

MONARQUÍAS EN CONFLICTO

LINAJES Y NOBLEZAS EN LA ARTICULACIÓN DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA

José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González,
Roberto López Vela, Elena Postigo Castellanos
(Coordinadores)

Fundación Española de Historia Moderna – Universidad de Cantabria

MONARQUÍAS EN CONFLICTO
LINAJES Y NOBLEZAS EN LA ARTICULACIÓN
DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA

José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González,
Roberto López Vela, Elena Postigo Castellanos
(Coordinadores)

Fundación Española de Historia Moderna – Universidad de Cantabria

2018

© Los autores.

© De esta edición: Fundación Española de Historia Moderna – Universidad de Cantabria. Madrid, 2018.

EDITORES: José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González, Roberto López Vela, Elena Postigo Castellanos.

COLABORADORES: M^a José López-Cózar Pita y Francisco Fernández Izquierdo.

ISBN: 978-84-949424-1-9 (Obra completa)

978-84-949424-2-6 (Comunicaciones)

Imagen de cubierta: - “Puerto con Castillo”, Paul Bril (hacia 1601).

© Archivo Fotográfico Museo Nacional del Prado (Madrid).



Edición patrocinada por el Gobierno de Cantabria, Dirección General de Cultura



XV Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna.

DIRECTORES

José Ignacio Fortea Pérez (Universidad de Cantabria), Juan Eloy Gelabert González (Universidad de Cantabria), Roberto López Vela (Universidad de Cantabria), Elena Postigo Castellanos (Universidad Autónoma de Madrid).

SECRETARIOS

Oscar Lucas Villanueva (Universidad de Cantabria), Juan Díaz Álvarez (Universidad de Oviedo), M^a José López-Cózar Pita (Fundación Española de Historia Moderna).

COMITÉ CIENTÍFICO

Dr. Eliseo Serrano Martín (Universidad de Zaragoza) • Dr. Juan José Iglesias Ruiz (Universidad de Sevilla) • Dr. Francisco Fernández Izquierdo (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) • Dra. Virginia León Sanz (Universidad Complutense de Madrid) • Dr. Félix Labrador Arroyo (Universidad Rey Juan Carlos) • Dr. Francisco García González (Universidad de Castilla-La Mancha) • Dr. Manuel Peña Díaz (Universidad de Córdoba) • Dra. Ángela Atienza López (Universidad de La Rioja) • Dr. José Luis Betrán Moya (Universidad Autónoma de Barcelona) • Dr. Máximo García Fernández (Universidad de Valladolid) • Dr. Antonio Jiménez Estrella (Universidad de Granada)

Todos los trabajos contenidos en este volumen han sido sometidos a una evaluación doble ciega, tanto en su fase de propuesta, como en la redacción del texto definitivo, de acuerdo a los criterios de excelencia académica establecidos por la Fundación Española de Historia Moderna y la Universidad de Cantabria.

EVALUADORES

Rosa Alabús Iglesias (Universidad Abad Oliba)
Joaquim Albareda (Universidad Rovira i Virgili)
Armando Alberola Roma (Universidad de Alicante)
Francisco José Alfaro Pérez (Universidad de Zaragoza)
Marina Alfonso Mola (UNED)
Izaskun Álvarez Cuartero (Universidad de Salamanca)
Fernando Andrés Robres (Universidad Autónoma de Madrid)
Francisco Andújar Castillo (Universidad de Almería)
Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera (Universidad de Cantabria)
David Bernabé Gil (Universidad de Alicante)
Mónica Bolufer Peruga (Universidad de Valencia)
Miguel Ángel de Bunes Ibarra (CSIC)
Manuel Bustos Rodríguez (Universidad de Cádiz)
Carlos J. de Carlos Morales (Universidad Autónoma de Madrid)
Adolfo Carrasco (Universidad de Valladolid)
Juan Manuel Carretero Zamora (Universidad Complutense)
Hilario Casado Alonso (Universidad de Valladolid)
Ana Crespo Solana (CSIC)
Jaume Danti i Riu (Universidad de Barcelona)
Miguel Deya Bauzá (Universidad de las Islas Baleares)
Juan Díaz Álvarez (Universidad de Oviedo)
Isabel Enciso Alonso-Muñumer (Universidad Rey Juan Carlos)
Antonio Espino López (Universidad Autónoma de Barcelona)
Amparo Felipo Orts (Universidad de Valencia)
Camilo Fernández Cortizo (Universidad de Santiago de Compostela)
Francisco Fernández Izquierdo (CSIC)
Alfredo Floristán Imízcoz (Universidad de Alcalá de Henares)
José Ignacio Fortea Pérez (Universidad de Cantabria)
Ricardo Franch Benavent (Universidad de Valencia)
Gloria Franco Rubio (Universidad Complutense)
Enrique García Hernán (CSIC)
Bernardo José García García (Universidad Complutense)
Juan Eloy Gelabert González (Universidad de Cantabria)
Javier Gil Puyol (Universidad de Barcelona)
José Luis Gómez Urdáñez (Universidad de La Rioja)
Miguel Fernando Gómez Vozmediano (Universidad Carlos III)
Jesús Manuel González Beltrán (Universidad de Cádiz)

