puerto vizcaíno conoció un verdadero auge económico debido a la actividad de sus mercaderes. El abandono progresivo de la navegación de transporte a favor de la actividad comercial en el siglo xvi confirma la idea según la cual los vizcaínos pudieron convertirse en actores comerciales, al contrario de los marineros de las Cuatro Villas que no dejaron de obrar como transportistas para el consulado de Burgos[18].

Por consiguiente, el auge del puerto vizcaíno como plaza comercial fue uno de los motivos que explican la competencia que surgió entre Bilbao y Burgos desde mediados del siglo xv[19]. Las rivalidades económicas entre ambas ciudades, culminaron con la creación del consulado de comercio bilbaíno, 17 años después de que los Reyes Católicos concedieran a los burgaleses el suyo. El notable incremento de rentas de los diezmos de la mar, que se observa en 1527 en las aduanas de Valmaseda y Orduña, coincide con la creación de un consulado, que potenciaba el tráfico mercantil por el Nervión desde 1511. La importancia del tráfico comercial del puerto bilbaíno permaneció vigente, aún después de la pérdida de los diezmos de la mar por la familia Velasco en 1559.

Por otra parte, si los diezmos de la mar nos permiten deducir que la influencia del consulado de Bilbao acabó postergando el flujo mercantil del puerto laredano, pocas informaciones proporcionan sobre los puertos de Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera y Santander. De estos tres puertos, la escasa documentación de la casa de Velasco no hace la menor referencia.

A falta de otra documentación que lo acredite, los más de diez millones de maravedís que se cobraron en las casas de aduanas en 1527, dejan suponer que los condestables gozaron durante noventa años de una renta lucrativa.

Pero la tarea no siempre resultó fácil, puesto que los Velasco tuvieron que enfrentarse con varias oposiciones locales. La gestión de los diezmos supuso en numerosos casos llegar a acuerdos con las poblaciones locales o litigar en la Real Chancillería de Valladolid cuando las partes no encontraban una solución. Esta situación se planteó a los Velasco cuando, la provincia de Guipúzcoa, se negó a aplicar el cobro del nuevo arancel que el condestable había firmado en 1503,

17. Ibarra y Bergé, J.: «Vizcaínos en Brujas», *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País,* 3-4, San Sebastían, 1952, p. 348.

18. Priotti, J.-P.: *Bilbao et ses marchands au xvie siècle : Genèse d'une croissance*. Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2004, p. 32.

19. Basas Fernández, M.: *op. cit.*, pp. 36-39.

con los mercaderes burgaleses. Los concejos de San Sebastián y de Fuenterrabía, rechazaron formalmente la aplicación de estas nuevas cuotas impositivas.

El nuevo arancel planteaba un serio problema porque suponía un aumento considerable del gravamen sobre las mercancías. Si bien este impuesto recaía, en su mayor parte sobre los negociantes burgaleses, por ser los principales importadores y exportadores, también afectaba a las poblaciones locales, que debían igualmente tributar, para poder traer o llevar productos necesarios para el consumo de las villas portuarias y sus comarcas.

Las instituciones guipuzcoanas se opusieron a la aplicación de este arancel originando así un largo pleito con los Velasco de 1503 hasta 1553[20]. La justicia falló a favor de las villas guipuzcoanas que exigían tributar ateniéndose al diezmo viejo que estaba en vigor y que estaba recogido en un arancel fechado en San Sebastián en 1488[21]. Las tasas rebajadas de este arancel, permitieron a Guipúzcoa ser una provincia casi exenta de derechos de aduanas, a lo largo del siglo XVI.

Los diezmos de la mar fueron más rentables y más fáciles de gestionar en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar para los condestables, puesto que en estos puertos se aplicó el arancel de 1503 acordado con el consulado de Burgos[22]. No obstante, si bien los vecinos de las Cuatro Villas no manifestaron una oposición tan virulenta como lo hicieran los guipuzcoanos, sí que consiguieron negociar varios términos de este acuerdo, entre el condestable y los mercaderes burgaleses para que, las poblaciones locales, no se vieran afectadas por el incremento de los diezmos. Así lo confirma el acuerdo pactado en Medina de Pomar el 09 de julio de 1523 entre los vecinos de Laredo e Iñigo Fernández de Velasco[23]. Este asiento tomado entre el condestable y la villa, resuelve el problema del perjuicio económico sufrido por los vecinos, obligados a tributar en concepto de diezmos de la mar, en las mismas condiciones que los tratantes de Burgos. Por esta razón, el

20. González, T.: *Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas*. Madrid, tomo I, pp. 308-358; Díez de Salazar Fernández, L. M.: *op. cit*., pp. 25-43.

21. Los vecinos de San Sebastián rechazaron el nuevo arancel de 1503 tanto más cuanto que la ciudad había sufrido un grave incendio en 1489 y habían obtenido de los Reyes Católicos una exención de derechos aduaneros por un período de 20 años.

22. Ulloa, M.: *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*. Madrid, 1986, 3.ª ed., p. 310. Al comparar las tarifas aduaneras del arancel de San Sebastián de 1488 y las del arancel de 1503, el autor pone de realce la diferencia de imposición: se pagaba hasta diez veces más por el mismo metal en las aduanas de las Cuatro Villas y de Vizcaya que en las de las villas marineras de Guipúzcoa.

23. Archivo Histórico Provincial de Cantabria [en adelante AHPC], Villa de Laredo, leg. 22, doc. 22 (09/07/1523).

acuerdo alcanzado entre ambas partes preveía unas condiciones específicas para los habitantes de la villa marinera.

El condestable acordaba con los laredanos poder exportar libremente hierro y acero a reinos extranjeros, con la condición de que el metal vendido sirviera para adquirir productos que se traerían para el consumo de la villa y su comarca. Así, el vecino que sacaba hierro o acero no tenía que pagar los dos maravedís por cada quintal exportado, según lo exigía el arancel de 1503 si regresaba con provisiones para el abastecimiento de la villa[24]. Otro apartado de gran importancia en este asiento es el que regulaba la fiscalidad de todos los productos relacionados con la construcción, reparación y suministros de naves, actividades fundamentales en una villa marinera como Laredo. El acuerdo estipulaba que las telas de olona para confeccionar las velas, la resina, el sebo y todos los artículos de madera serían productos totalmente exentos de diezmos puesto que servían a la reparación o las fabricaciones de naves[25]. El objetivo de esta medida era preservar las actividades marineras de los vecinos tanto en relación con la pesca como en relación con el transporte comercial. Esta protección fiscal se extendía también, en cierto modo, a todos aquellos forasteros que se veían obligados a entrar en el puerto de Laredo de manera forzosa, por mal tiempo o por una avería mayor de la nave que requiriese reparaciones. En dichos casos, cuando las mercancías eran desembarcadas o trasladadas a otra embarcación de forma temporal, el condestable no exigía tributo alguno. De la misma manera, los productos introducidos para el consumo diario de los vecinos quedaban también exentos de diezmos[26]. Por último, el condestable se comprometía a renunciar al cobro del diezmo sobre los productos locales, elaborados por los laredanos, exportados a otras partes del reino de Castilla, y aceptaba aplicar una imposición moderada cuando los vecinos de Laredo llevaban mercaderías a Portugal o «allende la mar» por su propia cuenta[27].

24. *Idem*. El asiento especifica como destinos posibles Flandes, Bretaña, Francia y Portugal.

