



UNIVERSIDAD DE CANTABRIA  
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS



GRADO EN HISTORIA

TRABAJO FIN DE GRADO

Director: Óscar Lucas Villanueva

Curso 2021/2022

**EL COMERCIO EXTERIOR CASTELLANO EN EL SIGLO XVI:**

**LAS EXPORTACIONES A TRAVÉS DE LOS PUERTOS**

**CÁNTABROS Y VASCOS**

**CASTILIAN FOREIGN TRADE IN THE 16TH CENTURY:**

**EXPORTS THROUGH CANTABRIAN AND BASQUE PORTS**

**ÁNGEL CRESPO DIEGO**

Junio, 2022

## RESUMEN:

El presente trabajo analiza la exportación de mercancías de origen castellano con destino al espacio atlántico septentrional, llevadas a cabo a través de los puertos costeros cántabros y vascos a lo largo del siglo XVI. El análisis parte de un estudio de la producción de las principales mercancías exportadas, para examinar en un segundo momento la forma en la que los actores comerciales organizan el tráfico de estas materias desde que son adquiridas por los mismos hasta que son embarcadas y trasladadas a los diferentes puntos de venta allende sus fronteras. El trabajo también aborda otros asuntos interesantes como las finanzas, los gastos que el comerciante tenía que asumir, así como las distintas dificultades naturales y antrópicas que tenía que sortear para llevar a cabo esta operación.

Palabras clave: Lana, hierro, comercio, finanzas.

## ABSTRACT:

This paper analyzes the export of merchandise of Castilian origin destined for the North Atlantic area, carried out through the Cantabrian and Basque coastal ports throughout the 16th century. The analysis starts from a study of the production of the main exported merchandise, to examine in a second moment the way in which the commercial actors organize the traffic of these materials from the time they are acquired by them until they are shipped and transferred to the markets. The work also addresses other interesting issues such as finances, the expenses that the merchant had to assume, as well as the different natural and anthropic difficulties that he had to overcome to carry out this operation.

Key Words: Wool, iron, trade, finance.

## **AVISO RESPONSABILIDAD UC**

Este documento es el resultado del Trabajo de Fin de Grado de un estudiante, siendo su autor responsable de su contenido. Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición. Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido. Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros.

## **INDICE**

1. INTRODUCCIÓN .....	4
2. LOCALIZACION Y TIEMPO DEL OBJETO DE ESTUDIO .....	5
3. PRODUCCIÓN Y PRINCIPALES MERCANCIAS EXPORTADAS .....	7
3.1. LANA .....	7
3.2. HIERRO.....	11
3.3. CÍTRICOS .....	15
3.4. OTRAS MERCANCIAS .....	16
4. LOS ACTORES COMERCIALES .....	16
4.1. EL CONSULADO DE BURGOS .....	16
4.2. EL CONSULADO DE BILBAO.....	18
4.3. FINANZAS.....	19
5. EL ITINERARIO COMERCIAL.....	22
5.1. ELTRANSPORTE TERRESTRE .....	22
5.1.1. Problemas logísticos y tipos de transporte .....	22
5.1.2. Principales rutas terrestres .....	25
5.2. ELTRANSPORTE MARÍTIMO .....	27
5.2.1. Preliminares: Tipo de navegación, barcos y seguridad comercial.....	27
5.2.2. Desde las Cuatro Villas de la Mar .....	33
5.2.3. Desde los puertos vizcaínos y guipuzcoanos.....	36
5.3. GASTOS DE TRANSPORTE.....	39
6. CONCLUSIONES .....	43
7. BIBLIORAFÍA.....	45

## 1. INTRODUCCIÓN

A principios del siglo XVI, el comercio internacional castellano vivía una época de gran vitalidad y desarrollo con una proyección sin precedentes por el Mediterráneo, la fachada atlántica Europea e incluso el “Nuevo Mundo”. Sin embargo, hasta tiempos recientes la historiografía de la Edad Moderna, en lo referente al comercio exterior castellano, prestó una mayor atención a cuestiones relacionadas con el tráfico colonial sevillano y las remesas de metales preciosos procedentes de América. Todo ello favorecido por los trabajos de historiadores como Hamilton o Chaunu<sup>1</sup>. En cierto modo, esta perspectiva ignoraba el papel desempeñado por el norte de Castilla en el comercio internacional en el Atlántico a través de los puertos cantábricos.

En este sentido, el presente trabajo tiene como objetivo no solo vindicar la importancia cuantitativa y cualitativa de este área para el comercio exterior castellano, sino a su vez evidenciar la mecánica comercial desarrollada en este espacio en su corriente exportadora, a fin de tratar de comprender su grado de autonomía y participación en un circuito comercial más amplio. De esta manera, acotando el objeto de estudio, se podrá profundizar a un mayor número de aspectos como las condiciones y formas de producción de las mercancías exportadas, la financiación del comercio, los agentes comerciales, los transportistas, las condiciones del transporte, los gastos de transporte, etc. Todo ello teniendo muy en cuenta los cambios cualitativos y las novedades que sufre este tráfico a lo largo del mencionado siglo. Un análisis que, a la par de dar respuesta a estas cuestiones, repasará el estado actual de una parte de los debates historiográficos surgidos al calor del estudio de estos asuntos.

Todo una serie de respuestas a las cuestiones planteadas que servirán a su vez para determinar gran parte de las causas que explican la razón de la pérdida de vitalidad que sufrió la economía castellana en el último tercio de la centuria y que supuso la desarticulación del comercio en gran parte de estos espacios y la sustitución de aquellos elementos que obstruían el flujo comercial por otros adaptados a las nuevas circunstancias.

---

<sup>1</sup> HAMILTON, E. J. *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona: 1983; CHAUNU, H. *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris: 1955-1959.

## 2. LOCALIZACION Y TIEMPO DEL OBJETO DE ESTUDIO

La localización de nuestro objeto estudio ocupa un espacio relativamente amplio y que, como abordaremos ulteriormente, se corresponde fundamentalmente con el espacio comprendido entre los puertos orientales de lo que era en ese entonces la “mar de Castilla”, es decir, los principales puertos cántabros (Cuatro Villas de la Mar) y vascos (zona del Nervión y San Sebastián), al norte de la Península Ibérica, y los diferentes puertos europeos (británicos, flamencos y franceses, principalmente) receptores de las mercancías oriundas de Castilla.

Si bien, a lo largo del trabajo abarcaremos un área que va más allá de la costa atlántica, penetrando hacia el interior de la meseta castellana hasta llegar a una serie espacios de un interés no menor al de los enclaves comerciales anteriormente mencionados, al tratarse de localizaciones relevantes para la comprensión del comercio exportador castellano, éste es el caso de la ciudad de Burgos y el conjunto ferial de Medina del Campo.

Sin embargo, resulta difícil tratar de comprender este comercio castellano sin previamente reconocer la integración de este espacio en un área mercantil más amplia, de primera magnitud y contenida en el espacio del Atlántico septentrional. En principio, esto parece estar relacionado con la actividad pesquera realizada por estas villas costeras durante el medievo. No obstante, la integración de los puertos cántabros y vascos en este comercio no fue inmediata, sino que se desarrolló de forma lenta desde finales del siglo XII, paralela a la revitalización que sufrieron estas villas durante el periodo bajomedieval<sup>2</sup>.

Así mismo, la conexión que suponía el Camino de Santiago con Europa facilitó no sólo el intercambio de ideas y la llegada de estilos artísticos como el románico<sup>3</sup>, sino que estableció vínculos comerciales con Europa<sup>4</sup>, lo que convirtió a los puertos costeros del norte peninsular y a sus marineros en elementos primordiales e indispensables para la consecución de este intercambio<sup>5</sup>.

En este contexto, los mercaderes castellanos desarrollaron técnicas, instrumentos e instituciones mercantiles como resultado de lo aprendido en la zona flamenca e italiana. En

---

<sup>2</sup> CASADO SOTO, J. L. *Cantabria y la mar en la historia*. Santander: Diputación regional, 1987. pp. 22-24

<sup>3</sup> OLAGUER-FELIÚ y ALONSO, F. *El arte románico español*. Madrid: Encuentro, 2003. p. 107.

<sup>4</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio internacional castellano a través de los puertos de Laredo en la época de Felipe II*. Santander: Universidad de Cantabria, 2019. pp. 53-54.

<sup>5</sup> CASADO SOTO, J. L. *Cantabria y... Op. Cit.* pp. 22-24.

este sentido, algunos autores como Gloria Cristina Flórez<sup>6</sup>, en base a las investigaciones de Hilario Casado, señala que los mercaderes castellanos adoptaron: “*el sistema toscano de compañías la contabilidad por partida doble, el seguro marítimo, la letra de cambio y desarrollaron la banca y los cambistas*”.

La consolidación de estos puertos, así como la creación de las primeras ferias periódicas no hacen sino constatar la expansión económica que se estaba produciendo. A partir de entonces, se tiene constancia de la existencia de un tráfico exportador continuo entre Castilla y Flandes, Inglaterra y Bretaña. Estas mercancías dirigidas al mercado europeo se basaban inicialmente en hierro, a la que se uniría la exportación de vellones<sup>7</sup>.

De esta manera, a lo largo del quinientos, los diferentes puertos costeros y fluviales de este eje comercial fueron testigos de un enérgico tráfico mercantil de cabotaje y altura, lo cual constituirá la base de algunas de las transformaciones sociales y económicas del periodo<sup>8</sup>.

No obstante, esta tendencia comercial ascendente vivida durante parte del periodo bajomedieval y en especial durante los primeros dos tercios del quinientos, comenzó a declinar principalmente a raíz del inicio de la rebelión de los Países Bajos en 1566, aunque desde la década anterior se observaba cierto estancamiento. El aumento de las tensiones con el reino inglés supuso que desde los años 70 el hundimiento se acrecentara a tal punto de casi producirse una desaparición del tráfico en los puertos montañoses<sup>9</sup>. Francia funcionó durante un tiempo como mercado de sustitución de las mercancías castellanas. Todo ello favorecido por la mejora de las relaciones a raíz de la firma del tratado de Cateau-Cambresis, en abril de 1559, lo que abrió una etapa favorable para el comercio entre ambas regiones<sup>10</sup>.