David González Cruz (Universidad de Huelva)
 José Antonio Guillén Berrendero (Universidad Rey Juan Carlos)
 José Luis de las Heras Santos (Universidad de Salamanca)
 Antonio Irigoyen López (Universidad de Murcia)
 Antonio Jiménez Estrella (Universidad de Granada)
 Félix Labrador Arroyo (Universidad Rey Juan Carlos)
 Ramón Lanza García (Universidad Autónoma de Madrid)
 Virginia León Sanz (Universidad Complutense)
 Manuel Lobo Carrera (Universidad de Las Palmas de G.C.)
 Amparo López Arandía (Universidad de Extremadura)
 María López Díaz (Universidad de Vigo)
 Roberto López López (Universidad de Santiago de Compostela)
 Ana Isabel López Salazar Pérez (Universidad Complutense)
 Roberto López Vela (Universidad de Cantabria)
 Óscar Lucas Villanueva (Universidad de Cantabria)
 David Martín Marcos (Universidade Nova de Lisboa)
 Carlos Martínez Shaw (UNED)
 José Antonio Martínez Torres (UNED)
 Miguel Ángel Melón Jiménez (Universidad de Extremadura)
 Víctor Ángel Mínguez Cornelles (Universidad Jaume I)
 Ana Morte Azim (Universidad de Zaragoza)
 María Eugenia Mozón Perdomo (Universidad de La Laguna)
 Fernando Negredo del Cerro (Universidad de Carlos III)
 Juan Francisco Pardo Molero (Universidad de Valencia)
 Magdalena de Pazzis Pi Corrales (Universidad Complutense)
 Pablo Pérez García (Universidad de Valencia)
 Rafael M. Pérez García (Universidad de Sevilla)
 María Ángeles Pérez Samper (Universidad de Barcelona)
 Guillermo Pérez Sarrión (Universidad de Zaragoza)
 Primitivo Pla Alberola (Universidad de Alicante)
 Julio Polo Sánchez (Universidad de Cantabria)
 Charo Porres Marijuan (Universidad del País Vasco)
 Elena Postigo Castellanos (Universidad Autónoma de Madrid)
 Marion Reder Gadow (Universidad de Málaga)
 Ofelia Rey Castelao (Universidad de Santiago de Compostela)
 Joana Ribeirete Fraga (Universidad de Barcelona)
 Antonio José Rodríguez Hernández (UNED)
 Saulo Rodríguez (Universidad de Cantabria)
 José Javier Ruiz Ibáñez (Universidad de Murcia)
 José Ignacio Ruiz Rodríguez (Universidad de Alcalá de Henares)
 Pegerto Saavedra Fernández (Universidad de Santiago de Compostela)
 María del Carmen Saavedra Vázquez (Universidad de Santiago de Compostela)
 José Antonio Salas Auséns (Universidad de Zaragoza)
 Julio Sánchez Gómez (Universidad de Salamanca)
 Francisco Sánchez Montes (Universidad de Granada)
 Miguel Ángel Sánchez García (Universidad de Cantabria)
 Javier de Santiago Fernández (Universidad Complutense)
 Porfirio Sanz Camañes (Universidad de Castilla – La Mancha)
 Margarita Serna (Universidad de Cantabria)
 José Ángel Sesma Muñoz (Universidad de Zaragoza)
 Hortensio Sobrado Correa (Universidad de Santiago de Compostela)
 Enrique Solano Camón (Universidad de Zaragoza)
 Fernando Suárez Golán (Universidad de Santiago de Compostela)
 Antonio Terrasa Lozano
 Margarita Torremocha Hernández (Universidad de Valladolid)
 Javier Torres Sans (Universidad de Gerona)
 Jesús María Usunáriz Garayoa (Universidad Pública de Navarra)
 Bernard Vicent (EHESS)
 Jean Paul Zuñiga (EHESS)

LA INSEGURIDAD PARA LA NAVEGACIÓN EN LOS PUERTOS DE LAS “CUATRO VILLAS” CANTÁBRICAS, EN LOS ÚLTIMOS AÑOS DEL REINADO DE FELIPE II

ÓSCAR LUCAS VILLANUEVA

lucaso@unican.es

Profesor Asociado de la Universidad de Cantabria

Resumen: La inseguridad derivada de la conflictividad bélica resulta ser uno de los principales condicionantes negativos para el desarrollo de la actividad pesquera y comercial de los puertos de las Cuatro Villas cantábricas en los últimos años del reinado de Felipe II. Daremos noticia de los fallidos intentos llevados a cabo por la Administración filipina para estabilizar la zona y dar seguridad a las comunicaciones con el Atlántico septentrional, consciente de la importancia económica y estratégica de este espacio. A través del análisis de los protocolos notariales y las cartas comerciales hemos estudiado las consecuencias que tales circunstancias e iniciativas supusieron para la navegación en los puertos cantábricos; entre ellas la participación de los armadores cántabros en una actividad hasta entonces prácticamente desconocida como era el corso, o la sustitución progresiva en los tráficos de las naves cántabras por otras de procedencia extranjera.

Palabras clave: corsarismo, piratería, inseguridad, comercio.

Abstract: The insecurity derived from the warlike conflict turns out to be one of the main negative factors for the development of the fishing and commercial activity of the ports of the Cantabrian Cuatro Villas in the last years of the reign of Felipe II. We will give news of the failed attempts made by the Philippine Administration to stabilize the area and give security to communications with the North Atlantic, aware of the economic and strategic importance of this space. Through the analysis of notarial protocols and business letters we have studied the consequences that such circumstances and initiatives entailed for navigation in the Cantabrian ports; among them the participation of the Cantabrian ship-owners in an activity hitherto

practically unknown as was the Corsican, or the progressive substitution in the traffics of the Cantabrian ships by others of foreign origin.

Key words: corsarism, piracy, insecurity, trade relations.

1. EL INCREMENTO DE LA TENSIÓN BÉLICA

El que los sucesos fortuitos, el azar en sus más distintas manifestaciones intervenga de forma decisiva en la evolución de los acontecimientos es una variable que hemos de contemplar como un elemento que enriquece -y hace más complejo- el análisis de la evolución económica. Ello nos obliga a replantearnos ciertas explicaciones de largo alcance, así como los supuestos teóricos más sólidamente fundados, súbitamente desbaratados por las contingencias del devenir histórico¹. Veamos cómo la intensa conflictividad internacional que caracteriza los años postreros de la ejecutoria de Felipe II afectará a los tráficos sostenidos por los mercantes cantábricos hasta frustrarlos con carácter casi definitivo.

Las condiciones de navegación en el océano Atlántico son de por sí difíciles. El clima imponía una estacionalidad en los flujos, por otra parte siempre relativa, pues los pilotos aprovechaban la menor ocasión para hacerse a la mar. Los meses de tiempo normalmente estable, de mayo a octubre, solían ser los más favorables para la navegación; en tanto que durante el invierno y equinoccios, en la que los temporales eran frecuentes, la navegación se hacía más aventurada. No obstante, las acciones de piratas y corsarios se hacían más habituales cuando el tiempo era más favorable, para decrecer cuando la meteorología era adversa. El riesgo estaba siempre presente. Analicemos lo que compete a la voluntad de los hombres y no a la de los elementos

Felipe II asume definitivamente las labores de gobierno tras la abdicación del emperador Carlos V en 1556, la victoria de San Quintín ofrece al monarca la posibilidad de firmar con el país vecino una paz largamente anhelada². El Tratado de Cateau-Cambrésis garantizaría una estabilidad que sin duda favoreció el tránsito naval en el Cantábrico, si bien es cierto que éste no se llegase a interrumpir ni en los tiempos de mayor belicosidad; sabemos que el tráfico se mantuvo gracias a los salvoconductos que se suscribieron por ambas partes en conflicto, en beneficio del puerto de Laredo³, al menos desde 1553. También sabemos que, en este caso, tales acuerdos siguieron siendo efectivos en los años siguientes, pues se nos informa de que la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar manifestó quejas a propósito de la quiebra de las condiciones pactadas por los barcos franceses en el sentido de traer mercancías para las que carecían de licencia y, sobre todo, que embarcaban otras cuyo comercio era monopolio de los barcos locales, y que además lo hacían en puertos diferentes a los que contemplaba el acuerdo. De forma accesorio también se les acusa de ejercer labores de espionaje, no sabemos si con razones fundadas o simplemente con el ánimo de reforzar la acusación principal⁴.