25. *Idem*. «[…] que si algunos vezinos truxeren o compraren algunas olonas que son para hazer velas de naos y nabyos y pinaças y barcos de pescar que es cosa neçesarya para ellos que de las tales olonas no paguen nyngun dyezmo. Otrosi que si algunos vecinos truxeren o conpraren en la concha e abra desta dicha villa rasyna o gema o sebo otras cosas semejantes que sea para adereçar los dichos nabyos fustas y naos y pinaças y bateles suyos que son cosas neçesaryas para ellos que de lo tal no paguen dyezmo nynguno. […] Otrosi que de tabla de roble ni tabla de pyno ni borne ny mastes ny bergas ny rremos ny otra cosa de madera de qualquyer cosa que sea que en esta villa y su habra se bendyere y descargare para la probysyon de la villa e sus comarcas no pague diezmo nynguno».

26. *Idem.* Concretamente el documento hace referencia a los productos siguientes: aceite, cebo, resina, cera, alquitrán, gema, higos secos, azúcar, alcaparras, azufre, salitre, droguerías y especias.

27. Los laredanos solo tenían que pagar el albalá de guía cuando despachaban género hacia Castilla. Las exportaciones de hierro hacia Portugal eran sujetas a un tributo particular: los

No obstante, es importante apuntar los límites de estos privilegios fiscales acordados por el condestable a las poblaciones locales. En realidad, este acuerdo que concedía varias rebajas y exenciones fiscales sobre los diezmos de la mar, solo permitía a las poblaciones locales mantener unos intercambios comerciales marítimos de subsistencia, porque el arancel estipulaba claramente que el vecino de Laredo que quisiera dedicarse al trato con Burgos importando y exportando mercaderías tenía que tributar de la misma manera y bajo las mismas condiciones que los mercaderes burgaleses[28].

Esta desgravación sobre los productos de abastecimiento para las poblaciones locales se mantuvo vigente en el tiempo, no solo en Laredo, sino también, en las demás villas de la Costa de la Mar, incluso después de que Felipe II recuperara la renta de los diezmos de la mar tras la muerte del condestable en 1559. Cuando los diezmos volvieron a pasaron bajo control regio, los administradores nombrados por el rey quisieron optimizar los ingresos de esta renta rescindiendo este privilegio e intentando gravar los intercambios que las cuatro villas marineras mantenían con Vizcaya y Guipúzcoa. Así, en 1581, el Licenciado Escobar empezó a exigir el pago del diezmo a los habitantes de las Cuatro Villas que traían productos para el consumo de los vecinos[29]. Esta nueva imposición originó una queja conjunta de las villas marineras y el rey ordenó a su administrador que cesara este cobro y que respetara los privilegios acordados entre las poblaciones locales y el condestable.

3. La recuperación de los diezmos de la mar por Felipe II

El 10 de noviembre de 1559 fallecía el condestable, don Pedro Fernández de Velasco, sin dejar herederos. Tres días después, Felipe II ordenó a sus contadores mayores recuperar los diezmos en su favor[30]. El 15 de noviembre se remitía una carta a los corregidores de las Cuatro Villas, como a los de Vizcaya, Guipúzcoa, Medina del Campo y Álava para que apartaran a los diezmeros del condestable y

---

laredanos solo debían abonar un maravedí para poder llevar un quintal de hierro a Portugal y dos maravedíes para llevarlo a otros reinos extranjeros.

28. *Idem*, f.7r, f.9r: «Si las tales mercaderyas o algunas dellas el tal bezino o vezinos las quysiere llebar o enviar fuera de la dicha villa a la çiubdad de Burgos o a otras partes que de las tales mercaderyas paguen de diezmo segund por la forma que los mercaderes de la dicha çiudad de Burgos sienpre fue acostumvrados […] que sy lo vendyere que no sea para probysyon dela dicha villa y de sus comarcas o lo envyare por tierra a la ciudad de Burgos y a otras partes que este tal pague dyezmo y derechos que debyere».

29. Archivo Municipal de Santander [en adelante AMS], leg. A-4, n°39 (14/08/1581).

30. Archivo General de Simancas [en adelante AGS], Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 36, doc. 46 (1559).

nombraran a personas de confianza para cobrar, de allí en adelante, este impuesto en favor de la corona[31]. En el espacio de pocos días, el rey había arrebatado los diezmos de la mar a Íñigo de Tovar, marqués de Berlanga, sobrino y sucesor del condestable, aduciendo que no era un heredero directo. El rey basaba su argumentación en una interpretación del privilegio original concedido por Enrique IV: la corona consideraba que la extinción de la línea sucesoria ponía fin a este privilegio y significaba la reincorporación de esta renta a la hacienda real. Íñigo de Tovar llevó el caso ante la Chancillería de Valladolid con la esperanza de poder anular esta decisión y recuperar los diezmos de la mar. Su demanda fue rechazada definitivamente en 1573 tras dos sentencias en favor de la administración real[32].

Felipe II actuó con rapidez y de manera eficaz. El 14 de marzo de 1560 nombró al contador Agustín de Zárate para inspeccionar las aduanas, tomar cuentas a los diezmeros y remitir los primeros informes. Las cartas de Zárate describen una organización confusa en las diferentes casas de aduanas: los fraudes se podían cometer con facilidad y los diezmeros se destacaban por sus negligencias y su inexperiencia, sobre todo en Vizcaya[33]. El caso más llamativo era el de la aduana de Valmaseda en la que Juan de los Llamos y Francisco de Carranza, desempeñaban el cargo de diezmero. Zárate lamentaba la incompetencia de Carranza por ser mesonero y acusaba a Juan de los Llamos de nepotismo porque había nombrado a las guardas de aduana que residían en El Berrón (Burgos) entre sus familiares, dejando así impunes los abusos que éstos cometían contra los mulateros[34]. El problema era grave porque cada casa de aduana funcionaba en relación con las guardas. Éstos, eran unos vigilantes apostados en las comarcas interiores que debían cerciorarse de que las mercancías no se descaminaban, y de que los transportistas estaban en posesión de los correspondientes albalaes de guía, expedidos por los diezmeros, certificando que los productos habían sido convenientemente gravados en la aduana. Lógicamente, las guardas se situaban a medio camino entre la costa y Burgos: las de la aduana de Laredo se encontraban en Medina de Pomar[35] y las de la aduana de Santander residían en Cilleruelo de Bezana[36].

La comisión de Agustín de Zárate terminó a finales de 1560. El 30 de enero de 1561, Juan de Peñalosa fue nombrado administrador general de los diezmos de

31. González, T.: *op. cit*. Tomo II, Madrid, 1829, pp. 133-138.
32. Franco Silva, A.: *op. cit.,* p. 277.
33. Lapeyre, H.: *op. cit.*, p. 80.
34. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 37, doc. 155 (01/10/1560).
35. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 37, docs. 152 (01/06/1560) y 156 (01/04/1560).
36. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 37, doc. 155 (01/10/1560).

la mar para seguir la tarea de reorganización y supervisión iniciada por Zárate[37]. Para medir la importancia del cargo desempeñado por este funcionario en la reestructuración de los diezmos, es importante mencionar que el monarca le había remitido instrucciones precisas[38] y le había otorgado unas facultades especiales para poder llevar a cabo esta misión. Juan de Peñalosa tenía, no solamente un papel administrativo sino que también tenía facultad para instruir y fallar judicialmente, dictando sentencia, en los casos de introducción fraudulenta de mercancías. El administrador general de los diezmos tenía por lo tanto un poder judicial que entraba en competencia con las facultades del corregidor. Esta situación originó conflictos, como ocurrió en Laredo el 4 de julio de 1563. En plena noche el alguacil Gaspar Velez, detuvo en plena calle a Pedro de Tarrueza, a Mateo de Carranzo, a Gonzálo de Pámanes y a Diego de Escobedo llevando una caja con seis piezas de brocado que habían descargado de la pinaza en la que habían venido desde Bilbao por la mañana[39]. Fernando de Vega, corregidor a la sazón de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, decretó el secuestro de las telas y se dispuso a recoger información de testigos hasta que Juan de Peñalosa intervino, nombrando a Arnao del Hoyo Somado para inhibir al representante del rey y empezar los primeros trámites para instruir el caso.