Por otro lado, pese a que en los años 70 del siglo XVI, se había logrado una serie de acuerdos entre la Monarquía e Inglaterra, que supusieron el restablecimiento del comercio directo entre estos dos territorios, la guerra abierta con Inglaterra no hizo más que incrementar las dificultades de navegación en el Atlántico Norte, haciendo más difíciles las

---

<sup>6</sup> CRISTINA FLOREZ, G. “Mercaderes castellanos a fines de la Edad Media: peligros y salvaguardas en la Carrera a Flandes”. *AJEE*, 53 (2020) pp. 307-324. p. 312.

<sup>7</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* pp. 53-54.

<sup>8</sup>*Ibidem.* p. 52.

<sup>9</sup> LANZA GARCIA, R. *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen: Cantabria, siglos XVI-XVIII*. Santander: Universidad de Cantabria, 2010. p. 233.

<sup>10</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 55.

relaciones comerciales en este ámbito. Una conflictividad acrecentada también por hugonotes y los *geux de mer* de Luis de Nassau<sup>11</sup>.

### 3. PRODUCCIÓN Y PRINCIPALES MERCANCIAS EXPORTADAS

#### 3.1.LANA

A lo largo de todo el siglo XVI, la lana constituyó la mercancía más exportada por Castilla y a su vez la que más rentas produjo. Tal fue la importancia económica que tuvo la exportación de este producto para la economía castellana que llegó a subordinar a toda la agricultura castellana<sup>12</sup>. En este sentido, se puede llegar a afirmar que la economía castellana, fundamentada principalmente en la labor agrícola, se vio fuertemente condicionada por los intereses exteriores<sup>13</sup>.

La razón del incremento de este producto subyace en las características fisiológicas del animal del que procedía la mayor parte de la lana exportada: la oveja merina. Se trataba de una raza autóctona de la Península y, por ese entonces, distribuida únicamente por ella debido a las múltiples leyes protectoras que obstaculizaron que este espécimen no saliera hacia Europa y otros continentes hasta el siglo XVIII. Aunque sin evidencias contundentes, se acepta que este animal surgió en la zona meridional de la Iberia a partir de ovejas de lana fina de linaje greco-romano cruzadas con ovejas norteafricanas<sup>14</sup>. El resultado fue el de una oveja, explotada en distintos regímenes (trashumancia, estancia, trasterminancia, etc), que producía una lana de gran calidad y finura tanto en su natal Castilla<sup>15</sup> como en Aragón, donde había sido introducida en el siglo XIV<sup>16</sup>.

---

<sup>11</sup> *Idem*.

<sup>12</sup> BILBAO BILBAO, L. M. y FERNANDEZ DE PINEDO, E. “Exportations des laines, trasumance et occupation de l’espace en Castille aux XVIe, XVIIe et XVIIIe” en CATTINI, M. (ed) *Migrations, Population and Occupation of Land, before 1800*. Budapest: Akademiai Kiadó, 1982. pp. 36-48. p. 36.

<sup>13</sup> *Idem*.

<sup>14</sup> QUINTANA GÓMEZ-BRAVO, J. A. “La raza merina y la trashumancia. Fuente de riqueza” en MUNDI MARTÍN, V; RODRÍGUEZ RIVERO, F; CABELLO CAJA, R; MARTÍN NIETO, D.A y DÍAZ DÍAZ, B. (coords.). *IV Encuentros de estudios comarcales Vegas Altas, La Serena y La Siberia: dedicados a la Mesta y trashumancia pastoril*. Siruela: SISEVA, 2012. pp. 17-42. pp. 28-30.

<sup>15</sup> MELÓN JIMENEZ, M. Á. “La ganadería española en la Edad Moderna. Apuntes para su estudio” en ARANDA PÉREZ, F. J. (coord). *El Mundo Rural en la España Moderna*. Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 2004. pp. 727-772. pp. 751-752.

<sup>16</sup> SARASA SANCHEZ, E. “Las actividades económicas en una época de crisis (siglos XIV-XV)”. *HISTORIA de Aragón: economía y sociedad*. Zaragoza: Diputación de Zaragoza, 1989. Vol. 2. pp. 87-100. p. 96.

Sin embargo, sin llegar a negar la importancia para la exportación de esa lana fina, no se debe caer en la certeza de que no se exportaba otro tipo de vellones. Algunos autores como Ángel García Sanz<sup>17</sup> inciden en la imposibilidad de sostener que, a lo largo de la Edad Moderna, las lanas exportadas solo fueran aquellas que procedían de las ovejas merinas. Este autor remarca que la propia documentación esclarece cómo también se exportaban otras de menor finura como la “basta”, la “entrefina” y la “ordinaria”. Así mismo, señala como poco más de la mitad del *ganado fino* (merinas) estaba explotado en régimen de trashumancia y en manos de La Mesta, siendo la parte restante explotada en régimen estante o trasterminante.

En línea con lo anterior, algunos autores como el Luis María Bilbao y Emiliano Fernández de Pinedo han estimado que las casi dos millones de cabezas de ganado trashumante producían unas 1902 toneladas de lana limpia, sin embargo, si se atiende a las cantidades exportadas en esas fechas las cifras aumentan a 3165 toneladas, viéndose cómo la lana de oveja merina trashumante estaba mezclada con la lana de las ovejas merina estantes<sup>18</sup>.

Las ideas de estos autores corrigen la importancia desproporcionada que, desde la obra de Julius Klein, la historiografía había prestado a la ganadería trashumante como principal forma de producción de esta materia. Según Ramón Lanza<sup>19</sup>: “*dicho interés es comprensible si consideramos la importancia del sector en la economía y en las instituciones de la época, y la relativa abundancia de testimonios documentales de carácter económico, fiscal o judicial*”.

La diferencia principal entre un régimen de explotación y otro se encontraba en su localización a lo largo del año: mientras la ganadería estante continuaba durante todo el año en el mismo lugar jurisdiccional o municipal, las trasterminantes y trashumantes se encontraban en un constante movimiento cíclico entre los pastos de invierno y los de verano, ya fuera en un ratio corto (trasterminante) o largo (trashumancia)<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> GARCIA SANZ, A. “Competitivos en lanas, pero no en paños: lana para la exportación y lana para los telares nacionales en la España del Antiguo Régimen”. *Revista de Historia Económica*, 12/2 (1994). pp. 397-434. pp. 406-409.

<sup>18</sup> BILBAO BILBAO, L. M. y FERNANDEZ DE PINEDO, E. “Exportations des laines... *Op. Cit.* p. 40.

<sup>19</sup> LANZA GARCÍA, R. “El crecimiento de la ganadería de Cantabria entre los siglos XVI y XIX: una temprana especialización”. *Historia Agraria*, 23 (2001). pp. 79-118. p. 80.

<sup>20</sup> MELÓN JIMENEZ, M. Á. “La ganadería española en...” *Op. cit.* p. 731.

El motivo principal de la realización de esos desplazamientos yacía esta la abundancia de herbajes en las zonas de puertos y alta montaña con posterioridad al deshielo. Estos desplazamientos se realizaban a lo largo de una compleja red de vías pecuarias (cañadas, cordeles, veredas) de unos 75,23 metros, las cuales eran vigiladas por los alcaldes entregadores, y frecuentemente colindando a tierras de cultivo<sup>21</sup>. El traslado del ganado se iniciaba en abril una vez que habían destetado los corderos en el invernadero. Las cabañas más pequeñas eran dirigidas por sus propios dueños, pero las más grandes y en manos de ricos propietarios (eclesiásticos fundamentalmente) eran designadas a un mayoral<sup>22</sup>.

En cuanto al número de animales en un tipo de régimen y otro ha constituido otro de los grandes debates historiográficos. El arbitrista Miguel Caxa de Leruela, en su obra *La restauración de la abundancia de España* sostenía que “[...]solían pasar por los puertos cada año siete millones de cabezas de ganado lanar. Y ahora no llega a dos y medio”<sup>23</sup>. En este sentido, afirmaba que, en algún momento del siglo XVI, el ganado trashumante estaba formado por siete millones de cabezas de ovino. Si bien, dado el probable contraste que quiere marcar con su obra, parece más seguro tomar en cuenta la segunda estimación de unos 2,5 millones de cabezas de ganado.

Lo cierto es que a principios del siglo XVI el número de ovejas trashumantes rondaba los 2,7 millones de cabezas, llegando a los casi 2,9 millones hacia 1520, para que a finales del siglo su número no superara los 2 millones<sup>24</sup>, unas cifras bastante aproximadas a las del Catastro de Ensenada de 1752. Así mismo, el ganado estante, que generalmente era cuatro veces superior al trashumante, debía rondar los 10 o 12 millones, lo que también se asemeja a las cifras documentadas en el Catastro de Ensenada<sup>25</sup>. La importancia de la ganadería ovina trashumante no era tal desde el punto de vista cuantitativo.

Con todo, de toda la producción de lana una gran parte servía para abastecer la industria pañera castellana, mientras que la otra parte estaba dirigida hacia el mercado exterior. Los

---

<sup>21</sup> QUINTANA GÓMEZ-BRAVO, J. A. “La raza merina y la trashumancia. Fuente de riqueza” en MUNDI MARTÍN, V; RODRÍGUEZ RIVERO, F; CABELLO CAJA, R; MARTÍN NIETO, D.A y DÍAZ DÍAZ, B. (coords.). *IV Encuentros de estudios comarcales Vegas Altas, La Serena y La Siberia: dedicados a la Mesta y trashumancia pastoril*. Siruela: SISEVA, 2012. pp. 17-42. p. 23.