Aunque con problemas, el tránsito de las naves mercantes en una y otra dirección se mantuvo, lo que podría dar la razón a aquellos -las villas cantábricas- que entonces no se

¹ Juan E. Gelabert, “Paces, guerras y tráfico de lanas (1595-1621)”, en Ramón Lanza (Coor.), *Las instituciones económicas, las finanzas públicas y el declive de España en la Edad Moderna*, Madrid: UCM Ediciones, 2017, p. 259.

² Manuel Fernández Álvarez, *Felipe II y su tiempo*, Madrid, 1998, pp. 231 y ss.

³ Archivo Histórico Provincial de Cantabria [AHPC], Secc. Laredo, Leg. 51, pp.4 y 5. Carta de Martín de Rucandio de 19.7.1553 dando cuenta al Regimiento de Laredo de la obtención de los salvoconductos para el libre comercio con Francia.

⁴ Archivo Municipal de Santander [AMS], Leg. A3, 41 cit. J. BARÓ PAZOS, *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*, Santander, 1999, p. 103.

decidieron a organizar y sufragar una flota armada que con carácter permanente vigilase estas costas, pese a que esa era la intención manifiesta y reiterada del propio emperador⁵.

No obstante, la situación iba a empeorar notablemente en la segunda mitad de la década de los sesenta: de un lado la rebelión en Flandes hizo que la navegación por las aguas del Atlántico y en especial del Canal de la Mancha deviniese en extremadamente complicada para todos los barcos; de otro, las guerras de religión en Francia habían hecho a los ingleses aliados (declarados o no) de los piratas hugonotes, que campaban a sus anchas, refugiados en sus bases británicas. La situación se iría haciendo más y más tensa hasta desembocar en un conflicto abierto: a partir de 1567 las acciones piráticas son continuas en las aguas del Canal⁶, y sobre todo tras el secuestro por los ingleses de la armada cantábrica⁷ por parte de Isabel Tudor, que aprovecha la arribada forzosa de las naves que cargaban tan codiciado botín en 1568, y que supone el punto de no retorno para las relaciones entre ambas monarquías. En 1569 la situación es tan difícil en el Canal de la Mancha que España prohíbe la navegación de *barcos sueltos* en sus aguas. Tampoco la alternativa terrestre en territorio francés era mucho más segura, debido a las Guerras de Religión. Un panorama realmente complicado que afectará al tráfico marítimo como se evidencia en las gráficas 1 y 2 (págs. 18 y 19). Durante más de un año, las aguas del, al decir de los ingleses, *British Channel* estuvieron cerradas para los barcos cantábricos.

Estos acontecimientos coinciden además con la declaración de un brote de peste en las villas cántabras, cuyos efectos fueron sin duda muy graves⁸. El tráfico en los puertos cantábricos se redujo hasta unos límites que no se repetirían hasta mediados de los años setenta cuando una epidemia de tifus asolase los puertos cántabros, acabando con la vida del propio Pero Menéndez de Avilés, el cual a la sazón estaba a la espera de organizar una gran flota armada. Este hecho coincide con la estrepitosa caída de *Medialburque* (Middelburg) con lo que los rebeldes toman el control del acceso a Amberes⁹. Un golpe que afectó grave y particularmente a la navegación comercial de Laredo. En cualquier caso, su declinar no es comparable al completo abatimiento de la ciudad del Arlanzón: Burgos había capitalizado el desarrollo económico castellano desde antaño y su caída fue tan espectacular como lo había sido su brillo y pujanza¹⁰. Laredo, una pequeña villa, más versátil y flexible, aún pudo vivir cierta recuperación durante la segunda mitad de los setenta y los años ochenta.

⁵ José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988, p.36. Ya en 1522 Carlos V había ordenado levantar una armada guardacostas a cargo de los puertos cantábricos, a lo que éstas se negaron. En el mismo sentido se cursaron órdenes en 1528 y 1537.

⁶ En los primeros meses de 1567 las acciones de los piratas se incrementan con el ataque a urcas flamencas, quejas por la tolerancia con los piratas bretones, estallido de una nueva fase de las guerras de religión francesa, etc. H. Lapeyre, *Une famille de marchands: les Ruiz* París, 1955. pp.406 y 407.

⁷ Carlos Martínez Campos, *España bélica, Siglo XVI. Apogeo y primeras grietas*. Aguilar, Madrid, 1967, p. 87 y ss.

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

⁹ La caída de este puerto supuso “el contratiempo más ignominioso de la historia de la España imperial”. Con independencia de la valoración moral de Stradling, lo cierto es que los rebeldes holandeses incorporarían uno tras otro los principales puertos de Flandes, evidenciándose, una vez más, la neta inferioridad española en las aguas del Canal. Vid. Robert. A. Stradling, *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, 1992, p.29.

¹⁰ Hilario Casado Alonso, “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”, en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1990, pp.177-245.

La inseguridad en el Atlántico europeo se convierte en una catástrofe definitiva que acompañará a nuestras villas durante la etapa analizada¹¹. El hábito de su presencia es casi constante en la documentación; de forma expresa o velada la posibilidad de que las naves se perdiesen por una u otra causa crea un estado de ansiedad en los correspondientes que es fácilmente perceptible en las cartas comerciales estudiadas, que sobre este punto ofrecen una información enormemente valiosa. Del mismo modo, la desbordante alegría en la villa cuando se dan noticias de una nave que se suponía perdida. Es la angustia que da paso a la euforia; un torbellino emocional característico de estas difíciles circunstancias. El año de 1584 es el mejor se ajusta a esta imagen de inquietud permanente ya que son constantes los comentarios acerca de arrestos, ladrones, naufragios...y, sobre todo, la angustia de la espera.

La administración filipina era consciente de la gran importancia que para los intereses de España tenía la seguridad de la navegación cantábrica. Decide aplicar la misma estrategia que sus antecesores para la defensa de aquello que sí se podía intentar controlar; es decir, el ataque de corsarios o enemigos armados: organizar flotas armadas para una campaña mediante el embargo o arriendo forzoso, antes que crear una armada permanente que vigilase las costas. Es fácil de explicar esta actitud en términos de rentabilidad inmediata, pero no resulta tan sencilla la valoración de los perjuicios que tal política causó a la navegación y, por ello, si esta política a la postre resultó más onerosa. Viene al caso el ejemplo de una armada formada en 1564 se embargan para el conjunto de las Cuatro Villas 17 zabras, 4 pataches y 40 chalupas, con un elevado número de marineros, artillería y munición¹².