Peñalosa se destacó por la calidad de sus informes y de su correspondencia. A lo largo de los 19 años en los cuales desempeñó este oficio, dejó una contabilidad ininterrumpida para todas las aduanas de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, de Vizcaya, de Guipúzcoa y de Álava. Se han podido así recuperar todos los datos de los períodos 1561-1581; 1586-1590 y los del año 1594[40]. La labor de Juan de Peñalosa constituye así una de las fuentes más valiosas disponibles a la hora de estudiar el comercio internacional marítimo de Castilla en el siglo XVI.

Las cifras arrojadas por la contabilidad de estas aduanas llevada por la corona de 1561 a 1594, señalan claramente la preponderancia de Bilbao frente a los demás puertos de la zona del nordeste de la península[41]. Se confirma así la tendencia que habíamos observado en las rentas de 1527.

37. Lapeyre, H.: *op. cit*, p. 80.
38. AHPC, Villa de Laredo, leg. 6, doc. 1, ff. 126-131 (29/12/1562).
39. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 49, doc. 78 (13/07/1963).
40. Los períodos 1582-1585 y 1591-1593 no figuran en las cuentas de la hacienda real porque durante esos años los diezmos de la mar fueron arrendados a particulares.
41. Lapeyre, H.: *op. cit*, pp. 114-115.

Tabla 2. Total de los diezmos cobrados en las Cuatro Villas y en Vizcaya de 1561 a 1594 (en maravedís)

Orduña y Valmaseda (Bilbao)	588.060.749,5
Laredo	206.183.190
Santander	77.092.694,5
Castro Urdiales	8.860.429,5
San Vicente de la Barquera	355.842,5

Los diezmos recaudados en las aduanas vizcaínas fueron casi tres veces superiores a los que ingresaron los diezmeros en Laredo y siete veces mayores que los de la aduana de Santander. Así, las rentas sacadas de las aduanas de Orduña y Valmaseda representaron el 66% de los beneficios totales obtenidos en los territorios de Vizcaya y de las Cuatro Villas. En cuanto a Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera, la nimiedad de los beneficios sacados de los diezmos de la mar, señala que estos puertos quedaron más bien al margen de los intercambios comerciales marítimos, con una presencia de esta actividad casi anecdótica en el caso de San Vicente de la Barquera.

4. Las particularidades del tráfico comercial en Santander

Las cuentas iniciadas por Juan de Peñalosa en 1561 resultan fundamentales para determinar el papel desempeñado por Santander en el tráfico comercial del siglo xvi. A pesar de los inevitables altibajos, marcados por el contexto económico de la época, salta a la vista la superioridad del rendimiento de la aduana de Laredo sobre la de Santander. Según los datos conservados, se puede calcular que los diezmos en Laredo rozaron una media de casi ocho millones de maravedís anuales entre 1561 y 1594, mientras que en Santander la media de este impuesto no llegó a superar los tres millones de maravedís en el mismo período. Los cómputos de los diezmeros en la segunda aparte del siglo xvi parecen indicar que el tráfico de mercaderías era mucho más intenso en Laredo que en Santander. Estos cálculos plantean el problema de saber por qué estos ingresos resultaron tan inferiores en Santander, sobre todo cuando otras fuentes documentales ponen de realce el papel dominante de este puerto en la exportación de lanas.

En efecto, gracias a la contienda que existía entre mercaderes de Burgos y transportistas vizcaínos, el concejo santanderino había firmado en 1453 un acuerdo con los tratantes de la ciudad del Arlanzón, para poder exportar a menor precio las sacas de lanas[42]. Varia documentación posterior, corrobora la preponderancia de Santander en la expedición de vellones a lo largo del siglo XVI. La contabilidad anotada en el cuaderno de fletamentos del puerto santanderino de 1545 a 1551 señala, que esta villa era el eje central del transporte lanero en este litoral[43]. De la misma manera, los registros comerciales del consulado de la nación española en Brujas confirman a su vez que las lanas salían mayoritariamente de Santander[44]. Tanto las cifras de los derechos cobrados sobre este producto entre 1561 y 1594[45] como los registros de exportación de 1558 a 1584[46] coinciden para hacer de Santander el principal puerto de salida de lana en el siglo XVI, encauzando el 80% del tránsito de las exportaciones por los puertos de la cornisa cantábrica.

Por lo tanto, la explicación que puede aclarar esta paradoja debe buscarse en otra parte, en una época anterior a la recuperación de los derechos de aduanas por Felipe II. No disponemos de cifras antes de esta fecha para Santander. Pero, varias fuentes documentales en relación con la administración de los diezmos de la mar, permiten colegir algunas informaciones sobre este puerto en la primera mitad del siglo XVI, que podrían explicar esta diferencia de ingresos aduaneros con Laredo. Concretamente, se trata de una serie de quejas emitidas por el concejo de Santander, cuyos miembros denunciaban la gestión realizada por los administradores del condestable. Según los regidores, estos aduaneros eran los responsables de obstaculizar el tránsito de las mercaderías por el puerto de la villa. Las primeras noticias de este problema se fechan en 1521, cuando la municipalidad santanderina protestaba porque los diezmeros del condestable, no permitían que las mercaderías venidas con los retornos de los barcos que habían zarpado con

42. AHPC, Juntas Territoriales Antiguas, leg. 37, doc. 4 (08/08/1453); Suárez Fernández, L.: *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid, 1959, p. 121; Maza Solano, T.: «Manifestaciones de la economía montañesa desde el siglo IV al XVIII», *Aportación al estudio de la historia económica de la montaña*. Santander, 1957, pp. 214-218.

43. Maza Solano, T.: *op. cit*., pp. 316-362.

44. Archivo Municipal de Brujas. Spaans archief. Libro de rótulos de la nación de España (1550-1573).

45. Lapeyre, H.: *op. cit.,* p. 197. El autor recoge todos las cantidades ingresadas en concepto de derecho de lanas en Santander, Laredo, Bilbao, Deva y San Sebastián.

46. Casado Soto, J. L.: «Actividad económica de las Cuatro Villas de la Costa», *Cantabria a través de su historia. La crisis del siglo XVI*. Santander, 1979, pp. 161-163.

lanas, pudieran ser descargadas en el puerto de Santander[47]. Los aduaneros del condestable se negaban a gravar las mercancías y a expedir los correspondientes albalaes de guía, para que éstas pudieran ser transportadas por los arrieros hasta Castilla. Al contrario, los registradores del condestable enviaban todas las naves a descargar y a pagar el diezmo al puerto de Laredo, alegando que no se podían introducir mercaderías por Santander porque no disponían de autorización para ello. Para los regidores santanderinos, esta decisión tenía una explicación muy sencilla: el transporte desde la costa hasta Castilla resultaba mucho más rentable al condestable cuando el género se despachaba desde Laredo o Bilbao porque los caminos de estos dos puertos pasaban por territorios pertenecientes al condestable. Es decir, que este no solamente exigía de los mercaderes el pago del diezmo cuando el género pasaba por la aduana, sino que también cobraba todos los portazgos y otros derechos de paso y tránsito que le correspondían dentro de sus tierras. Los regidores explicaban en cambio que para Santander la situación era diferente, porque desde esa villa los caminos que iban a Castilla no pasaban por tierras del condestable hasta llegar a Cilleruelo de Bezana[48].