<sup>22</sup> MARÍN BARRIGUETE, F. “Mesta y vida pastoril”. *Revista de Historia Moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, 11 (1992). pp. 127-142. pp. 127-128.

<sup>23</sup> CAXA DE LERUELA, Miguel. *La Restauración de la antigua abundancia de España*. 1631. *Op. cit.*, p. 49.

<sup>24</sup> MELÓN JIMENEZ, Miguel Ángel. “La ganadería española en... *Op. cit.* p.744.

<sup>25</sup> *Ibidem*. p. 737.

comerciantes, principalmente burgaleses, previamente habían realizado un contrato denominado “señalamiento” en el que el mercader adelantaba el dinero para que así los ganaderos pudieran pagar los gastos de los pastos en la invernada. Al año siguiente tras el esquila (entre los meses de mayo y junio) distintos empleados seleccionaban las calidades de la lana, las lavaban, pesaban la lana en sacas y marcaban las sacas con la marca del mercader<sup>26</sup>.

Sin embargo, esta producción lanera que estaba en alza durante parte de la centuria vio invertida la situación hacia los años 80 por una deficiencia estructural que parte de la limitación de pastos para mantener una amplia cabaña ganadera<sup>27</sup>. A menudo, los labradores entablaban litigios con los ganaderos al ver como estos movimientos periódicos de rebaños cruzaban cerca o por medio de sus campos. Si bien, estos pastores itinerantes, en su mayoría agrupados en el Honrado Concejo de la Mesta, disponían de un marco corporativo, sancionado desde la propia Monarquía, dadas las cuantiosas rentas que obtenían del tránsito del ganado, para asegurar su protección frente a los intereses de los labradores<sup>28</sup>.

De esta manera, durante los primeros años de la centuria y coincidiendo con el reinado de los RRCC, la ganadería estante e itinerante continuará en esa fase de crecimiento, dada la gran demanda de lana y la disposición de tierras de pastos, alcanzando su cenit en los años 20 del siglo XVI. A partir de entonces, la agricultura comenzó una fase de crecimiento exponencial, a costa en muchos casos de tierras destinadas a la ganadería, a fin de satisfacer la demanda alimenticia de una población en progresivo crecimiento<sup>29</sup>.

Todo ello generó una serie de disputas dados los intentos de cerramiento de tierras que complicaban la disponibilidad de alimento y el tránsito del ganado ovino. Incluso se llegó a multar o encarcelar a aquellos propietarios que no abrieran las tierras al paso de los ganados trashumantes. Aunque no es menos cierto que en algunos términos se promovieron nuevas imposiciones para evitar que los ganados trashumantes pastaran y pasaran, destacando la pena de “los doce maravedíes de día” y “los veinticuatro maravedíes de noche”<sup>30</sup>. Esto a su vez provocaba que la ganadería estante se viera desplazada de sus tradicionales pastos,

---

<sup>26</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1981. pp. 169-170.

<sup>27</sup> MELÓN JIMENEZ, Miguel Ángel. “La ganadería española en... *Op. Cit.* pp. 754-55.

<sup>28</sup> QUINTANA GÓMEZ-BRAVO, J. A. “La raza ...*Op. Cit.* p. 25.

<sup>29</sup> MELÓN JIMENEZ, Miguel Ángel. “La ganadería española en... *Op. Cit.* p. 743.

<sup>30</sup> MARÍN BARRIGUETE, F. “Mesta y... *Op. Cit.* p. 132.

ocupando los pastos de la ganadería trashumante, dando lugar a multitud de enfrentamientos con estos últimos<sup>31</sup>.

A finales de la centuria, la confrontación entre ambos bandos continuaba en clara desventaja para la ganadería, que se vio obligada a mermar sus rebaños ante unos pastos cada vez más reducidos, favorecido por una administración real que trató de controlar su aguda situación financiera mediante la venta de baldíos de realengo en Castilla, Extremadura y Andalucía<sup>32</sup>.

### 3.2.HIERRO

La presencia de mineral de hierro en la franja cantábrica fue documentada muy tempranamente por los romanos. Plinio el Viejo, en el siglo I, en el libro XXXIV de *Historia Natural*, señala la existencia de extracciones de mineral de hierro en un monte cercano a la costa, que algunos autores lo han identificado con el macizo de Peña Cabarga, en Cantabria<sup>33</sup>, aunque otros localizan ese monte en la zona vizcaína, en el monte Triano<sup>34</sup>.

Sea cual fuera la localización del monte al que se refirió Plinio en sus escritos, lo importante es que cualquiera de las dos localizaciones que la historiografía ha señalado resaltan las dos principales zonas extractivas de mineral de hierro que abastecieron las ferrerías montañosas y vascas a lo largo del siglo XVI.

En la zona de la actual Cantabria destacaron los ya mencionados yacimientos de Peña Cabarga, que comprendía veneras de menor importancia en el valle de Villaescusa (Obregón y Socabarga) y las veneras de mayor importancia del valle de Penagos (Cabárceno y Sobarzo)<sup>35</sup>. Sin embargo, estos yacimientos producían una vena de una calidad menor que las vizcaínas, pese a tener la vena una ley superior. Esto se debía a la alta concentración de

---

<sup>31</sup> MELÓN JIMENEZ, Miguel Ángel. “La ganadería española en... *Op. Cit.* p. 743.

<sup>32</sup> *Idem.*

<sup>33</sup> MARCOS GARCÍA, M. A. “Un enfoque crítico sobre los textos antiguos de la Cantabria romana”. *Studia Historica*. 6 (1988). p. 81-96. p. 89.

<sup>34</sup> PÉREZ GOIKOETXEA, E. *Minería de hierro en los montes de Triano y Galdames*. Bilbao: Instituto de Estudios Territoriales de Bizkaia, 2003. p. 15. Resalta los restos romanos asociados a la extracción de hierro en esa zona, e incluso la posibilidad de que nombre “Triano” proceda de un nombre romano: “Trajano”.

<sup>35</sup> CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones. Las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Santander: Universidad de Cantabria, 2001. p. 52.

impurezas que contenía el hierro, lo que aumentaba los costos de producción en las ferrerías, al necesitar de un mayor tiempo de reducción<sup>36</sup>.

Por otro lado, en las provincias vascas existían distintos puntos de extracción de hierro. En Guipúzcoa hacia la zona de Oyarzun existían venas de hierro, pero al igual que la vena de Cabárceno, estas eran de baja calidad e incapaces de competir con las vizcaínas. De esta manera, la vena de hierro vizcaína fue la que abasteció total o parcialmente las ferrerías montańesas, vizcaínas y guipuzcoanas<sup>37</sup>. En su mayoría, esta vena vizcaína procedía del monte Triano, en el Valle de Somorrostro, en Muskiz, donde existían diferentes zonas de extracción de vena, constituyendo las veneras del barranco del río Granada las más ricas y de fácil acceso<sup>38</sup>. Estas veneras de Somorrostro eran las más importantes, aunque existían yacimientos desde Basauri hasta Cantabria<sup>39</sup>. Y aunque en Somorrostro existían diversos tipos de minerales de hierro, durante la mayor parte del siglo XVI, tan solo se extrajo la anteriormente denominada *vena* o hematites roja, la cual tenía una ley superior al 57%<sup>40</sup>, una mermada concentración de impurezas y un menor grado de fusión, lo que se traducía en una vena ampliamente demandada por los ferrones para asegurarse una producción de mayor calidad y aun menor costo<sup>41</sup>. Aunque, no es menos cierto que existieron momentos a lo largo del siglo XVI en los que se extrajeron minerales de hierro de peor calidad aprovechando la mayor demanda y el alza de precios, lo que produjo muchas quejas por parte de los ferrones<sup>42</sup>. De ahí, que la mayor parte de las transacciones quedaran fijadas en un contrato en el que ocasionalmente se indicaba la procedencia del mineral a fin de asegurar que el producto elaborado fuera de calidad<sup>43</sup>.

La explotación tradicional de las minas no difería en demasía entre unas y otras. En este sentido, tanto en las minas de Cabárceno<sup>44</sup>, como en las de Somorrostro,<sup>45</sup>, no eran mineros profesionales los que extraían el mineral sino campesinos, que buscaban un ingreso extra

---

<sup>36</sup> *Ibidem.* p. 62.

<sup>37</sup> URIARTE AYO, R. “La minería del hierro en el País Vasco durante el Antiguo Régimen”. *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 16 (1994). pp. 49-60. p. 51.

<sup>38</sup> PÉREZ GOIKOETXEA, E. *Minería de... Op. Cti.* pp. 33-34.

<sup>39</sup> *Ibidem.* p. 21.

<sup>40</sup> BALBOA DE PAZ, J. *La siderurgia tradicional en el noroeste de España*. León: Universidad de León, 2014. pp. 186-187.

<sup>41</sup> CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones...Op. Cit.* p. 62.

<sup>42</sup> PÉREZ GOIKOETXEA, E. *Minería de hierro... Op. Cit.* p. 30.

<sup>43</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 267.

<sup>44</sup> CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones...Op. Cit.* pp. 66-67.

<sup>45</sup> PÉREZ GOIKOETXEA, E. *Minería de hierro... Op. Cit.* p. 30.

que sanease su deficiente economía doméstica. Estos trabajaban en la mina durante los meses menos lluviosos (mayo a octubre)<sup>46</sup>, momento en el que se podía trabajar en la mina con mayor facilidad, evitando los derrumbes por las filtraciones e inundaciones<sup>47</sup>. De esta manera, la época de extracción condicionaba a su vez la época en la que se comercializaba el hierro ya labrado<sup>48</sup>, y afectaba también al precio, el cual variaba de unos meses a otros<sup>49</sup>.