Otra medida consistió en incentivar la construcción de naves grandes mediante subvenciones. Estas prácticas se venían aplicando desde tiempos de los Reyes Católicos, con resultados claramente insatisfactorios. Los argumentos de los armadores son tan sólidos como reiterados: los barcos pequeños resultaban no sólo más baratos –menores pérdidas en caso de naufragio-, sino también más flexibles a la hora de buscar retornos –abaratar los fletes-, entrar en los puertos, e incluso escapar de los enemigos gracias al empleo de remos y vela¹³. En la documentación la presencia de barcos gruesos tanto en el puerto de Bilbao como el de Laredo es muy inferior a la de los barcos medios o pequeños. Y ello a pesar de los esfuerzos de Cristóbal de Barros, quien fuese puesto al frente de un ambicioso programa de construcción naval¹⁴. El propio Barros en el memorial que remite a la Corona ofrece un dato que revela cuál era el auténtico problema de la flota cantábrica y es que las “*cargaçones con que se sustentaban*” los tráficos estaban mayoritariamente en manos de los barcos extranjeros, quienes, por cierto, presentaban un tonelaje medio menor que el de los españoles¹⁵.

Lo que sí parece claro es que a medida que aumenta la actividad bélica y las necesidades de defensa, las exigencias en barcos y hombres de mar y guerra también aumentan, lo que va en detrimento del tráfico marítimo cantábrico (inmovilización de los recursos de los armadores, compensaciones económicas eran bajas y tardías¹⁶...). Muestra de todo ello son las quejas, que,

¹¹ Esta inseguridad se puede calificar de un problema endémico toda vez que se prolongará a lo largo del siguiente siglo. Vid. José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, 1975, p. 44 y ss.

¹² Luis Martínez Gutián, *Naves y flotas en las Cuatro Villas de la Costa*, Santander, 1942, p.29.

¹³ No parece, sin embargo, que la opinión de los consejeros del Rey fuese unánime. Así, mientras Cristóbal de Barros mantuvo la necesidad de incrementar el tonelaje, otros informes van en la dirección opuesta. Vid. D. Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665*, Cambridge, 1997, pp. 119-122.

¹⁴ Este personaje promueve una serie de cambios e incentivos que logran un notable incremento del tonelaje medio en la flota del Atlántico. José Luis Casado Soto, *Los barcos...op. cit.* p.103 y ss.

¹⁵ *Ibidem*, p.109.

¹⁶ En 24 .11.1591 los herederos de Domingo de Villota y Francisco Cachupín inician un proceso de reclamación por los haberes que les eran debidos por el pago del servicio que la zabra Santa Ana, cuya propiedad compartían, por un importe de 213.000 mrs. Esta embarcación estuvo en la armada del duque de Medinaceli en Flandes,

con el fin de obtener alguna forma privilegio o exención, hacía el regimiento de Laredo aluden habitualmente a las pérdidas que sufren en barcos y hombre por la defensa de los intereses de la Corona¹⁷.

Es evidente que al comienzo de los años ochenta las condiciones no parecían mucho más favorables a los intereses de España: Inglaterra y Francia aliadas aprovechando “el talón de Aquiles” que había dejado al descubierto la rebelión en los Países Bajos. Los gráficos del tráfico marítimo indican, en efecto, un descenso muy notable que alcanza su punto más bajo entre los años 1583 y 1584.

En el propio campo de batalla, Don Juan de Austria, ya muy enfermo, otorga el mando de los tercios a Alejandro Farnesio, decisión refrendada por su hermanastro el rey Felipe II¹⁸. Dicho nombramiento resultó todo un acierto, aunándose en él las virtudes de estrategia y hábil negociador que permitieron tomar la iniciativa en un conflicto empantanado. La conquista de Amberes¹⁹ en agosto de 1585 fue todo un hito que recoge también la documentación epistolar²⁰. Además de la toma de Amberes, Farnesio había logrado el apoyo de la llamada Unión de Arras a los tres meses de iniciarse en sus funciones de gobernador. Es claro que las cosas habían tomado momentáneamente otro rumbo, que fue aprovechado por los navegantes y las estadísticas confirman un notable incremento en el número de barcos aportados a los puertos cantábricos. Efímero, al cabo, porque el marqués de Santa Cruz a instancias del “Rey prudente” elabora el proyecto de la invasión de Inglaterra cuyo resultado marca una línea divisoria no ya en el reinado de Felipe II sino en la historia de Europa.

2. LA PIRATERÍA Y EL CORSO

Inglaterra, que se había mostrado generosa con los barcos rebeldes, cambia de estrategia en los inicios de la década de los setenta y cancela los permisos de estancia en sus puertos a los hugonotes. Este cambio de política permite que se dé inicio a un periodo de recuperación de la circulación marítima, pero bajo unas nuevas condiciones impuestas por los llamados *mendigos del mar*, que de modo casi absoluto controlan la navegación por el Canal²¹. Guillermo de Orange había expedido licencias de corso a este grupo de aventureros codiciosos de las mercancías que navegaban los barcos por las aguas del Canal. Todo el daño que pudieran infligir al tráfico marítimo español convenía a los intereses de *El Taciturno*. A ellos se les añaden los corsarios de la Rochelle que con sus barcos pequeños, ligeros pero bien armados asaltaban los barcos españoles y portugueses que navegaban solos o con escasa capacidad de defensa. En la documentación se alude numerosas veces a ellos, pues no sólo eran una amenaza por las capturas que hacían sino que también el perjuicio que causaban a los negocios, al malbaratar en los

quien con sus armados había convoyado una flota lanera en 1581. En 1594 continuaba el proceso de reclamación, trece años después del embargo. AHPC, Legs. 1.122 y 1.123.

¹⁷ AHPC. Leg.1123 f.190. En este documento se pide la suspensión de la visita del juez de sacas en atención a la pérdida de 8 navíos armados con que la villa había contribuido a “*la guerra contra los enemigos de la fe*”, de los cuales dos se perdieron con sus 150 hombres de mar y de guerra –No se dice que todos ellos fuesen de la villa–.

¹⁸ Manuel Fernández Álvarez, *Felipe II y su tiempo*. Madrid, 2006, p.542.

¹⁹ Carlos Martínez Campos, “Aspectos marítimos del reinado de Felipe II”, *Actas del Simposium Felipe II y su época*, Vol. II. San Lorenzo del Escorial, (Madrid) 1998. p. 346.

²⁰ Archivo Fundación Museo de Ferias. Archivo Simón Ruiz. [AFMF], Carta de Laredo de Juan de Bayona de 7.5.1585.

²¹ Como han puesto de relieve los estudiosos de la navegación, cuando estos *mendigos del mar* encabezados por Guillermo de Lumay ocupan Brielle, en la isla de Worne, el conflicto adoptará un aspecto bien diferente y gravoso para los intereses españoles. Desde su base no sólo dificultaron en tráfico, sino que con el producto de sus correrías financiaron generosamente la rebelión, en tanto que los tercios no podía recibir sus soldadas. R. Cerezo Martínez, *Las armadas de Felipe II*, Madrid, 1988. p. 241.

mercados el producto obtenido en sus correrías haciendo imposible la competencia²². Estos corsarios merodeaban al parecer cerca de los puertos²³, esperando la entrada o salida de barcos que se aventurasen en solitario a la travesía, para asaltarles y hacerse con la mercancía; raramente se habla de daños físicos infligidos a la marinería²⁴, si ésta no ofrecía resistencia ya que en caso contrario podían ser sometidos a *pendolaje* y los oficiales ejecutados²⁵.