Según estas alegaciones, el tráfico mercantil rendía menos beneficios a los Velasco cuando pasaba por Santander, y por ese motivo tenían mayor interés en potenciar el transporte por Laredo y Bilbao. El rey ordenó que se hiciera una información, pero no hay constancia de que la corona interviniera con posterioridad, y la situación no mejoró para Santander. Al contrario, pareció haberse deteriorado porque, en 1555, la villa volvió a reiterar la misma queja, añadiendo esta vez que los diezmeros del condestable imponían una sanción de 2.000 ducados, a toda nave que no fuera a descargar a Laredo[49].

Este desvío del tráfico mercantil fue sin dudas unas de las claves que permiten explicar la diferencia notable de ingresos en diezmos, entre el puerto de Laredo y el de Santander en el siglo XVI. En efecto, en una carta de octubre de 1560, Agustín de Zárate confiaba haber sido testigo de un suceso insólito ocurrido en el puerto de Santander. El diezmero mayor de Felipe II relató que había venido de Flandes la nave de Juan de Motellano, vecino de Portugalete, para descargar su mercancía, algo que era en términos del funcionario «cosa harto nueva porque alli pocas o ninguna vez suele venir mercaderia de Flandes ni Françia que no sea pastel porque se lleva en carros de que alli ay abundancia a Burgos»[50]. La llegada de mercaderías al puerto santanderino fue un acontecimiento tan inusual que el diezmero de la

47. AMS, leg. A-2, doc. 32 (16/03/1521).
48. *Ibidem.*
49. AMS, leg. A-3, doc. 62/1 (1555).
50. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 37, doc.155 (01/10/1560).

aduana de Santander, Sebastián de Bolívar, no supo cómo gravar los productos. Para remediar este problema Agustín de Zárate le remitió una copia de un antiguo arancel y dio instrucciones a las guardas de Cilleruelo de Bezana para despachar correctamente los productos hasta su destino final[51].

Este valioso testimonio nos revela que el transporte comercial por Santander se basaba casi exclusivamente en las exportaciones, y que el único producto que se introducía para llevar a Castilla era el pastel. Pero la carta de Zárate también hace referencia a un elemento característico de Santander: la utilización de carros para realizar el transporte de mercancías entre los muelles de esta villa y Burgos. La explicación del administrador del rey no deja lugar a dudas. La importación del pastel por este puerto se debía a una presencia considerable de carros. La abundancia de carruajes en Santander no era fortuita y se puede relacionar con el transporte de lanas desde Castilla. El puerto santanderino había sido elegido por los mercaderes burgaleses, como puerta de salida para las lanas, por las facilidades ofrecidas por el transporte. En efecto, Santander estaba conectada, desde la época medieval, con la meseta castellana mediante unos caminos que permitían el uso de carros al contrario que Laredo y Bilbao, desde donde el transporte solo se podía realizar con mulas[52]. Era una ventaja que los regidores de Santander no dejaron de recordar a los burgaleses cuando afirmaban disponer de una amplia oferta en transporte carretil en la zona de Campoo[53]. La presencia de un almacén de lanas en Corconte, junto al puerto del Escudo y cerca de la estratégica comarca de Campoo y su cabaña, parece confirmar el uso de los carros para el transporte de sacas hacia Santander[54]. El carro resultaba mucho más económico y práctico para el acarreo de mercancías de gran volumen, como las sacas de lana y las cargas de pastel. De esta forma, no era necesario desmenuzar el género como era preciso hacerlo con mulas[55]. Los carreteros se concentraron así en el eje Burgos-Santander rentabilizando el porte con partidas de lanas hacia la costa y retornos a Castilla con cargas de pastel.

Este transporte carretil parece haber condicionado el comercio marítimo del puerto santanderino especializándolo en exportaciones de vellones e importaciones

51. *Idem*: «el dezmero de aquella villa que es Sebastian de Bolivar no tenia nomina ni experiençia de lo que avia de cobrar le enbie el aranzel antiguo y los avisos de como se avia de regir en el despacho de las mercaderias y di noticias a las guardas por donde avia de passar».

52. AMS, leg. A-3, n° 62-2 (1555).

53. *Idem*: «Toda la carreteria de Canpo y las Montañas comarcanas que es la mas y mejor de España confina con el camyno de Santander a Burgos y no con el de Laredo y Bylbao»

54. Lanza García, R.: *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen: Cantabria, siglos XVI-XVIII*. Santander, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, p. 203.

55. AMS, leg. A-3, n° 62-2 (1555).

de pastel. La contabilidad de los diezmos de la mar confirma las informaciones proporcionadas por Agustín de Zárate sobre el pastel, un producto que solía venir en su gran mayoría de la región de Toulouse en el sudoeste de Francia[56]. En efecto, el registro de la aduana santanderina de noviembre y diciembre de 1559 apunta un ingreso de 3.420 maravedís correspondientes al diezmo de 60,5 sacas de pastel[57]. Lo que llama la atención en esta nómina es la ausencia de otras mercaderías. Así, el único producto que parece haber sido introducido por Santander a finales del año 1559 fueron cargas de pastel, tal y como lo confirma el testimonio de Agustín de Zárate unos meses después. De esta manera, considerando la baja rentabilidad en diezmos de la mar, los fuertes ingresos en derecho de lanas y la presencia de pastel, como único producto de importación en los registros de la aduana, se puede concluir que Santander se consolidó a lo largo del siglo xvi ante todo, como puerto de exportación, una actividad que perduró en el siglo siguiente[58].

5. El dinamismo del puerto de Laredo

Según el testimonio de los regidores santanderinos, Laredo era en el siglo xvi un puerto dedicado sobre todo a la importación de género gracias a la influencia de los condestables de Castilla. Las cuentas establecidas con posterioridad a la muerte de Pedro Fernández de Velasco, en 1559, por los diezmeros de Felipe II señalan que el tráfico de importación hacia el puerto laredano, permaneció vigente aún después de que la corona recuperara la administración de los diezmos. La preponderancia del tránsito comercial de Laredo, respecto a los demás puertos de las Cuatro Villas, perduró hasta finales del siglo, a pesar de las recesiones sufridas entre 1575 y 1577, y a partir de 1586, como consecuencias de las revueltas en Flandes.

Cuando en noviembre de 1559 Carlos de Guevara, corregidor de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, recibió la orden de sustituir a los diezmeros del condestable, nombró a Arnao del Hoyo Somado diezmero en la aduana de Laredo. Arnao del Hoyo empezó su labor el 21 de noviembre de 1559. Según lo relata Agustín de Zárate en su correspondencia con los contadores mayores, el laredano era el mejor diezmero de la costa por su eficacia[59]. La satisfacción de Zárate por la

56. Brumont, F.: «La commercialisation du pastel toulousain (1350-1600)», *Annales du Midi. Revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale. Du commerce à l'urbanisme: Toulouse, xiie-xixe siècles*, tome 106, n.° 205, Privat, 1994, p. 34.

57. AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, leg. 922 (1560).

58. Rodríguez Fernández, A.: «La exportación de lanas por el puerto de Santander en el siglo xvii», *Altamira*, tomo XLVIII, Santander, 1989, pp. 379-404.

59. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 37, doc. 148 (04/05/1560): «El dezmero de esta villa que es el dicho Arnao del Hoyo pareçe por sus quentas hombre de mucho recaudo y

gestión de los diezmos de la mar en Laredo se justificaba por la situación caótica que había podido observar en las demás casas de aduanas.

En el caso de Laredo la situación fue diferente con la labor de Arnao del Hoyo. Se conserva en el fondo de la Contaduría Mayor de Cuentas de Simancas una relación minuciosa de todos los diezmos de la mar que cobró desde el 21 de noviembre de 1559, hasta el 30 de abril de 1560[60]. A lo largo de esos cinco meses apuntó, escrupulosamente, todos los géneros que pasaron por el puerto de Laredo, indicando para cada producto su cantidad, la fecha del cobro, los diezmos correspondientes así como la identidad y el origen del importador. Los cinco meses abarcados por estas cuentas no permiten realizar un análisis exhaustivo del comercio marítimo que transitó por el puerto laredano a lo largo del siglo xvi. Pero este registro de aduana sirve a modo de instantánea para establecer un perfil de los intercambios comerciales entre Castilla y los reinos extranjeros entre 1559 y 1560. Estas fechas presentan un interés histórico puesto que nos sitúan unos meses después de que Felipe II firmara la paz de Cateau-Cambresis. Por lo tanto, estos datos corresponden a un período de crecimiento en el que los intercambios comerciales marítimos conocieron un auge, gracias a la pacificación de las relaciones hispano-francesas.

Las cuentas establecidas por Arnao del Hoyo Somado desgranan, a los largo de los días, todos los productos gravados. Abundan las mercaderías, los pescados (bacalao, salmón, sardinas de Cornuallas), la cera, los tejidos (varas de Holanda, telillas, cozneos, paños de Inglaterra, bayetas, cotonías, fustanes, hileras), los metales (plomo, cobre, latón). Así mismo quedan registradas el paso de 481 cargas de pastel. Las mercaderías constituían claramente la mayoría de los productos descargados. Concretamente, en los cinco meses y una semana en que Arnao del Hoyo percibió un total de 1.485.581,5 maravedís, las mercaderías rindieron 1.091.384,5 maravedís, el equivalente del 73% de todos los beneficios cobrados en la aduana de Laredo. Muy lejos de estas cifras se situaban los diezmos cobrados sobre los demás productos: la cera con 161.884 maravedís, los tejidos y los paños con 98.088 maravedís, el pastel con 46.415 maravedís, los pescados con 40.584,5 maravedís y los diferentes metales que llegaron a sumar 24.029 maravedís. Los demás productos, como el papel, los alfileres o los higos de Portugal tuvieron una importancia muy limitada si se tiene en cuenta que todos ellos llegaron a sumar poco más de veinte mil maravedís. Según estas cuentas, los beneficios sacados dependían más de la importancia del derecho fijado para cada producto,

honrado y el mas habil en negoçio de los que yo aqui conozco y esta en posesion de hombre rico. Suelen pasar sus magestades en su casa quando por aqui han venido».

60. AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, leg. 922 (1560).

en relación a su valor, que de los volúmenes gravados. Es el caso por ejemplo del pescado que transitó abundantemente por el puerto laredano y que no permitió sacar muchos beneficios. Se trataba de un producto sobre el cual pesaba una carga impositiva muy baja, contrariamente a la cera o a los tejidos. Así, el quintal de bacalao se gravaba a 20 maravedís y el millar de sardinas de Cornuallas a 15, cuando se cobraba respectivamente por un quintal de cera o por una unida de paño fino 104 y 304 maravedís.

El producto más abundante y rentable, que constituía casi los tres cuartas partes de la renta de los diezmos de la mar en Laredo, eran las «mercaderías». Desgraciadamente, las anotaciones de Arnao del Hoyo no detallan los productos concretos que venían incluidos bajo esta denominación. No obstante, se sabe que estas mercaderías[61] y las telas procedían de Flandes o de Normandía[62] y que la cera que se compraba en Amberes[63]. En otros términos, la casi totalidad de los diezmos cobrados en Laredo se hicieron sobre productos claramente importados.

Así, las cuentas de Arnao del Hoyo Somado constituyen un testimonio que confirma las alegaciones de los regidores de Santander cuando se quejaban de que el transporte comercial había sido desviado por el condestable hacia Laredo. Este puerto se había convertido en la primera puerta de entrada de los productos importados a Castilla dentro del corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. Parte de esta situación parece haber sido obra del condestable, según el concejo de Santander. Pero la contabilidad de Arnao del Hoyo, y posteriormente la de Juan de Peñalosa, indica que Laredo siguió dominando los flujos de las importaciones aún después de la muerte del condestable Pedro Fernández de Velasco en 1559.

Por lo tanto, la importancia de Laredo en el tráfico comercial marítimo, no se puede justificar solamente con la intervención de los Velasco. Una de las respuestas a este problema, se encuentra en el registro de las lanas que se exportaron desde el puerto santanderino entre 1545 y 1551 y que pone de manifiesto la superioridad laredana en términos de capacidad de transporte. En efecto, el cuaderno de fletes de Santander especifica, cuáles fueron las modalidades de transporte para las sacas de lanas que salieron del puerto de Santander en ese período de seis años. Las cuentas indican que, de un total de 93.666 sacas de vellones, 32.071 fueron cargadas

61. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 192, doc. 7 (11/02/1581).

62. Lucas Villanueva, O.: El comercio internacional castellano a través del puerto de Laredo en la época de Felipe II, según la correspondencia de Simón Ruiz. Tesis doctoral. Departamento de Historia Moderna y Contemporánea. Universidad de Cantabria, 2009, pp. 291-292.

63. *Idem*, pp. 425-426.

en naves de laredanos. Así, los mareantes de Laredo asumieron en ese período el transporte del 32% de los envíos de vellones que salieron por Santander, el puerto de exportación lanera más importante de la costa cantábrica.

El dominio del transporte por los laredanos se explica (en parte) por el número de naves que implicaron en esta actividad. Con 11 naves, Laredo disponía de la mayor flota en los puertos de las Cuatro Villas para el transporte de lanas. Pero, lo cierto es que fueron los barcos vizcaínos los más numerosos en la exportación de vellones desde Santander. De las 73 naves registradas 43 venían del señorío de Vizcaya, sobre todo de Portugalete.

Tabla 3. Cantidad de sacas de lanas exportadas desde Santander (1545-1551)[64]

Puerto de origen de las naves	Unidades de naves	Total de sacas exportadas
Laredo	11	32 071
Santander	6	16 262
Portugalete	17	12 922
Deusto	6	7 938
Castro Urdiales	5	7 750
Bermeo	5	5 944
Santoña	5	2 957
Lequeitio	2	2 700
Ampuero-Noja-Isla	3	2 597
Bilbao	3	2 525
Sestao	3	2 452
Baracaldo	2	2 231
Erandio	2	1 453
Plencia[65]	2	1 289
Somorrostro	1	498

64. Según la transcripción de Maza Solano, T.: *op. cit.,* pp. 316-344.

65. Según Tomás Maza Solano en el documento original figura el nombre de Placencia, una localidad que este autor sitúa en Guipúzcoa. Es más probable que se trate del puerto de Plencia en Vizcaya que antiguamente llevaba el nombre de Placencia (Maza Solano, T.: *op. cit.*, p. 340).