Pese a todo, la mayor parte de las ferrerías cántabras<sup>50</sup> y vascas<sup>51</sup> utilizaban la vena de Somorrostro, mientras que las del resto de yacimientos eran consumidas tan solo por las ferrerías más cercanas y, en muchos casos, mezclada con la de Somorrostro<sup>52</sup>. En este sentido, la relación calidad-precio del mineral vizcaíno supuso en la práctica el abandono del mineral cántabro<sup>53</sup>.

El mineral extraído de la mina requería una serie de tratamientos preparatorios antes de llegar a las fraguas. De esta manera, el mineral pasaba antes por las ferrerías, que, en su mayor parte, habían sido construido durante la primera mitad del siglo XV y la primera mitad del XVI, en las áreas rurales de la mayor parte de las cuencas hidrográficas cántabras y vascas, condicionadas por la existencia de ríos que sirvieran como fuente de energía y bosques de los que obtener combustibles vegetales, así como vías de comunicación a través de las cuales abastecerse<sup>54</sup>.

En el exterior de estos lugares, el mineral se introducía en los hornos de raguar, que, alimentados con combustibles (quimas o astillas de madera) que producían altas temperaturas en un lapso pequeño de tiempo, daban lugar a un hierro de mayor pureza y fácil

---

<sup>46</sup> URIARTE AYO, R. “Minería y empresa siderúrgica en la economía vizcaína preindustrial” en ORUE-ETXEBARRIA URQUITZA, X; APELLÁNIZ INGUNZA, M. E. y GIL CRESPO, P. (coords.). *Historia del hierro en Vizcaya y su entorno*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2016. pp. 233-268. pp. 237-238.

<sup>47</sup> CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones...Op. Cit.* p. 66.

<sup>48</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 268.

<sup>49</sup> CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones...Op. Cit.* p. 233.

<sup>50</sup> *Ibidem*, pp. 22-60. La vena extraída de las veneras del macizo de Peña Cabarga tan solo era adquirida por los ferrones más cercanas al yacimiento y situados en la cuenca del Miera o del Pas, o en la franja costera alrededor de la Bahía de Santander. Lo que no implicaba en ningún caso que estas ferrerías no se surtieran al mismo tiempo de la vena vizcaína.

<sup>51</sup> URIARTE AYO, R. “La minería del...” *Op. Cit.* p. 51.

<sup>52</sup> Diversos autores, como BALBOA DE PAZ, J. *La siderurgia tradicional... Op. Cit.* p. 186. y CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones...Op. Cit.* p. 61., señalan como era una práctica habitual la mezcla de la vena de alta calidad de Somorrostro con la vena local de peor calidad.

<sup>53</sup> CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones...Op. Cit.* pp. 68-69.

<sup>54</sup> *Ibidem*. p. 57

de reducir. En su interior, el mineral se reducía en los hornos de carbón vegetal y alimentados por el aire de los barquines o fuelles, lo que los hacía alcanzar altas temperaturas. Una vez reducido se extraía el mineral de hierro, denominado en esta fase “goa”, con unas tenazas y se compactaba y purificaba con los martinets sobre el yunque, dando lugar al hierro “dulce”<sup>55</sup>.

Hay que tener en cuenta que las fuentes de energía utilizadas suponían una limitación para la producción continuada de hierro y su posterior comercialización. Todo ello deviene de la condición indispensable de tener un caudal continuo de agua para mover las ruedas verticales, normalmente en número de dos, que movían a su vez los mazos y barquines. De esta manera, se veían obligadas a cesar su actividad en los meses estivales en los que la reducción de las precipitaciones repercutía en un menor caudal<sup>56</sup>. Del mismo modo, la dificultad en algunos periodos de abastecerse con carbón vegetal provocó que la producción y comercialización del hierro fuera interrumpida<sup>57</sup>.

Una vez salía de las ferrerías, los “tochos” de hierro, generalmente en forma de barra, eran de nuevo trabajados en las industrias de transformación y acabado, en su mayoría fraguas y martinets, hasta transformarlas en piezas semielaboradas de un tamaño y forma diferente en función de la demanda del mercado<sup>58</sup>. En este sentido, el hierro se comercializaba en diferentes presentaciones como sutil, hilo, trenzados, platín, clavos..., lo que condicionaba a su vez su precio. Unos precios que estaban en alza a finales de siglo y oscilaban entre los 742 maravedíes del quintal de platín hasta los 1.360 maravedíes del quintal de clavazón en 1591<sup>59</sup>.

De toda esta producción de hierro, la mayor parte estaba destinada al consumo interno de la población y los astilleros de la región o de otras zonas de Castilla, sin embargo, una parte proporcionalmente menor, pero no por ello menos desdeñable, se dirigía al mercado exterior principalmente hacia las Islas británicas y también a otros puntos como Francia<sup>60</sup>. Este

---

<sup>55</sup> *Ibidem.* pp. 137-145.

<sup>56</sup> *Idem.*

<sup>57</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.*, p. 268.

<sup>58</sup> CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones... Op. Cit.* p. 145.

<sup>59</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.*, p. 267.

<sup>60</sup> CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones... Op. Cit.* p. 227.

comercio al exterior se realizaba principalmente desde Bilbao, concentrando la producción de las cercanas ferrerías de Vizcaya, así como la de otros lugares<sup>61</sup>.

### 3.3.CÍTRICOS

Paralelo a la llegada del Islam a la península Ibérica y, en especial, con la consolidación del Califato de Córdoba comenzó a extenderse el cultivo de algunos cítricos como el naranjo amargo (*Citrus arantium* L.) y el limonero (*Citrus limon* (L.) Burm f.). Estos cultivos se extendieron en un primer momento en la zona andaluza, para extenderse, en un segundo momento, hacia la zona levantina<sup>62</sup>. Dos lugares en los que este cultivo subtropical de origen asiático se adaptaba con facilidad, teniendo en cuenta que requiere de unas condiciones climáticas cálidas y superiores a los 3 grados centígrados bajo cero<sup>63</sup>.

Sin embargo, resulta no menos que llamativo como en la documentación consultada por algunos autores como Óscar Lucas Villanueva<sup>64</sup> o Salvador Domingo Mena<sup>65</sup> se evidencia el cultivo de cítricos como limones y naranjas<sup>66</sup>.

Esto que a priori parece inusitado, teniendo en cuenta la latitud a la que se encuentra la costa cantábrica, no lo es si se tiene en cuenta que la proximidad al mar suaviza las temperaturas, además de que la presencia de una variante de la corriente del Golfo aumenta las temperaturas considerablemente<sup>67</sup>. En esta línea, la adaptación de estos cultivos a la zona costera parece haber no tenido demasiados inconvenientes.

Así mismo, las fuertes oscilaciones de las temperaturas<sup>68</sup>, que se vivieron durante gran parte del siglo XVI y XVII, pudieron provocar una cierta variabilidad en la producción, pero no debió suponer un fuerte perjuicio para su completo desarrollo, teniendo en cuenta que en

---

<sup>61</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio...* *Op. Cit.* p. 268.

<sup>62</sup> GÓMEZ ESPÍN, J. M. “La citricultura española y la Europa de los Doce”. *Estudios Románicos*, 6 (1987-1989), pp. 1606-1626. p. 1609.

<sup>63</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio...* *Op. Cit.* p. 265.

<sup>64</sup> *Ibidem.* pp. 266.

<sup>65</sup> DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses: Los Caminos del Norte (siglo XV-XVI)*. Burgos: Universidad de Burgos, 2016. p. 402.

<sup>66</sup> Probablemente se trataba de naranjas amargas, teniendo en cuenta que como indica “GÓMEZ ESPÍN, J. M. en “La citricultura española... *Op. Cit.* p. 1609. el cultivo de naranjas dulces había comenzado a extenderse en ese mismo siglo XVI. En este sentido, podemos pensar que no parece presumible que se hubiera producido una rápida sustitución de los naranjos amargos por los dulces en tan escaso margen de tiempo.

<sup>67</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio...* *Op. Cit.*, pp. 264-265.

<sup>68</sup> ARBEROLA ROMÁ, A. *Los cambios climáticos. La pequeña Edad de Hielo en España*. Madrid: Editorial Cátedra, 2014. pp. 44-50.

tiempos de Felipe II se ordenó a las Cuatro Villas el cumplimiento de una Real Provisión por la cual el comercio de estas frutas había de pagar alcabalas dado el incremento de su producción<sup>69</sup>. E incluso, Pedro Texeira, en el primer tercio del siglo XVII, aún dio fe de la abundancia de limoneros y naranjos por toda la costa del Cantábrico oriental<sup>70</sup>.

Una gran parte de las frutas de estos limoneros y naranjos se exportó hacia el mercado europeo, principalmente a Flandes y Normandía (Dunkerque y El Havre). Pero no solo se exportaban las frutas, sino que el agua de azahar, obtenido a partir de la flor blanca de los naranjos y limoneros, también era objeto de comercio hacia Europa<sup>71</sup>.

Aunque se desconoce el precio que pudo tener el agua de azahar, sí que se conoce el precio de naranjas y limones que rondaba los 93 maravedíes el millar hacia 1591. Por tanto, no se trató de un producto de gran valor ni de un comercio muy lucrativo, teniendo en cuenta que no se tiene constancia de ningún envío que superara las treinta mil unidades. La importancia de la exportación de esta mercancía radicaba en que suponía la única forma de lograr el retorno de los navíos mercantes, en especial, para el puerto de Laredo, para el que supuso el grueso de sus exportaciones<sup>72</sup>.

### **3.4.OTRAS MERCANCÍAS**

Pese a que el hierro y la lana constituían la mayor parte de las mercancías exportadas, existían algunos productos menores que desde los puertos vascos y montañeses se exportaban hacia Europa. En este sentido, es de destacar el vino, el aceite y la resina, así como sombreros y cordonería, y grasa de ballena y bacalao<sup>73</sup>.

## **4. LOS ACTORES COMERCIALES**

### **4.1. EL CONSULADO DE BURGOS**

Como resultado de las confluencias de los principales rutas terrestres del interior peninsular con los puertos de la costa cantábrica, desde el periodo bajomedieval, Burgos se convirtió en el principal emporio comercial de Castilla, asentándose en ella una gran

---

<sup>69</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 266.