Entre mediados del mes de abril a mediados del mes de mayo de 1575, en tan sólo treinta días, los piratas de la Rochela hicieron más de 40 presas, lo que da idea de lo arriesgado de la navegación y de lo próspero del negocio de la piratería²⁶. También se hacen eco las cartas de las esperanzas concebidas con las noticias que desde Francia o Flandes llegaban a cerca de los embargos de barcos para *limpiar la mar de corsarios*, práctica que era común tanto en Francia como en España. Se da la paradoja de que estos *arrestos* –embargos– para acabar con los *piratas* podían al final tener consecuencias negativas para nuestros comerciantes ya que podían retrasar los envíos que desde allí se esperaban y es que Laredo mantuvo un activo tráfico con Flandes gracias a la importante presencia de las urcas, ulquetas y filibotes flamencos que cargaban en el puerto de Dunkeque, al sur de Flandes; lo mismo se podría decir de los barcos franceses cargados para España que fueron arrestado con la intención de ir contra la Rochelle²⁷. Los barcos españoles normalmente no se aventuraban más allá de Calais de donde tenemos constancia se embarcaba mucha ropa con destino a la villa de Laredo.

En los años ochenta del quinientos la situación volvió a tornarse desesperada. Así lo apuntan las demandas de seguridad que las autoridades de la Junta de las Cuatro Villas hacen al Rey, argumentando que los piratas y corsarios no solo impedían el tráfico sino también la pesca “*que no hay quien navegue ni contrate ni se atreven a salir a pescar por no estar seguros que los matan y los prenden*”²⁸. Entre las medidas arbitradas por la Corona destaca la exigencia de que los barcos fuesen armados con artillería a partir de las 30 toneladas. Esta medida resultaba

²² AFMF. Carta de Nantes de Julián Ruiz de 30.1.1575. Los de la Rochela capturan unos navíos portugueses cargados de sal, que los piratas venden en Oleron a “buen precio” disuadiendo a Julián de negociar esta mercadería.

²³ Estos barcos podían permanecer muchos días a la espera, bloqueando la salida de las mercancías, sin que nadie, al parecer, pudiese hacer nada. En este caso el ladrón era una nao grande, al parecer originaria de la Provenza, apostada en Saint Nazaire, con 250 hombres “*de muchas naciones*” y muy artillada. Unos barcos que estaban cargados para España, decidieron protegerse aguas arriba y hubieron de enfrentarse a ella con el resultado de un herido en uno de sus navíos. Sin advertir el peligro otros tres navíos franceses salen de Nantes con mercancía y más de 90 veteranos de los tercios de regreso a España. Aquí esperaban espantados las noticias temiéndose el fatal enfrentamiento. Felizmente llegaron sin novedad. El “ladrón” se había cansado de esperar a sus presas. AFMF. Cartas de Nantes de Julián Ruiz de 28.6.1575 y 4.7.1575 y de Bilbao de Cosme del Barco de 16.7.1575

²⁴ Sobre este asunto es de gran interés las reflexiones de Henry Touchard cuando nos habla de la convivencia de todos los marineros impuesta por las condiciones de la navegación en puertos de situación estratégica (Le Conquet, Île de Batz, etc.), de los barcos en los que se enrolaban marineros de todas las naciones o barcos comandados por maestros de nacionalidad distinta a la de su matrícula. Henry Touchard, *Le commerce maritime*...p. 328. Los actos de violencia extrema son excepcionales y, precisamente por ello motivan reacciones de gran alarma. A ellos alude V. Vazquez de Prada, “Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI”, en AA.VV.: *Las sociedades ibéricas y el mar a fines del siglo XVI*. 1998. p.51. Se sabe que la marinería apresada era desembarcada libre en la primera ocasión, en tanto que sólo aquellos por los que se podía obtener algún rescate eran retenidos, a veces por años. Tampoco parece que en condiciones especialmente duras, pues campaban libremente por tabernas y muelles, siendo, en ocasiones, acusados de espías. Vid. José Alcalá-Zamora, *op.cit.* pp. 382 y ss.

²⁵ Parece que con el paso del tiempo, la violencia se intensifica, llegándose al extremo de convertir a los marineros hechos prisioneros en galeotes, ya en tiempos de Felipe IV. Vid. Enrique Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, 1999. p. 249.

²⁶ AFMF, Carta de Nantes de Andrés Ruiz de 16.5.1575.

²⁷ AFMF, Carta de Bilbao de 8.8.1575 de Cosme del Barco: *Todos los navíos de Bretaña y Normandía están embargados para ir sobre la Rochella. Dos navíos ya cargados los habían embargado y habían pedido licencia al gobernador*. Finalmente pudieron partir.

²⁸ AHPC, Laredo, Acta de la Junta de las Cuatro Villas de 12 de agosto de 1586.

muy onerosa sobre todo para las pequeñas embarcaciones, de ahí que se solicitase repetidas veces el aumento del tonelaje mínimo a partir del cual hubiesen de ir artillados²⁹.

La presencia de barcos bretones se acabaría por hacer dominante en todo el Cantábrico; es decir, si consideramos conjuntamente los puertos de Bilbao y Laredo –los más activos con gran diferencia- y durante el periodo considerado. En el puerto vizcaíno es más acusado este dominio por la tradicional vinculación comercial de este puerto con Bretaña, mientras que Laredo y los puertos cántabros en general habían forjado sus orígenes atlánticos aportando lana a la *estapla* de Brujas, más al norte. En Laredo, ya entre 1574 y 1577, el dominio de los barcos franceses es evidente; sin embargo, a partir de esta fecha y hasta 1584 serán los barcos españoles y flamencos quienes vuelven a asumir la mayor parte de los transportes, siendo relevados nueva y temporalmente por navíos de procedencia francesa³⁰, ya que la última década del siglo se inicia con una caída generalizada de los tráficos.

Un aspecto que cabe destacar es la contradicción entre las intenciones políticas y la realidad de la navegación. Sabemos de las prohibiciones al tráfico que recíprocamente se lanzaban las monarquías eran poco o nada respetadas por los marinos y autoridades locales³¹. En 1578 el duque de Anjou prohíbe las relaciones mercantiles con España y, sin embargo, como hemos señalado los barcos siguieron viniendo dado que, para ellos, el comercio marítimo era fundamental.

De cualquier modo, como afirma Mollat, son numerosísimos los episodios de piratería por parte de barcos no únicamente de los mendigos del mar holandeses, sino también por parte de los normandos³². Un peligro que sobre todo se incrementaba en los meses de verano cuando el anticiclón de las Azores impone un tiempo estable y las condiciones del mar favorecen la piratería³³.