No obstante, contrariamente a las naves laredanas, las naos y galeones vizcaínos no transportaron grandes cantidades de lanas, a pesar de la capacidad de estas naves. En total, no llevaron más del 39% de las sacas de vellones que salieron por el puerto de Santander entre 1545 y 1551. Esta multiplicación de portes reducidos puede indicar que el transporte de lanas desde la Cuatro Villas representaba una actividad complementaria para los transportistas de Vizcaya. Sin duda éstos iban hasta Santander para completar el cargamento de sus naves, antes de hacerse a la mar[66]. En todo caso, estos datos confirman el dominio de las Cuatro Villas, particularmente el de la flota de Laredo, en el transporte marítimo de lanas castellanas hacia el extranjero.

También conviene fijarse en los destinos de las sacas de vellones llevadas por los laredanos. De los 40 viajes apuntados en el cuaderno, los laredanos hicieron 26 portes a Flandes, 11 a Roan y 3 a El Havre. Así, Flandes representaba para los barcos de Laredo el 65% de los transportes de lana. Este dato coincide con las informaciones proporcionadas por las cuentas de Juan de Peñalosa: los retornos se hacían mayoritariamente por el puerto de Laredo y las mercancías que llegaban, como las mercaderías, la cera y las telas, procedían en su gran mayoría de Flandes y de los puertos normandos. El alcance que tuvo el flujo de las importaciones por el puerto de Laredo se explica principalmente, por disponer de un mayor número de naves respecto a los demás puertos de las Cuatro Villas. No obstante, es importante recordar que los circuitos comerciales marítimos se caracterizaban por su inestabilidad y fragilidad. En determinadas ocasiones, el tráfico podía cesar o menguar por motivos un tanto triviales como lo relataba Agustín de Zárate en sus cartas. En octubre de 1560, explicaba que no había venido ninguna nave a Laredo y que tampoco se esperaba porque los pilotos preferían ir a otro puerto porque los diezmeros de Laredo eran tan recelosos que frenaban mucho el tráfico. La estibación de las mercaderías por ese puerto se había vuelto tan compleja que preferían arriesgarse a ir a Bilbao a pesar del peligro que suponía el paso de la barra de Portugalete[67].

En todo caso, las importaciones eran el eje central del tráfico mercantil que pasaba por los muelles laredanos. La importancia de los beneficios de los diezmos recaudados en ese puerto ya había sido apuntada por Agustín de Zárate durante sus visitas por las aduanas en 1560. Este indicaba en su correspondencia que

66. En su gran mayoría, los barcos de Vizcaya llevaban menos de mil sacas de lana. Resulta poco probable que hicieran la travesía a Flandes o a Francia, siendo naos y galeones, con tan poca mercancía a bordo. Es de suponer que buena parte de sus bodegas ya estaban llenas de productos cargados en Bilbao cuando venían a estibar vellones en Santander.

67. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 37, doc. 155 (01/10/1560).

Laredo era un puerto de mayor rentabilidad para los diezmos de la mar que el puerto bilbaíno[68]. La explicación de Zárate era sencilla: en Bilbao había una demanda de consumo que no existía en Laredo. Así, gran parte de las mercaderías se vendían libres de derechos entre los vecinos, antes de que llegaran a la casa de la aduana de Orduña o Valmaseda. En cambio, en Laredo el gravamen del diezmo se hacía en el mismo puerto y los productos no tenían distribución ni en la villa ni en su comarca. Zárate ponía de manifiesto uno de los problemas que planteaban los diezmos de la mar, el de la diversidad de fiscalidad de los diferentes territorios, y preconizaba a los contadores mayores tomar una decisión frente a una situación que perjudicaba las rentas del rey. Pero su proyecto de uniformidad fiscal, nunca llegó a concretarse.

Con la recuperación de los diezmos de la mar por la corona en 1559, se abría una nueva etapa para el comercio castellano. En efecto, en la primera mitad del siglo XVI, los intercambios comerciales conocieron una época de estabilidad gracias a las buenas relaciones mantenidas con las demás potencias extranjeras, exceptuando Francia[69]. No obstante, la alianza política y económica de España con Inglaterra y Borgoña empezó a deteriorarse a principio de la década de 1560. Surgieron rivalidades económicas entre Inglaterra y los Países Bajos y, a finales del año 1562, las naves flamencas y españolas eran víctimas de ataques repetitivos por parte de los piratas hugonotes de El Havre. Pudieron desarrollar su actividad gracias al apoyo de la corona inglesa, puesto que habían firmado con la reina Isabel, en septiembre de ese mismo año, el Acuerdo de Hampton Court[70].

La ruptura con Inglaterra se hizo patente en noviembre de 1568, cuando la corona inglesa ordenó el secuestro de cinco naves españolas cargadas con dinero para las tropas del duque de Alba en Flandes. El incidente dio lugar a una serie de embargos generales de bienes ingleses en los Países Bajos y España, y posteriormente de bienes españoles en Inglaterra. Esta contienda provocó una ruptura y una paralización casi completa del tráfico comercial marítimo en el Canal de

68. *Idem*: «Reciben harto perjuyzio de todos los diezmos porque como tengo escrito otras muchas vezes vale mucho mas la ropa de un navio que alli [en Laredo] entre que otro de ygual carga que vaya a Bilbao con mas de la quarta parte de ventaja porque en Laredo no se descarga ni deslia ninguna mercaderia para disponer alli della ni para gastar en la tierra sino que luego pasa entera a las ferias y en Bilbao hay gran comerçio y vendese como en Medina».

69. Gelabert González, J. E.: «Comercio, guerra y paz en los puertos atlánticos (1598-1609), en Fortea Pérez, J. I. y Gelabert González, J. E. (ed.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander, Autoridad Portuaria de Santander, Universidad de Cantabria, 2006, p. 284.

70. Gómez-Centurión Jiménez, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Madrid, Editorial Naval, 1988, pp. 52-53.

la Mancha[71]. Asimismo, la presencia de piratas protestantes en el puerto de La Rochelle complicaba aún más la situación puesto que multiplicaron sus ataques entre 1569 y 1570[72]. Una simple mirada al cuadro los diezmos de la mar basta para percatarse de la caída brutal de ingresos entre 1568 y 1569, sobre todo en los puertos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar de Santander y Laredo, como consecuencia de estos acontecimientos históricos.

Además de la hostilidad inglesa y de los ataques de piratas protestantes, Felipe II tuvo que hacer frente a la rebelión de los estados de Flandes a partir de 1568. Cuando los mendigos del mar consiguieron tomar el puerto de La Brielle el 1 de abril de 1572, los insurrectos pudieron controlar la desembocardura del Escalda. Esta nueva situación suponía una nueva dificultad para el comercio castellano en Flandes. El episodio de La Brielle fue particularmente trágico para el puerto de Laredo y su población. Durante el ataque los rebeldes quemaron 14 naves laredanas que habían servido al transporte del duque de Medinaceli y murieron 300 marineros vecinos de la villa[73].

La caída del comercio internacional fue un freno para la actividad de transporte en los puertos de Santander y Laredo. La situación del puerto laredano era sin duda más compleja puesto que sus barcos servían sobre todo para realizar intercambios con los territorios flamencos. Por esta razón, en 1578, Laredo buscó una solución para hacer frente a esta recesión. La villa se puso en contacto con los mercaderes castellanos para intentar apropiarse una parte del transporte comerical entre Nantes y Bilbao[74]. A pesar de sus múltiples intentos este proyecto fracasó, y el puerto vizcaíno siguió dominando el transporte marítimo entre el litoral cantábrico y Nantes[75].