<sup>70</sup> DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses... Op. Cit.* p. 402.

<sup>71</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 265.

<sup>72</sup> *Ibidem.* p. 266.

<sup>73</sup> BILBAO BILBAO, L. M. y LANZA GARCÍA, R. "Comercio y comerciantes ingleses en Bilbao a mediados del siglo XVI" en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J.; PÉREZ GARCÍA, R.M; FERNÁNDEZ CHAVES, M.F. *Comercio y cultura en la Edad Moderna.* Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2015. pp. 831-848. p. 843.

comunidad de comerciantes. Desde tiempo temprano, los mercaderes burgaleses se hicieron con el control de la exportación de lana y, a fin de asegurar sus intereses, fundaron una cofradía, la cual se transformó a mediados del siglo XV en una universidad o gremio de mercaderes conocida como la Universidad de Mercaderes de Burgos, dirigida por un prior, y por debajo de este un cónsul y diputados<sup>74</sup>. A través de la Universidad, los mercaderes burgaleses trataron de impedir que otras comunidades mercantiles, como Bilbao, floreciesen y se opusieran de algún modo a sus intereses, así mismo, mantuvieron la cohesión del grupo y protegieron en asuntos mercantiles a sus integrantes<sup>75</sup>. De esta manera, 1453 se produjo una de sus primeras actuaciones como fue la negociación y firma de una concordia entre la Universidad y el concejo de Santander para la utilización de su puerto para el comercio<sup>76</sup>.

Sin embargo, la posición de fuerza que fue adquiriendo Bilbao sobre su puerto, así como las desventajas que la nación castellana comenzó a obtener frente a la vizcaína por no contar la primera con flota propia, provocó que Burgos, en 1494, solicitará a los Reyes Católicos la creación de un consulado del mar a más de 150 km de la costa. De esta manera, la corona realizó la pragmática fundacional del consulado de Burgos<sup>77</sup> del 21 de julio de 1494.

Todo ello sirvió a los mercaderes burgaleses para controlar las ciudades portuarias de La Montaña y el País Vasco, pudiéndose lucrar del fletamento de barcos cargados de una gran variedad de mercancías para la exportación, resultándoles especialmente rentable la exportación de lana y, en menor medida, hierro<sup>78</sup>. De esta manera, la Universidad trató de mantener a las ciudades portuarias del norte castellano como simples especialistas en transporte más que en comercio<sup>79</sup>. Aunque su objetivo no resultó certero en Bilbao<sup>80</sup>, la Universidad de Mercaderes mantuvo bajo su esfera con relativa facilidad a los puertos cántabros. De esta manera, los montañeses se vieron fuertemente damnificados, a diferencia de los vascos, cuando en las últimas décadas de la centuria la caída del comercio exterior y,

---

<sup>74</sup>BASAS FERNANDEZ, M. *El consulado de Burgos en el siglo XVI*. Burgos: Diputación provincial de Burgos, 1994. pp. 21-53.

<sup>75</sup> GONZÁLEZ ARCE, J.D. “La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515). *Miscelánea Medieval Murciana*, 33 (2009). pp. 77-97. pp. 78-79.

<sup>76</sup> BASAS FERNANDEZ, M. *El consulado... Op. Cit.* p. 48-53.

<sup>77</sup> GONZÁLEZ ARCE, J.D. “La ventaja de... *Op. Cit.* pp. 82-83.

<sup>78</sup> DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M.A. “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”. *En la España Medieval*, 32 (2009). pp. 347-382. pp. 374-375.

<sup>79</sup> LANZA GARCÍA, R. *Miseria...Op. Cit.* pp. 232-235

<sup>80</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior... Op. Cit.* p. 86.

en especial, la exportación de vellones, a consecuencia de los crecientes conflictos de la Monarquía, arrastró a buena parte de los mercaderes castellanos a abandonar el comercio en busca de otros negocios más lucrativos<sup>81</sup>.

#### 4.2.EL CONSULADO DE BILBAO

La Pragmática de 1494 indicaba que los mercaderes burgaleses estaban autorizados a controlar los barcos encargados del traslado de sus mercancías tanto en las Cuatro Villas de la Mar, como en el Señorío de Vizcaya y en la provincia de Guipúzcoa, lo que constituía una repartición del tráfico mercantil por los diferentes puertos del Cantábrico oriental<sup>82</sup>.

De esta manera, los mercaderes de Burgos trataron de controlar todas las ciudades portuarias del Cantábrico oriental<sup>83</sup>. Sin embargo, desde mediados del siglo XV y a lo largo del XVI, el puerto de Bilbao sufrió una gran expansión y crecimiento como resultado de la lucrativa exportación de hierro y la potenciación de sus relaciones comerciales con su *hinterland*, iniciando un proceso de autonomía frente a la Universidad de Mercaderes de Burgos<sup>84</sup>. Precisamente, la exportación de este metal, extraído en su mayor parte en la cercana Somorrostro, permitió a los de Bilbao comenzar a tratar con las diferentes plazas extranjeras. Todo ello a la par que cumplían con su papel como transportistas de la Universidad de Mercaderes<sup>85</sup>.

Si bien, a raíz de esta situación, los vizcaínos fueron abandonando progresivamente su actividad como transportistas del Consulado de Burgos para convertirse ellos mismos en actores comerciales<sup>86</sup>. De esta manera, tras varios incidentes entre burgaleses y bilbaínos a finales del cuatrocientos, los de la villa del Nervión establecieron su propia Universidad de mareantes y mercaderes<sup>87</sup> en 1481. Y, es que, estos últimos no se contentaban con ser transportistas, a diferencia del resto de villas marineras del cantábrico, quienes gozaron de

---

<sup>81</sup> LANZA GARCIA, R. *Miseria...Op. Cit.* pp. 232-235

<sup>82</sup> GABIOLA CARREIRA, D. “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*, 40/1 (2018). pp. 331-360. pp. 337-338.

<sup>83</sup> DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M.A. “Caminos...Op. Cit. pp. 374-375.

<sup>84</sup> *Idem.*

<sup>85</sup> GABIOLA CARREIRA, D. “Los diezmos...Op. Cit. pp. 337-338.

<sup>86</sup> *Idem.*

<sup>87</sup> GONZÁLEZ ARCE, J.D. “Los inicios de la Universidad de Mercaderes de Bilbao (1481-1511). Corporación de representación gremial e institución de gobierno portuario”. *Studia Histórica*, 37 (2019). pp. 187-206. p. 191.

un papel claramente subsidiario de Burgos, sino que las autoridades y la población de esta villa tuvieron una mayor voluntad y capacidad organizativa para la constitución de una fuerte ciudad comercial<sup>88</sup>, no solo por la prosperidad económica que el comercio suponía para la ciudad sino también por el pragmatismo para con la hacienda local, siendo más sencillo solicitar ayuda financiera a los más adinerados de la villa, en este caso mercaderes y navieros, si todos estos estaban agrupados en una asociación<sup>89</sup>.

Todo ello culminó en la consecución del Consulado de Bilbao<sup>90</sup> en 1511, iniciando de manera más intensa un periodo de rivalidad, en parte soterrada, con los mercaderes de Burgos, que no impidió la colaboración entre ambos, aunque a lo largo de la centuria los mercaderes bilbaínos no pudieron rivalizar en riqueza y amplitud mercantil con los burgaleses<sup>91</sup>. Todo esto está en relación con el proceso iniciado por los mercaderes castellanos en la potenciación del puerto de Santander como punto a través del cual exportar la mayor parte de la lana a Europa, al no existir en esta última ciudad un grupo mercantil autóctono, lo que facilitaba su control<sup>92</sup>.

#### 4.3.FINANZAS

El desarrollo del comercio, tal y como apunta Rivero García<sup>93</sup>, se encontraba fuertemente condicionado por la situación monetaria y las condiciones de crédito. De ahí que, ante el enérgico mercado de la centuria del quinientos, la necesidad de liquidez provocara la aparición de un sistema de pagos internacional ligado a transferencias de pago en efectivo. A su vez, todo ello contribuyó al desarrollo y crecimiento de la banca y otro proceso, más importante para el presente trabajo, como fue el crecimiento del comercio europeo.

La utilización de instrumentos de crédito como la letra de cambio puede rastrearse hasta los siglos X y XI en el espacio del mediterráneo cristiano y musulmán, sin embargo, esto no ha de percibirse como un uso generalizado de los mismos<sup>94</sup>. Será a partir del siglo XV y, en especial, a principios del siglo XVI, cuando comience a observarse una utilización amplia

---

<sup>88</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio...Op. Cit.* p. 115.

<sup>89</sup> GONZÁLEZ ARCE, J.D. "Los inicios de la Universidad...*Op. Cit.* p. 191.

<sup>90</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior... Op. Cit.* p. 86.

<sup>91</sup> GABIOLA CARREIRA, D. "Los diezmos...*Op. Cit.* pp. 337-338.

<sup>92</sup> DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M.A. "Caminos...*Op. Cit.* pp. 374-375.

<sup>93</sup> RIVERO GARCÍA, P. "Mercaderes y finanzas en la Europa del siglo XVI: material teórico para elaborar una unidad didáctica". *CLIO*, Nº 31 (2005), p. 37. Pp. 1-53.

<sup>94</sup> *Ibidem.* p. 40.

de estos instrumentos de cambio por parte de los mercaderes castellanos. Estos instrumentos flexibilizaron las formas de crédito y llegaron a ser aceptadas por todos los segmentos sociales que podían acceder a ellos, lo que evidencia el uso generalizado que se hacía de estos<sup>95</sup>. Todo ello como resultado de lo que Casado Alonso<sup>96</sup> denomina: “*el dominio del poder del saber*”.