3. EL CORSO EN LAS CUATRO VILLAS

En cuanto a los corsarios cántabros parece que su actividad es tardía. Nace bajo dos circunstancias concomitantes: de un lado el incremento de la acción corsaria por parte de franceses y holandeses, y de otro el decrecimiento de los tráficos mercantiles. Ya en 1584 Felipe II había creado una *Tenencia de armamento y artillería* para Santander y Laredo, como respuesta

²⁹ Se pide que el Consejo de Guerra limite sus exigencias a los barcos con un arqueo superior a las 50 toneladas. AHPC. Laredo, Acta de la Junta de las Cuatro Villas de 12.8.1586.

³⁰ Los barcos bretones tenían un tonelaje pequeño, de 60 a 120 tns., bien armados y equipados, muy competitivos económicamente frente a los barcos ingleses y españoles. Su tamaño se relaciona con la escasez de infraestructuras portuarias y a los menores costes de construcción, pese a que, como en España, la Administración incentive los barcos de mayor tonelaje. Henry Touchard, *Le commerce maritime breton a la fin du moyen âge*. Paris, 1967, pp.324 y 325.

³¹ Y es que la “guerra económica” no llegó a aceptarse como una opción viable al menos durante el reinado filipino, no sólo por las lógicas resistencias de las comunidades costeras, gravemente perjudicadas en sus intereses, sino también por la proverbial prudencia de Felipe II, que aceptó el asesoramiento de sus consejeros. Otra cosa bien distinta es la política llevada a cabo por su heredero Felipe III. Vid. Juan E. Gelabert, “Comercio, Guerra y Paz en los puertos atlánticos (1598-1609)”, en Jose Ignacio Fortea y Juan E. Gelabert (Eds.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander, 2006. pp. 281-300.

³² M. Mollat, *Le commerce maritime normand au XVe siècle et dans la première moitié du XVIe siècle*. Paris, 1952. p.217.

³³ AFMF. Carta de Nantes de 4.9.1586 de Julián Ruiz: *De aquí en adelante no tendremos tanto miedo (a los piratas) pues el tiempo será más fuerte. Y es que efectivamente los episodios más graves de piratería se constatan en los meses de verano, sobre todo julio y agosto. En un enfrentamiento habido entre unos barcos procedentes de Nantes y un navío pirata en los últimos días de agosto de 1575 se perdieron 30 fardos por el fuego a bordo que provocó la lucha, otros fardos resultaron seriamente dañados y un navío fue capturado*. Carta de Bilbao de 24.8.1575 de Cosme del Barco.

a la creciente inseguridad, para apoyar a las Armadas que actuaban en esta zona, a la vez que se regula la colaboración entre los barcos del rey y los particulares.

Es en los años noventa del quinientos, cuando el comercio internacional ya se hallaba gravemente afectado había iniciado su decadencia como consecuencia de la inseguridad reinante cuando comienzan a aparecer en la documentación datos relativos a estas prácticas junto a las cada vez más frecuentes ventas de barcos y modestas operaciones de tráfico, normalmente de cabotaje. Haciendo de la necesidad virtud, principian las operaciones en corso cuando Felipe II decide apoyar a la Liga católica en Francia contra los hugonotes, fuertemente asentados en el Poitu, y su base en La Rochelle. El conflicto francés se presenta como una oportunidad para los barcos laredanos para hacer presas “*entre los enemigos de la fe*” protestantes, contando además con la aprobación real –concesión de las patentes de corso-. La primera referencia es la de dos maestros asociados, Diego Salmillas y Pedro Deslatamenor, que otorgan poder a Diego de Quintana para poner en venta las capturas que hiciesen³⁴. Aunque sin duda los corsarios laredanos que más actividad desplegaron fueron la familia de los Escalante. El capitán Juan de Escalante con su navío *Nuestra Señora de Guía*, armado con seis piezas de artillería se hizo a la vela en el otoño de 1591 en busca de barcos hugonotes³⁵. Unos meses más tarde sabemos que ya son varios los navíos laredanos que han salido aparejados al corso, tal vez animados por el éxito del capitán Juan de Escalante³⁶. Su hermano, el también capitán, Francisco de Escalante, al mando de su navío *San Francisco* emprende la misma aventura, aunque consciente de los riesgos que iba a correr decide hacer testamento a favor de hermano Juan y del licenciado Sebastián de Sarabia, cura de la parroquia, quien estaba asociado a los hermanos Escalante³⁷. Domingo del Rivero se asocia al capitán Pedro de Berasategui para aparejar un navío para el corso, que junto a otra nave propiedad del marqués de Bellaisla (Belle Île) pudieron capturar una nave enemiga y en esta isla fue vendida³⁸. En Santander sabemos de la actividad corsaria de los Riva Herrera entre 1589 y 1595, con tripulaciones de las Cuatro Villas, que actuaba en el Canal de la Mancha y la costa de Francia³⁹. La nómina de capitanes que se animan al corso es amplia: Rodrigo de Escalante, Martín del Hoyo, Juan de Ribas, Diego de Quijas, Lope de Ocina, ...⁴⁰

El corso era una actividad cuyo sostenimiento resultaba muy costoso; las buenas capturas eran escasas y los rendimientos pocas veces eran suficientes como para mantenerla durante mucho tiempo. Armar una embarcación grande podía costar 10.000 Ds., además de los gastos de mantenimiento, capacidad para soportar demoras, y otros gastos secundarios (derechos de patentes, escribano, préstamos anticipados a los tripulantes, gastos judiciales, ...). Tenemos el ejemplo del laredano Domingo del Rivero quien, en este caso asociado al también vecino de Laredo el capitán Pedro del Llano, vende un navío denominado *La María* a un vecino de Motrico, con todas sus jarcias, aparejos y velas por la modesta cantidad de 150 ducados⁴¹; Juan de Escalante, otro de Laredo, en 1590 arma una zabra y un philibote con un total de 43 marineros y 16 hombres de guerra, captura cuatro navíos ingleses que después de subastados le generan

³⁴ AHPC, Leg. 1.122, f. 65.

³⁵ AHPC, Leg. 1.122, f.151.

³⁶ AHPC, Leg. 1.122, f.423.

³⁷ AHPC, Leg. 1.122, f.427.

³⁸ AHPC, Leg. 1.123 f. 195.

³⁹ Luis Martínez Guitián, “Aportación a la historia de Santander: Construcción naval y navegación en corso durante el reinado de Felipe II”. *Revista Altamira*. Tomo I, n.3, (1934), p.199-238.

⁴⁰ Félix Pecharromán, “La actividad corsaria en el Laredo del siglo XVII”, en VV.AA., *Población y sociedad en la España cantábrica durante el siglo XVIII*, Santander, 1985, pp. 175-196.