Con el paso de los años, la situación se deterioró progresivamente y la economía portuaria de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar fue decayendo, como lo indican las cifras de los diezmos de la mar en constante declive a partir de 1572. En

71. *Ibidem*.

72. Lapeyre, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz*. París, Armand Colin, 1955, pp. 410-411.

73. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 108, doc. 8 (28/12/1579): «en la pasada del duque de Medinaçeli a los estados de Flandes el año de 72 se perdieron 14 nabios y galeaças de los veçinos de la dicha villa que quemaron los rebeldes y murieron en ellos mas de 300 hombres vezinos della».

74. Archivo Histórico Provincial de Valladolid (en adelante AHPV), caja 40, doc. 314 (23/12/1578).

75. Lucas Villanueva, Ó.: «Le commerce entre la France et l'Espagne dans la seconde moitié du xvie siècle à travers les archives Ruiz», en Priotti, J.-P. y Saupin, G. (ed.): *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (xve-xviiie siècles).* Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008, pp. 108-111.

1579, los regidores de Laredo describían una situación económica desoladora con la interrupción del transporte comercial: «los comerçios de la mar çesados y poca pesqueria y finalmente todos los tratos de esta villa aniquilados»[76]. Trece años más tarde, en 1592, Juan de Castañeda describía en un memorial una situación similar en Santander[77]. Según su análisis, con la revuelta de Flandes y la abundancia de corsarios protestantes ingleses y franceses, los españoles ya no se arriesgaban a navegar, lo que provocó una profunda recesión para la economía de la villa.

6. Conclusiones

Los estudios económicos han relacionado en numerosas ocasiones las exportaciones de lanas y las importaciones de productos manufacturados, principalmente desde Flandes y Francia, con el estancamiento económico y la carencia de actividad manufacturera en la España de los Austrias mayores[78]. Los puertos de la facha cantábrica desempeñaron un papel clave dentro de la economía castellana de la Edad Moderna haciendo que estos intercambios comerciales pudieran concretizarse. La documentación disponible no permite realizar un análisis minucioso del comercio marítimo, que transitó por los puertos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en el siglo xvi, pero, proporciona informaciones que permiten sacar a la luz las principales características de los circuitos existentes.

Es el caso de las cuentas de los diezmos de la mar. A pesar de los numerosos períodos para los cuales nos disponemos de información, las cifras de esta renta ponen de manifiesto la repartición del tráfico comercial por algunos puertos cantábricos a finales del siglo xv y principios del xvi. El auge del puerto bilbaíno en este período se hace patente cuando las aduanas vizcaínas empiezan a registrar unos beneficios claramente superiores a los que se cobraban en la aduana laredana. Se puede suponer que este incremento de los diezmos, debido a una intensificación del tráfico mercantil por el señorío de Vizcaya, fue una de las consecuencias de la mutación de los vizcaínos que pasaron de transportistas a mercaderes.

Por otra parte, es importante recordar que los diezmos de la mar también influyeron de manera directa sobre los flujos comerciales, en particular sobre el tráfico de importación a Castilla. El condestable, que deseaba rentabilizar los

76. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 108, doc. 8 (28/12/1579).

77. Casado Soto, J. L.: *Cantabria vista por los viajeros de los siglos xvi y xvii*. Santander, Centro de Estudios Montañeses, Conserjería de Cultura y Deporte, 2000, p. 190 (citado por Gelabert González, J.-E.: «Comercio, guerra y paz…», *op. cit.*, p. 287).

78. Carande, R.: Carlos V y sus banqueros. La vida económica en Castilla (1516-1556). Tomo 1, Barcelona, 1990, 4.ª ed., p. 212; Ulloa, M.: *op. cit.*, pp. 332-333.

diezmos y demás tributos como peajes y portazgos, hizo desviar las mercancías que llegaban a Santander hacia el puerto de Laredo. Desde allí, el tránsito hacia las ciudades de Castilla no podía hacerse sino pasando por sus tierras.

Las datos ponen también de manifiesto un flujo circular del tráfico comercial. Los productos exportados, casi exclusivamente lana, llegaban a Santander porque el camino hasta ese puerto estaba acondicionado para el transporte en carros, lo que venía a ser más práctico para el transporte de las voluminosas sacas de vellones. Una vez en Santander estas sacas eran estibadas en naves que acudían de los puertos orientales del corregimiento de las Cuatro Villas y de Vizcaya, para ser llevadas a Flandes y Francia. La mayoría del porte la realizaban los marineros de las Cuatro Villas, sobre todo los laredanos, al disponer de un mayor número de naves que solo transportaban esta mercancía. Una vez las lanas llevadas hasta Flandes o Francia, los barcos regresaban cargados con productos a Laredo o a Bilbao. Este tráfico de los retornos fue indudablemente marcado por los condestables debido a los beneficios fiscales que sacaban de un tránsito por el puerto de Laredo. Este circuito comercial se mantuvo en pie aún después de la recuperación de los diezmos de la mar por Felipe II en 1559.

Gracias a unos acuerdos comerciales de mediados del siglo xv con Burgos, Santander asumió el papel de puerta de entrada y de salida de los productos más voluminosos, como las sacas de lana o las cargas de pastel, a la vez que Laredo se erigió como puerta de entrada de los productos de importación hacia Castilla que llegaban con las naves que se habían hecho a la mar para transportar vellones. Este circuito comercial asentaba la economía marítima de los puertos de las Cuatro Villas en unos intercambios realizados casi exclusivamente con puertos flamencos[79], cuando los puertos de Vizcaya, y en el de Bilbao en particular, también mantenían conexiones con otros territorios[80]. Así, la actividad del transporte en los puertos de las Cuatro Villas era cuestionable desde un punto de vista estratégico, puesto que dependía totalmente de las relaciones comerciales con Flandes. La enemistad que surgió entre España e Inglaterra a partir de los años 1559-1560, así como la rebelión de las provincias flamencas en 1568 fue el punto de partida del declive progresivo de los intercambios comerciales entre Castilla y los Países Bajos, rematado posteriormente con la guerra de los Ochenta Años. Para Laredo, el puerto más dinámico hasta esa fecha, el cese comercial con Flandes, supuso el fin

79. Hay que recordar que la política comercial de la corona favorecía las exportaciones de lana a Flandes cobrando un ducado por saca si se llevaba a los Países Bajos y dos cuando iba hacia otros reinos extranjeros (ver Ulloa, M.: *op. cit.,* p. 327).

80. El cuaderno de fletes de Santander indica que todas las sacas de lana que se llevaron a Nantes se hicieron exclusivamente en naves vizcaínas.

del transporte marítimo a gran escala a finales del siglo XVI, como lo lamentaban los mismos regidores de la villa marinera en 1580[81]. Para Santander, su estatuto de punto de salida para las lanas le permitió mantener en cierta medida su actividad portuaria en el siglo XVII. Pero las exportaciones de vellones ya no corrían por cuenta de los naturales sino de los extranjeros que venían con sus propias naves a buscar las sacas[82].

7. Bibliografía

Arízaga Bolumburu, B., Bochaca, M., Tranchant, M.: «Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge: la progression castillane dans le golfe de Gascogne», *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XVe-XVIIIe siècle)*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008, pp. 33-47.