Este dominio se fundamentó en la adopción de técnicas e instrumentos mercantiles de origen italiano por parte de los comerciantes burgaleses y castellanos, quienes habían incrementado su presencia en el Mediterráneo desde principios del siglo XIV. A este saber adquirido en Italia, se unieron las técnicas e instrumentos mercantiles de origen flamenco y, en especial, el sistema de ferias de pagos. Desde finales del siglo XV, cobraron importancia las ferias castellanas de Medina del Campo, Medina de Rioseco y Villalón, que, además de ser ferias de intercambio de mercancías, se convirtieron en centros de pago de letras de cambio. Si bien, la gran importancia de estos recintos feriales residía en que ese mismo método y calendario de pagos convergía con el sistema ferial de Brabante y las ferias de Amberes. De esta manera, entraron dentro de lo que Hilario Casado denomina: “*un gran sistema de pagos multilateral*”<sup>97</sup>.

De todo ello, ha de comprenderse una conclusión necesaria y, es que, pese a que algunos autores<sup>98</sup> resaltan esa característica utilización temprana de estas fórmulas de crédito en Castilla frente a la reticencia que se daba en otros lugares de este ámbito comercial, la realidad es que esto no ha de comprenderse como la ignorancia o desuso de estas fórmulas en el ámbito europeo. En efecto, parece evidente, como apunta Lucas Villanueva, que el uso de estas fórmulas no puede tomarse como algo característico y genuino de Castilla, teniendo en cuenta que la relación que estos comerciantes establecían con otros del extranjero exige unos modos consonantes por parte de estos últimos<sup>99</sup>.

Durante el período estudiado, la letra de cambio aparece como el método de transferencia, crédito y cambio más habitual, y a todos los niveles, es decir, utilizado tanto por los grandes

---

<sup>95</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 270.

<sup>96</sup>CASADO ALONSO, H. “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”. BALLESTEROS CABALLERO, F.; CASADO ALONSO, H.; IBÁÑEZ PÉREZ, A. C. y ESCOLAR DIEZ, S. (dir). *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1994. pp. 175-249. p. 185.

<sup>97</sup> *Ibidem.* pp. 184-187.

<sup>98</sup> BRAUNSTEIN, P. “Henri Touchard, Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Age”. *Annales: histoire, sciences sociales*, 27/1 (1972). pp. 257-261. p. 261.

<sup>99</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.*, p. 270.

hombres de comercio como por aquellos de menor relevancia. Este sistema implicaba necesariamente, al realizarse entre dos lugares separados en el espacio, dos letras cambio. Con la primera de ellas, el comerciante se hacía con una cantidad y entregaba una letra firmada al beneficiario. La segunda era aquella que devolvía el dinero, ya fuera mediante el envío de una orden a la plaza donde estaba el capital a fin de que enviase la remesa, o mediante la toma de una letra en esa plaza<sup>100</sup>.

Así mismo, también fue bastante común el uso de las cédulas y las obligaciones. Las cédulas eran compromisos de pago que el prestamista suscribe por una cantidad que debe ser satisfecha en un plazo de tiempo. Las obligaciones también eran compromisos de pago por un plazo de vencimiento, sin embargo, esta última era negociable, lo que implicaba que un notario público tuviera que validar el documento. Este carácter negociable suponía también que la deuda podía ser transferida a otro a cambio de una cantidad inferior a la especificada en el documento y, por tanto, inferior a su valor nominal<sup>101</sup>.

Todo este proceso dio como resultado un fecundo debate acerca de la legitimidad moral de los cambios, en especial, entre los expertos en derecho canónico. Y, es que, al ser una operación en la que se produce también un cambio solía traer consigo la percepción de intereses por el prestamista. Estos expertos clasificaron los tipos de cambio en dos: cambio manual, donde no existe duda de su licitud, y cambio de dinero presente por dinero ausente. Este último sí que fue puesto en duda. Por lo general, consideraban ilícito el cambio por ausencia de tiempo, pero no ocurría así con el “cambio real” o “por letras”, el cual se daba por ausencia del lugar. Esta es la llamada *distantia loci*, por la cual parecía lícito que la moneda que uno tuviera en una parte hubiera de cambiarse por la que otro tiene en un lugar distinto. Pese a todo, estos teólogos observaban como el gran problema era el sobreprecio que solía darse en los cambios de manera habitual, al estimar estos que la ganancia debía ser mayor que la estimada por el trabajo y riesgo que suponía<sup>102</sup>.

En mayor o menor medida, los debates llevados a cabo por los canonistas no supusieron ningún impedimento al uso de estos instrumentos de crédito. En este sentido, la utilización de estos instrumentos durante la primera mitad del siglo XVI fue en aumento, dada su

---

<sup>100</sup> *Ibidem*. pp. 271-273

<sup>101</sup> *Idem*.

<sup>102</sup> GONZÁLEZ FERRANDO, J. M. “La idea de “usura” en la España del siglo XVI: consideración especial de los cambios, juros y asientos”. *PECVNIA*, 15 (2012). pp. 1-57. p. 20.

eficiencia, a tal punto que es posible afirmar que durante la segunda mitad del quinientos había un uso generalizado y manifiesto de estos, e incluso aparecen nuevas fórmulas de crédito<sup>103</sup>. Este es el caso del endoso. Por endoso, se entendía la posibilidad de que, una vez emitida la letra de cambio, otra persona designada posteriormente pueda cobrar ese importe y, por tanto, se incluye su nombre en el título de cambio. Hasta finales del siglo XX, la letra endosada era considerada por la historiografía como algo novedoso y propio de principios del siglo XVII, sin embargo, Henri Lapeyre, tal y como apunta Aguilera Barchet<sup>104</sup>, se encargaría de corregir esta idea al evidenciar ejemplos de letras endosadas de mayor antigüedad, siendo la más antigua de febrero de 1574.

Además, se evidencian ejemplos de *clearing* o sistema de compensación de créditos, lo que implicaba la interconexión entre ferias, aunque pertenecieran a reinos diferentes<sup>105</sup>. También aparecen ejemplos de *ricorsa*, que consistía en la transferencia de una cantidad de dinero al deudor, para que este último la utilizase en cambios y recambios sucesivos, aunque dentro de un plazo de tiempo determinado, de esta manera se asegura un interés cuyo límite solía fijarse con antelación, aunque no siempre<sup>106</sup>.

## 5. EL ITINERARIO COMERCIAL

### 5.1. EL TRANSPORTE TERRESTRE

#### 5.1.1. Problemas logísticos y tipos de transporte

Parece indudable, a la hora de tratar el transporte por vía terrestre, que un buen desarrollo de las infraestructuras viarias constituye una condición favorable y sustancial para el progreso económico. En este sentido, el medio físico abrupto y montañoso de Cantabria y el País Vasco siempre supuso una limitación para la forja de un área mercantil con mejores comunicaciones que propiciaran un crecimiento económico conforme a la potencialidad de sus puertos<sup>107</sup>.

Si bien, esta dificultad podía ser más leve o, en contra, más acuciante en función de los medios empleados para el transporte de las mercancías, lo que dependía a su vez del tipo de

---

<sup>103</sup>LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 275

<sup>104</sup> AGUILERA BARCHET, B. *Evolución de la letra de cambio en Castilla: siglo XV al XVIII*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1983. pp. 432-433

<sup>105</sup> *Ibidem.* p. 308.

<sup>106</sup> *Ibidem.* pp. 377-378.

<sup>107</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 150.

mercancía y la cantidad que se quisiera trasladar. De esta manera, el transporte a lomos de mula resultaba más fluido como resultado de las buenas aptitudes del animal para adaptarse a los diferentes tipos de suelo. Sin embargo, el transporte mediante carros y carretas requería de unos caminos acondicionados con habitualidad y propicios para el transporte rodado<sup>108</sup>.

A esto se suma el deterioro constante y la falta de acondicionamiento que padecieron los caminos a lo largo del quinientos, siendo obviada esta tarea por los gobernantes, lo que hizo recaer en los concejos su mantenimiento, los cuales realizaban pequeños y esporádicos arreglos superficiales<sup>109</sup> en respuesta a aquellos tráficos que necesitaban un buen acondicionamiento de la senda, como el de la lana o el pastel, quedando olvidados el resto del año<sup>110</sup>. Si bien, en puntuales ocasiones se realizaron arreglos de mayor envergadura, como puentes o trazados, en respuesta a viajes regios, como los de Carlos I en tres diferentes ocasiones<sup>111</sup>. Así mismo, la aparición de la artillería y su utilización tanto en batallas en campo abierto como en asedios a plazas fortificadas provocó que se transportarán piezas de artillería para su utilización donde fuese requerido, como fue el caso del tren de artillería procedente de Flandes que desde el puerto de Santander cruzó las montañas con destino a Castilla en 1522, en el contexto de la Revuelta de los Comuneros. En este sentido, el desplazamiento de estas enormes cargas hacía necesario que con anterioridad se revisaran los caminos y se realizaran las obras de acondicionamiento y ensanchado de la vía para que pasaran los enormes carretones<sup>112</sup>.

En su mayoría, fue a lo largo de la Edad Media, y de manera intensa en la Baja Edad Media, cuando se configuró la mayor parte de la red viaria que se utilizó durante el siglo XVI. Esta red viaria regional, inicialmente, reutilizó tanto los deteriorados trazados romanos como los viejos caminos prerromanos, sin embargo, paralelo al surgimiento de nuevas aldeas y la mayor ocupación del espacio, surgen nuevas infraestructuras viarias a fin de lograr una nueva ordenación del territorio y mayores vínculos comerciales entre las diversas comarcas<sup>113</sup>.

---

<sup>108</sup> *Ibidem*. p. 151.

<sup>109</sup> ANSOLA FERNÁNDEZ, A. “Las venas del territorio cántabro. Estudio de la red caminera en la geografía histórica del paisaje”. *Investigaciones Geográficas*, 40 (2006). pp. 73-95. p. 87.

<sup>110</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 151.