⁴¹ El corso era un negocio caro sobre todo debido al elevado coste del armamento y por ello los armadores eran exigentes en cuanto al número de presas que se habían de hacer. Enrique Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*. Madrid, 1999. p. 147

2.955 Es. 4 rs y 24 mrs⁴². Estas cifras, si bien no representan a la totalidad de los balances de este tipo de empresas sí que pueden resultar significativas al poner en evidencia las dificultades y demoras en la amortización de las inversiones. Los barcos pequeños es cierto que resultaban más económicos de armar, pero también asumían más riesgo y tenían más limitado el rango de sus potenciales presas⁴³. El corso se evidencia como un recurso impuesto por la imposibilidad de sostener el comercio regular, tanto aquí como en las aguas mediterráneas⁴⁴.

Al finalizar el reinado de Felipe II eran demasiados los frentes abiertos para las agotadas fuerzas de los españoles. Se imponía un cambio en las relaciones internacionales y, sin duda, las dificultades internas de la alianza anglo francesa ofrecieron una oportunidad para suavizar la pesada carga que el heredero, el futuro Felipe III, iba a tener que soportar. La firma del tratado de Vernins, en mayo del 1598, deja sin efecto la Cédula Real y con ella la ocasión para que los corsarios cántabros pudieran seguir haciendo presas entre los barcos franceses, limitando mucho sus posibilidades de capturas⁴⁵.

4. EL COMERCIO MARÍTIMO EN EL CANTÁBRICO DESPUÉS DE 1588

No es objeto de este trabajo analizar con detenimiento las debatidas consecuencias del “Desastre de la Invencible”⁴⁶, pero sí se puede afirmar que sus efectos no parecen alterar sustancialmente la tendencia declinante ya iniciada años atrás -desde mediados de los setenta-. Y aunque, en efecto, el año de 1588 sea especialmente negativo en Laredo no parece ocurrir lo mismo en Bilbao, y es que hacía ya tiempo que los barcos franceses habían tomado el control casi absoluto de los tráficos⁴⁷. Otra cosa es lo ocurrido con las urcas y urquetas flamencas que prácticamente desaparecen del puerto de Laredo, pero también es un hecho que fácilmente podemos atribuir a la contracción de la demanda que padece el norte castellano. De todas formas, es cierto que las dificultades de navegación a través del Canal de la Mancha debieron de ser enormes, ya antes del “desastre”, hasta el punto de hacerlo prácticamente imposible y verse obligados nuestros protagonistas a buscar rutas alternativas. Tenemos constancia de que aquellos envíos que querían evitar el Canal tenían que seguir una ruta similar a la que siguieron los

⁴² Luis Martínez Guitián, *Naves y flotas de las Cuatro Villas de la costa*. Centro de Estudios Montañeses, Santander, 1942, p. 76.

⁴³ Enrique Otero Lana, “El corso de Flandes como factor de guerra económica”, *Stvdia Historica: Historia Moderna*, 27, 2005, pp.111-133.

⁴⁴ Gonzalo López Nadal, “El corsarismo en el Mediterráneo (1516-1830)”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y cultura naval*, 46 (2004), p.26.

⁴⁵ De todas formas el corso no deja de ser un recurso de la impotencia. El auge que adquiere esta actividad entre los españoles el siglo XVII, desde su base en Dunkerke, coincide con el declinar definitivo del Imperio español en el Atlántico. Vid. J. Alcalá-Zamora, *op.cit.* pp. 382 y ss. Para el caso de Santander esta práctica ha sido estudiada por M^a. J. Echevarría Alonso, *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, 1995, pp. 66-70.

⁴⁶ Numerosos autores han puesto en cuestión la entidad concedida por la historiografía tradicional a este hecho bélico y su alcance en la potencia marítima del reino de España en 1588. Vid. Jose Luis Casado Soto, “Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II”, en AA. VV.: *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Congreso Internacional. Sociedad Lisboa '98.

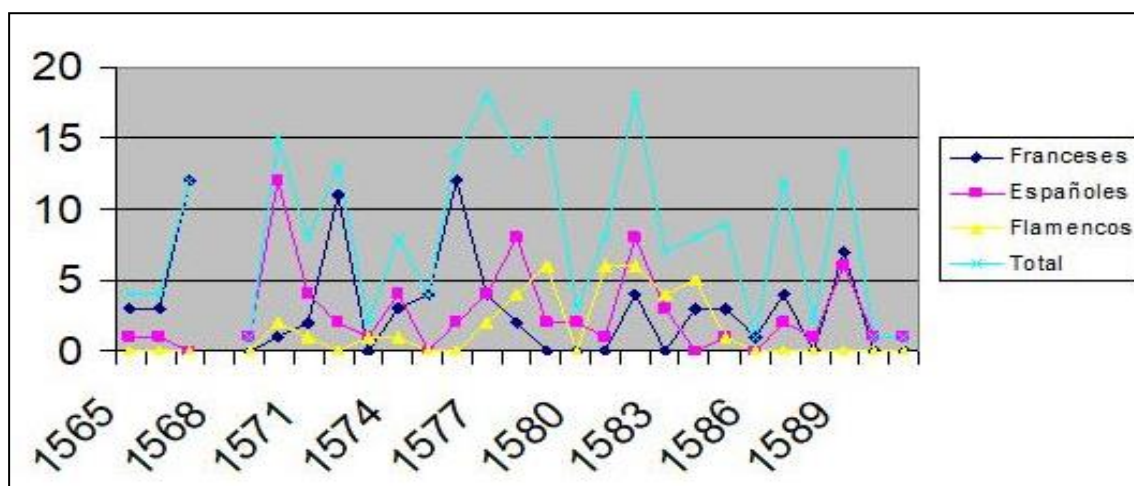
⁴⁷ Sobre el suceso militar de la Invencible desde Laredo únicamente se hace una referencia en agosto de 1588 en la que se dice que se informará de las nuevas sobre los armados. De septiembre no tenemos cartas y en octubre el suceso parece olvidado.

derrotados navíos de la Armada Invencible, esto es, bordeando las Islas Británicas⁴⁸. Pocos se aventuraban a viajar hacia el norte al margen del amparo proporcionado por la flota armada⁴⁹.

Un fenómeno novedoso que se percibe sobre todo en las contratas mercantiles con las que se financiaba el tráfico marítimo a partir de los años setenta y, sobre todo, en los ochenta y noventa es que el destino de algunos de los viajes concertados sea San Juan de Luz, Bayona o San Sebastián, puertos relativamente modestos. Resulta habitual, por ejemplo, que con algunos de los créditos concedidos ante los escribanos se sirvan los maestros para adquirir mercaderías en el extremo oriental del Cantábrico o ya en territorio francés, para ser comercializadas en Galicia, normalmente en Tuy, o ya en Portugal, Oporto, donde de lo procedido de la venta de sus portes, por ejemplo cereales, adquieren otros para traer de retorno, normalmente vino⁵⁰. Las caídas generalizadas del número de embarcaciones aportadas tanto en Bilbao como en Laredo en estos años han de tener necesariamente relación con este fenómeno.

Grafica 1.