Barreiro Mallón, B.: «Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica», en Lobo Cabrera, M., Suárez Grimón, V., Martínez Ruiz, E. (eds.): *El comercio en el Antiguo Régimen*. Tomo II, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria,1995, pp. 6180.

Basas Fernández, M.: *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Burgos, Excelentísima Diputación Provincial de Burgos: V Centenario del Consulado del Mar de Burgos (1494-1994), 1994, edición facsímil, Aldecoa, 324 p.

Brumont, F.: «La commercialisation du pastel toulousain (1350-1600)», *Annales du Midi. Revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale. Du commerce à l'urbanisme: Toulouse, XIIe-XIXe siècles*, tome 106, n.° 205, Privat, 1994, pp. 25-40.

Brumont, F.: «Le coût du transport entre Bilbao et Medina del Campo vers 1570», *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, tome 94, n.° 156, 1982, pp. 103-110.

Carande, R.: *Carlos V y sus banqueros*. Tomo 1, La vida económica en Castilla, Barcelona, Crítica, 1990, 4.ª ed.

Casado Alonso, H. (ed.): *Castilla y Europa: comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*. Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1995.

Casado Alonso, H.: «Crecimiento y apertura de nuevos horizontes económicos en la España de los reyes Católicos: el ejemplo de Laredo», *AMEA. Anales de historia medieval de la Europa atlántica*, 1, Santander, 2006, pp. 29-59.

Casado Alonso, H.: «El comercio del pastel: datos para una geografía de la industria pañera española en el siglo XVI», *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 8, 1990, pp. 523-548.

Casado Alonso, H.: «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*. Tomo I, Burgos, Excelentísima Diputación Provincial de Burgos, 1995, pp. 175-247.

81. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 108, doc. 8 (28/12/1579).
82. Rodríguez Fernández, A.: *op. cit.,* p. 384.

Casado Alonso, H.: *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos xv y xvi)*. Colección Temas y figuras de nuestra historia, Burgos, Cajacírculo, 2003.

Casado Alonso, H.: «La pêche à Terre-Neuve et le commerce international : deux activités complémentaires au xvi[e] siècle», *Annales de Bretagne et des pays de L'ouest,* n°1202, 2013, pp. 111-132.

Casado Soto, J. L.: «Actividad económica de las Cuatro Villas de la Costa», en *La crisis del siglo xvi*. Colección «Cantabria a través de su historia», vol. 9, Santander, Institución Cultural de Cantabria, Diputación Provincial de Santander, 1979.

Casado Soto, J. L.: *Cantabria vista por los viajeros de los siglos xvi y xvii*. Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2000, 353 p.

Casado Soto, J. L.: *Historia general de Cantabria. Siglos xvi y xvii*. Vol. V, Santander, Ediciones Tantín, 1986.

Casado Soto, J. L.: *Santander. Una villa marinera en el siglo xvi*. Santander, ediciones de la librería Estvdio, 1990.

Castro, A.: «Unos aranceles de aduanas del siglo xiii», *Revista de filología española*, tomo VIII, cuaderno n.° 1, Madrid, Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos, marzo 1921, pp. 1-29 y 325-356.

Díez de Salazar Fernández, L. M.: *El diezmo viejo y seco o diezmo de la mar de Castilla (s. xiv-xvi). Aportación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana*. San Sebastián, Grupo Doctor Camino de Historia de San Sebastián, 1983.

Echeverría Alonso, J.: *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo xvii*. Santander, Biblioteca Navalia, Puerto de Santander, 1995.

Franco Silva, A.: «Los condestables de Castilla y la renta de los diezmos de la mar», *En la España medieval*, 12, Madrid, Universidad Complutense de Madrid,1989, pp. 255-284.

Gelabert González, J. E.: «Comercio, guerra y paz en los puertos atlánticos (1598-1609)», en Fortea Pérez, J. I. y Gelabert González, J. E. (ed.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos xvi-xix*. Santander, Autoridad Portuaria de Santander, Universidad de Cantabria, 2006, pp. 281-300.

Gómez-Centurión Jiménez, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Madrid, Editorial Naval, 1988.

González, T.: *Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas*. Vol. I, Madrid, Imprenta Real, 1829.

Guiard y Larrauri, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la villa de Bilbao*. Vol. I., Bilbao, La gran enciclopedia vasca, 1972, facsímil de la 1.ª edición.

Hamilton, E. J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona, Crítica, 5.ª ed. (trad.), 2000, 462 p.

Ibarra y Bergé, J.: «Vizcaínos en Brujas», *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País,* 3-4, San Sebastían, 1952, pp. 345-356.

Lanza García, R.: «Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias», en Fortea Pérez, J. I. (ed.): *Transiciones: Castro Urdiales y las Cuatro*

Villas de la Costa de la Mar en la Historia. Santander, Universidad de Cantabria, 2002, pp. 93-138.

Lanza García, R.: «Ciudades y villas de la cornisa cantábrica en la época moderna», en Fortea Pérez, J. I. (ed.): *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*. Santander, Universidad de Cantabria, 1997, pp. 165-200.

Lanza García, R.: *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen: Cantabria, siglos XVI-XVIII*. Santander, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010.

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

Lapeyre, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz*. París, Armand Colin, 1955.

Lucas Villanueva, Ó.: *El comercio internacional castellano a través del puerto de Laredo en la época de Felipe II, según la correspondencia de Simón Ruiz*. Tesis doctoral. Departamento de Historia Moderna y Contemporánea, Universidad de Cantabria, Santander, 2009.

Lucas Villanueva, Ó.: «El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempos de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz con Laredo», *Studia Historica: Historia Moderna*, 34, 2012, pp. 257-281.

Lucas Villanueva, Ó.: «Le commerce entre la France et l'Espagne dans la seconde moitié du XVI^e siècle à travers les archives Ruiz», en Priotti, J.-P. y Saupin, G. (ed.): *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XVe-XVIIIe siècles).* Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008, pp. 101-111.

Maza Solano, T.: «Manifestaciones de la economía montañesa desde el siglo IV al XVIII», en *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*. Santander, Banco de Santander, editorial Cantabria, 1957.

Palacio Atard, V.: *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Historia Moderna, 1960.

Parker, G.: *España y la rebelión de Flandes*. Madrid, Nerea; 1989, (trad.).

Priotti, J.-P.: *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle : Genèse d'une croissance*. Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2004.

Rodríguez Fernández, A.: «La exportación de lanas por el puerto de Santander en el siglo XVII», *Altamira. Revista del Centro de Estudios Montañeses*, tomo XLVIII, Santander, Diputación Provincial de Santander, Institución Cultural de Cantabria,1989, pp. 379-404.

Ruiz, T. F.: «Mercaderes castellanos en Inglaterra», *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, vol. I, Santander, Diputación Provincial de Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1978, pp. 11-38.

Suárez Fernández, L.: *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política de la casa de Trastámara*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Medievales, 1959.

Terán Álvarez, M. y Solé Sabarís, L.: *Geografía regional de España*. Vol. II, Barcelona, Ariel, 4.ª ed., 2.ª reimpresión, 1982.

VAQUERIZO GIL, M.: «Notas sobre la decadencia de Laredo en la segunda mitad del siglo XVI», *Altamira. Revista del Centro de Estudios Montañeses*, tomo XXIX, vol. I, Santander, Diputación Provincial de Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1974, pp. 121-137.

ULLOA, M.: *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*. Madrid, Fundación Universitaria Española, 1977.