<sup>111</sup> ANSOLA FERNÁNDEZ, A. “Las venas... Op. Cit.” p. 87.

<sup>112</sup> DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses: Los Caminos del Norte (siglo XV-XVI)*. Burgos: Universidad de Burgos. pp. 528-530

<sup>113</sup> ANSOLA FERNÁNDEZ, A. “Las venas... Op. Cit.” p. 86.

En definitiva, se trataba de una red viaria que, como en época romana, estaba sometida a condicionantes geológicos, geomorfológicos y, en especial, hidrográficos, yendo los caminos desde el interior de la Meseta hacia los puertos vascos y cántabros. En la medida de lo posible, los caminos adaptaban su trayecto a las zonas más favorables, como puertos de montaña, valles fluviales y puentes, lo que daba como resultaba una red caminera obligada por las características físicas del terreno, lo que benefició con mayor flujo comercial a unos puertos frente a otros. Pese a todo, hay que tener en cuenta que en su conjunto los trazados no reunían condiciones favorables<sup>114</sup>.

Todo ello implicaba que los medios de transporte empleados a lo largo del penoso trayecto, como ya hemos mencionado, estuviera dominado por el transporte a lomos de mulas. La resistencia, fortaleza y relativa rapidez de este animal permitía transportar cargas de hasta 150 kg pese a las malas condiciones del camino<sup>115</sup>.

Si bien, algunos autores como Lapeyre<sup>116</sup> han sostenido que el transporte en carreta de cuatro ruedas era relativamente sencillo en la Meseta, mientras que el transporte en carros agrícolas de dos ruedas era posible en la zona costera y los valles. De esta manera, este autor apunta a que, al menos en lo que respecta al transporte de mercancías pesadas y voluminosas como las sacas de lana, debió utilizarse el transporte rodado por la Meseta y los valles, siendo únicamente utilizadas las mulas para atravesar los puertos. Por tanto, a lo largo del camino se realizaban un total de tres transbordos. En este sentido, para Lapeyre y otros como Lanza García, los restos de un edificio en Corconte, a los pies del puerto del Escudo, han sido interpretados como un almacén de sacas de lana, lo que vendría a confirmar la realización de los mencionados trasbordos<sup>117</sup>.

Sin embargo, teniendo en cuenta que la mayor parte de los puertos tuvieran que ser atravesados mediante mulas y lo fatigoso y poco práctico que suponían los transbordos hace pensar que los carros no fueran el medio habitual realizándose todo el viaje a lomos de mula,

---

<sup>114</sup>DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses... Op. Cit.*, pp. 148-149.

<sup>115</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. "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 Histórica*, 34 (2012). pp. 257-281. pp. 261-262.

<sup>116</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior... Op. Cit.*, p. 88.

<sup>117</sup>LANZA GARCIA, R. *Miseria...Op. Cit.*, p. 203.

evitando<sup>118</sup>. Además de otros problemas logísticos como la manutención de la gran cabaña de animales de carga que se concentraría en los alrededores de los puntos de transbordo.

Si diéramos como válida la idea de Lapeyre, aunque tan solo fuera de forma excepcional, este transporte sería realizado en estos carros y carretas, los cuales eran tirados por yuntas de dos bueyes, junto a los que solía ir un tercero de reserva, aunque en esa misma documentación, consultada por Salvador Domingo Mena<sup>119</sup>, se refleja como en muchos casos los animales de tiro utilizado era yuntas de mulas y caballos de no más de tres, dado el deterioro que suponía para caminos y puentes el tráfico rodado de mayores yuntas. Hay que tener en consideración que estos animales podían llegar a transportar cargas de hasta un máximo de unos 460 kg en el caso de los carros agrícolas y de entre 1200 y 1500 kg en el caso de carretas.

El hecho de que el transporte en carros o carretas fuera excepcional para mercancías de gran volumen como las sacas de lana, provocó que este medio de transporte se concentraría en la ruta que unía Burgos con Santander, puerto a través del cual se exportaba la mayor parte de la lana castellana<sup>120</sup>. De ahí que, la mayor parte de los carreteros y arrieros procedieran de zonas limítrofes a estos caminos, y con especial concentración en la zona de Reinosa y la Merindad de Campoo. Estos carreteros se dedicaban a tiempo completo y de un modo profesionalizado o a tiempo parcial a esta tarea, siendo en este último caso labradores que alternaban su trabajo en el campo con el transporte de mercancías, utilizando sus carros y animales para ganar un ingreso extra en las épocas en las que la labor agrícola los requería con menor asiduidad. En su mayoría, estos carreteros no pertenecían a la “Cabaña Real de Carreteros, Trajineros, Cabañiles y sus derramas”, teniendo en cuenta que esta hermandad no actuó en esta zona de manera significativa hasta entrados el siglo XVII, y los casos en los que actuó en el siglo XVI son escasos<sup>121</sup>.

### 5.1.2. Principales rutas terrestres

Los principales caminos, que autores como Salvador Domingo Mena denominan “*los caminos burgaleses*” o “*caminos de Burgos*”<sup>122</sup> han sido identificados por la historiografía

---

<sup>118</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* pp. 154-155.

<sup>119</sup> DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses... Op. Cit.*, pp. 727-735

<sup>120</sup> GABIOLA CARREIRA, D. “Los diezmos...*Op. Cit.* p. 347.

<sup>121</sup> DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses... Op. Cit.*, pp. 737-740

<sup>122</sup> *Ibidem.* p. 208. Hacen referencia a que la mayor parte de los caminos que comunicaban la Meseta con los puertos vascos y cántabros partían de la ciudad de Burgos.

muy tempranamente<sup>123</sup>. A lo largo del siglo XVI, se reconocen tres rutas de acceso a la costa cantábrica oriental, aunque con variabilidad de sus trazados teniendo en cuenta la flexibilidad de estas vías terrestres<sup>124</sup>.

En primer lugar, una ruta de acceso al occidente de Cantabria, aunque de menor importancia que las otras, a través del puerto de Palombera, descendiendo por el valle del Saja para finalmente llegar al puerto costero de San Vicente de la Barquera<sup>125</sup>.

En segundo lugar, el camino de Burgos a Santander, pasando por Reinosa y descendiendo por el valle de Iguña, o pasando por Valderredible y la Sierra del Escudo<sup>126</sup>. Unos caminos de menor relevancia en la documentación y en el comercio en general, pero de gran relevancia desde el punto de vista exportador teniendo en cuenta que por ellos pasaba la mayor parte de la lana que se exportaba hacia Europa<sup>127</sup>.

Por último, la ruta de Burgos hacia la costa occidental de Cantabria y oriental del País Vasco. Una ruta con destino a Laredo que pasaba por Medina de Pomar o Villarcayo, bajando por el puerto de los Tornos y el valle de Asón. Si bien, esa ruta tenía un ramal secundario a la altura de Berceo que comunicaba con Castro Urdiales o Bilbao. Existía otro camino con Bilbao pasando por Pancorbo y Orduña<sup>128</sup>.

Fuera de los caminos procedentes de Burgos, es de resaltar el camino costero que unía la villa asturiana de Avilés con Fuenterrabía (País Vasco), siendo esta última vía terrestre de menor tránsito por los mercaderes<sup>129</sup>.

---

<sup>123</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 155. Señala como P. J. Viluga en su *Repertorio de todos los caminos de España* de 1546 identifica los principales caminos. Así mismo, a lo largo del siglo XX diferentes autores españoles como F. Colón, J. García Mercadal, G. Menéndez Pidal, S. Madrazo, R. Pérez Bustamante; y extranjeros como J. P. Molénat.

<sup>124</sup> *Ibidem.* p. 157.

<sup>125</sup> *Idem.*

<sup>126</sup> DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses... Op. Cit.* pp. 210-212.

<sup>127</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* pp. 156-157.

<sup>128</sup> DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses... Op. Cit.* p. 378.

<sup>129</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 157.

## 5.2. EL TRANSPORTE MARÍTIMO

### 5.2.1. Preliminares: Tipo de navegación, barcos y seguridad comercial

A la hora de tratar el transporte por vía marítima, resulta preciso comenzar por analizar el tipo de navegación, así como la clase de barcos implicados en este tránsito comercial. Tal y como se ha comentado en apartados pretéritos, las actividades pesqueras desarrolladas por los marineros del Cantábrico a lo largo del periodo bajomedieval<sup>130</sup>, tanto en el embravecido y cercano mar Cantábrico como en los alejados caladeros de la costa saharauí e irlandesa, contribuyeron a dotar a estos nautas de una experiencia provechosa. Una pericia y sapiencia que se uniría a los conocimientos derivados de la participación de estos hombres de mar en el comercio desarrollado entre el Mediterráneo y el Mar del Norte. Todo ello constituyó un aspecto fundamental y una experiencia clave para, según José Luis Casado Soto, “*la depuración de los tipos de barcos más idóneos exigidos por cada función [...], y la adquisición de destrezas y habilidades que su conducción por el Atlántico exigía*”<sup>131</sup>.

Pese a todo, una de los grandes trabas de partida a las que la historiografía se ha enfrentado es la poca precisión con la que las fuentes hacen referencia a los distintos tipos de embarcaciones. En este sentido, Hilario Casado Alonso<sup>132</sup>, a partir del estudio de los seguros marítimos del siglo XV y XVI, ha podido advertir como, pese a la asiduidad con la que aparece el tipo de embarcación en la documentación, a menudo se utilizan denominaciones demasiado genéricas, lo que supone un claro elemento de confusión. Así mismo, en ocasiones, las fuentes, pese a señalar el tipo de nave, no especifican su tonelaje, lo que de nuevo supone un impedimento.

En línea con lo anterior, Casado Soto resalta como la gran mayoría de denominaciones tipológicas navales que aparecen en la documentación ya eran utilizadas desde el siglo XIII. Sin embargo, se ha de tener en cuenta que, desde entonces, muchas de esas embarcaciones se vieron sujetas a un proceso de evolución tecnológica en su arquitectura naval,

---

<sup>130</sup> CASADO SOTO, J. L. *Cantabria y... Op. Cit.* pp. 22-24.