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



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

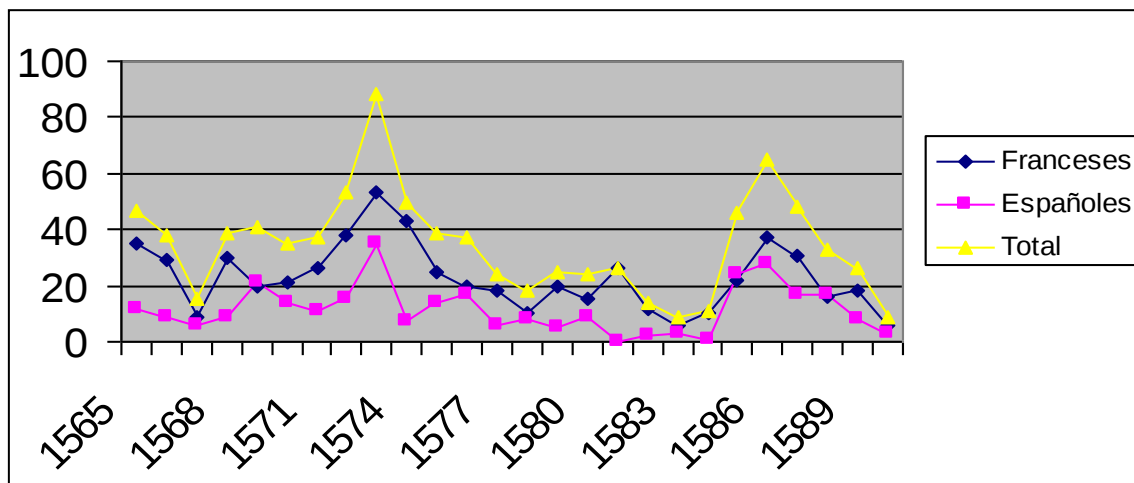
⁴⁸ AFMF. Carta de Amberes de Álvaro Bárcena de 6.5.1586. “Fleté en Hamburgo una naveta mediana para Laredo que ira por detrás de Inglaterra (...) Espero que en septiembre parta otra flota para lisboa de Hamburgo con algunos navíos para Vizcaya, no navegan navíos aislados. Yo podría enviar lencerías hasta Hamburgo y quisiera saber el precio de las holandas blancas y crudas, sus medidas y el precio de venta en España”.

⁴⁹ El sobrino de López de Arziniega, Diego del Campo Arziniega, que pretendía pasar a Nantes con su familia, aguardó más de dos meses en Laredo la armada capitaneada por el general Pedro de Curvias que había salido del Ferrol el 22 de marzo de 1590 con destino a Bretaña. Formaban esta escuadra un total de 24 navíos. AFMF. Carta de Laredo de 18.3.1590 de Diego del Campo Arziniega.

⁵⁰ Son relativamente numerosos los documentos relativos a esta ruta, así como a la participación en el comercio laredano de barcos de San Juan de Luz desde 1575. Vid. Juan Eloy Gelabert González, “Comercio, Guerra y Paz en los puertos atlánticos (1598-1609)”, en José Ignacio Fortea y Juan Eloy Gelabert (Eds.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander, 2006. p. 298.

Grafica 2.

Evolución del tráfico marítimo en el puerto de Bilbao (1565-1593), a través del Archivo Simón Ruiz.



Fuente: Elaborado a partir de los datos ofrecidos por J.Ph. Priotti en *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle*, Lille, 2004.

CONCLUSIONES

Son varias las circunstancias que concurren en estos últimos años del quinientos que hacen muy difícil la navegación para los barcos españoles en las aguas del Atlántico Norte: la hostilidad inglesa, la rebelión flamenca, las guerras religión en Francia y su corolario de piratas hugonotes infestando las aguas del Canal... La Monarquía hispánica no supo o no pudo dar respuesta al reto de garantizar la seguridad de los tráficos y pesquerías. A la vista de la documentación consultada comprobamos que la reacción ofrecida por los empresarios y maestros de las naves cantábricas fue doble: de un lado la creciente participación en actividades corsarias; de otro, el traslado de sus actividades mercantiles a puertos alternativos del oriente cantábrico o sustituyendo los tráficos septentrionales por otros más seguros hacia el occidente y sur peninsular. La incidencia pues de los conflictos y de la inseguridad a ellos asociada se puede considerar tan definitiva como fatal.

En ambos casos se trataba de buscar alternativas ante la imposibilidad de mantener sus fuentes de negocio habituales, y en ambos casos podemos considerarlas fallidas, toda vez que o bien no proporcionaron unos ingresos suficientes y regulares o bien limitaban las posibilidades comerciales hasta abocarlas a la consunción.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, 1975.
- BARÓ PAZOS, Julio, *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*. Santander, 1999
- CASADO ALONSO, Hilario, «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI» en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1990.
- CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *Las armadas de Felipe II*, Madrid, 1988.
- ECHEVARRÍA ALONSO, M^a. José., *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, 1995.
- FORTEA, Jose Ignacio; GELABERT Juan Eloy, (Eds.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander, 2006.
- GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy, «Comercio, Guerra y Paz en los puertos atlánticos (1598-1609)», en J. I. Fortea, y J. E. Gelabert (Eds.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander, 2006.
- «Paces, guerras y tráfico de lanas (1595-1621)», en R. Lanza, *Las instituciones económicas, las finanzas públicas y el declive de España en la Edad Moderna*, Madrid, 2017, pp. 259-281.
- GOODMAN, David, *Spanish naval power, 1589-1665*, Cambridge, 1997.
- LÓPEZ NADAL, Gonzalo, «El corsarismo en el Mediterráneo (1516-1830)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y cultura naval*, 46 (2004), pp. 17-36.
- MARTÍNEZ CAMPOS, Carlos *España bélica, Siglo XVI. Apogeo y primeras grietas*, Madrid, 1967.
- MARTINEZ GUTIÁN, Luis, *Naves y flotas en las Cuatro Villas de la Costa*, Santander, 1942.
- MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos, «Aspectos marítimos del reinado de Felipe II», en *Actas del Simposium Felipe II y su época*, Vol. II. San Lorenzo del Escorial, (Madrid) 1998.
- MOLLAT, Michel, *Le commerce maritime normand au XVe siècle et dans la premiere moitié du XVIe siècle*. Paris, 1952.
- OTERO LANA, Enrique, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, 1999.
- «El corso de Flandes como factor de guerra económica», *Stvdia Historica: Historia Moderna*, 27, 2005, pp.111-133.
- PECHARROMÁN, Felix, «La actividad corsaria en el Laredo del siglo XVII», VV.AA., *Población y sociedad en la España cantábrica durante el siglo XVIII*, Santander, 1985.
- PRIOTTI, Jean Phillippe, *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle*, Lille, 2004.
- STRADLING, Robert A. *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, 1992.
- TOUCHARD, Henry, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Age*, Paris, 1967.
- VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, «Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI» en AA.VV.: *Las sociedades ibéricas y el mar a fines del siglo XVI*. 1998.