<sup>131</sup> CASADO SOTO, J.L. “Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico”. TORRES RAMIREZ, B. (coord). *Andalucía América y el mar: Actas de las IX jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de La Rábida, octubre de 1989)*. Sevilla: Diputación de Huelva, 1991. pp. 121-144. pp. 123-126.

<sup>132</sup> CASADO ALONSO, H. *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI*. Valladolid: Ediciones Universidad de Valladolid, 2021. pp. 75-76.

transfigurándolas en una embarcación, en mayor o menor medida, diferente a la que se hacía referencia con anterioridad<sup>133</sup>.

En el caso del Cantábrico, la embarcación con mayor número de apariciones en la documentación era el “navío”. Sin embargo, Casado Soto señala como esta denominación no era más que una denominación genérica, aunque en el 95% de las ocasiones esta denominación hacía referencia a buques con una capacidad de carga menor a las 100 toneladas<sup>134</sup>.

Pese a todo, Lucas Villanueva indica como en el espacio en cuestión existía un tipo de embarcación que gozó de un gran éxito, con una tipología bastante definida y surgida en esta zona, aunque influenciada por la tecnología naval del Mediterráneo y el Mar del Norte. En sí, estas naves podían transportar cargas de entre 60 y 100 toneladas, e impulsadas gracias a la combinación del aparejo mixto (velas cuadradas y latinas) y el remo, en mayor o menor número. Estas características lo convertían en un barco de tipo medio-pequeño, lo que no era ningún impedimento sino una ventaja como resultado de su manejabilidad tanto para la navegación por cabotaje como para la navegación en altura. Sus características tipológicas, con un casco alargado y un timón de codaste, le permitieron tener una alta movilidad para desembarcar en la mayor parte de los puertos franceses, flamencos e ingleses, donde otros buques de mayor tonelaje se veían incapaces de llegar<sup>135</sup>.

Otra embarcación implicada en este transporte eran las zabras. Un barco ampliamente utilizado en la costa cantábrica durante el siglo XVI como resultado de su rapidez, ligereza y maniobrabilidad, todo ello gracias a su modesto arqueo de 20 a 60 toneladas y, de nuevo, la combinación de una propulsión mixta. En sí, estos barcos comenzaron a aparecer en el horizonte cantábrico a comienzos de la centuria estudiada, coincidiendo con la desaparición de otro tipo de embarcación, los “balleneres”, muy semejantes en capacidad de carga y prestaciones a la zabra<sup>136</sup>.

Si bien, existían otros tipos de embarcaciones con menor importancia cuantitativa para los transportistas de las villas costeras del Cantábrico oriental. Este es el caso de la ulca o urca, una embarcación propia del Mar del Norte, estrechamente relacionada con la coca

---

<sup>133</sup>CASADO SOTO, J.L. “Los barcos del Atlántico ibérico...”. *Op. Cit.* pp. 126-127.

<sup>134</sup> *Ibidem.* pp. 140-141.

<sup>135</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio...* *Op. Cit.* p. 97-98.

<sup>136</sup> CASADO SOTO, J.L. “Los barcos del Atlántico ibérico...”. *Op. Cit.* p. 139.

hanseática y utilizada mayoritariamente por los marineros flamencos. Se trataba de un barco pesado que podía transportar cargas que oscilaban entre las 200 y 400 toneladas, lo que se traducían en un navío lento y poco maniobrable. Esto, pese a suponer una ventaja para la navegación por las tranquilas aguas de la costa de Flandes, suponía una desventaja para el tipo de navegación realizada por los marineros de las villas costeras del Cantábrico oriental, además de la falta de materiales en el Cantábrico para la construcción de estos, a diferencia de Flandes<sup>137</sup>.

Caso similar ocurría con las naos. La nao era un buque de gran carga que podía transportar mercancías de entre 300 a 700 toneladas<sup>138</sup>, aunque en tiempos de Felipe II crecieron de tamaño, llegando a poder transportar cargas que rondaban las 800 y 900 toneladas, aunque la mayoría de los portes que realizaron oscilaban entre 120 y 250 toneladas<sup>139</sup>. Si bien, sus cuatro mástiles y su quilla (muy acusada) lo convertían en un barco excepcional para la navegación por las aguas del Atlántico<sup>140</sup>, siendo favorecida su construcción por el emperador Carlos I y Felipe II, quienes al igual que los Reyes Católicos, pretendían tener una escuadra de embarcaciones de gran tamaño para favorecer la defensa<sup>141</sup>. Sin embargo, estas características estructurales lo convertían en un barco de escasa utilidad para la costa flamenca, como resultado de los numerosos arenales y bajíos en los que estos buques podían encallar o resultar dañados<sup>142</sup>.

Si bien, debemos tener en cuenta que existían otro tipo de embarcaciones de menor tamaño, que pese a no participar en el transporte internacional sí que realizaban tareas subsidiarias. Este es el caso de las chalupas, los pataches y los bateles, unos barcos de pequeño tamaño, que de nuevo combinaban el remo con la vela. Unas pequeñas embarcaciones que gozaban un maniobrabilidad muy práctica para el transporte de cabotaje en un radio corto y para embarcar o desembarcar las mercancías transportados por barcos que no podían acceder a algunos puertos<sup>143</sup>.

---

<sup>137</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* pp. 98-99.

<sup>138</sup> *Ibidem.* p. 99

<sup>139</sup> CASADO SOTO, J.L. “Los barcos del Atlántico ibérico... *Op. Cit.* pp. 131.132.

<sup>140</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 99-100.

<sup>141</sup> FERNÁNDEZ IZQUIERDO, F. “Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración”. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1 (1989). pp. 35-61. pp. 44-45.

<sup>142</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 100.

<sup>143</sup> *Ibidem.* pp. 100-102.

En este sentido, son de resaltar unas embarcaciones muy frecuentes en las aguas del Cantábrico como son las pinazas. Estas podían transportar cargas de entre 30 a 50 toneladas de manera rápida, dada su constitución liviana a base de madera de pino (de ahí su nombre), y con una gran maniobrabilidad de la mano de esa propulsión mixta a base de vela y remo. Se convirtieron en uno de los barcos más frecuentes en las costas del Cantábrico, sin embargo, su empleo para el comercio internacional fue infrecuente y aislado<sup>144</sup>. Si bien, estos barcos sí que tuvieron mayor importancia en tareas auxiliares y en la navegación de cabotaje de radio corto<sup>145</sup>. Es de resaltar la importancia de las pinazas en el transporte de cabotaje de mercancías y materias primas que posteriormente serían exportadas hacia el exterior entre los propios puertos vascos y cántabros. Este es el caso de la vena de hierro de Somorrostro, transportada desde los puertos vizcaínos en pinazas hacia las diferentes ferrerías del Cantábrico. Para ser enviado de nuevo el hierro, aunque ya elaborado, en pinazas a fin de posteriormente exportarlo desde Bilbao<sup>146</sup>.

Pese a todo, los armadores y mercaderes a lo largo de la centuria, como anteriormente introducíamos, tuvieron que enfrentarse a las constantes demandas y presiones por parte de la administración de la Monarquía en cuanto al tipo de tipología naviera que había de construirse. Hay que tener en cuenta que los primeros Austrias no disponían de una marina de guerra *ad hoc*, es decir, unos barcos que fueran contruidos y dotados del instrumental humano y material para el conflicto, sino que, ante el desarrollo de un conflicto, las autoridades requisaban los barcos mercantes y sus tripulaciones para utilizarlos en la lid<sup>147</sup>. De ahí el gran enfrentamiento que hubo entre la Monárquica, que demandaba la construcción de barcos más grandes y, por tanto, más apropiados para portar armamento y lograr una férrea defensa, y los armadores y mercaderes del cantábrico oriental, que preferían los prácticos y maniobrables barcos de tamaño medio-pequeño<sup>148</sup>.

La política naval emprendida por los Austrias en el quinientos nos conduce a tratar un tema ineludible para la comprensión del comercio exportador: la seguridad de los mares. Se

---

<sup>144</sup> *Idem*.

<sup>145</sup> CASADO SOTO, J.L. “Los barcos del Atlántico ibérico... *Op. Cit.* pp. 138-139.

<sup>146</sup> CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones...Op. Cit.* p. 227.

<sup>147</sup> DE PAZZIS PI CORRALES, M. “La Armada de los Austrias”. *Estudis: Revista de Historia Moderna*, 27 (2001). pp. 23-51. pp. 41-42.

<sup>148</sup> DE PAZZIS PI CORRALES, M. “La Marina de los Austria: Aproximación historiográfica y perspectiva investigadora”. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 56 (2008). pp. 63-121. p. 66.

ha de tener en cuenta que las condiciones de navegación comprendían una innumerabilidad de riesgos. El clima constituía un contundente impedimento para la articulación de un comercio continuo, provocando una estacionalidad en este comercio, siendo los meses de mayo a octubre el momento más favorable para la navegación, ante la falta de temporales. Si bien, pese a que durante el resto de los meses la mayor frecuencia de temporales limitaba el flujo comercial, esto solo implicaba una reducción del flujo comercial y, es que, los pilotos más experimentados aprovechaban la menor ocasión, por corta que fuera, para echarse a la mar<sup>149</sup>.

El transporte por vía marítima se veía también dificultada por otra serie de factores no ordinarios, es decir, de origen antrópico. En ese sentido, el comercio exportador se veía lastrado por la inseguridad, en mayor o menor intensidad en función del periodo, producida por los conflictos bélicos y la piratería. La importancia de las condiciones de seguridad para el desarrollo del comercio queda bien constatada en el gran interés y estudio que realizaban los aseguradores a fin de conocer los posibles peligros en los que podían verse envueltos a lo largo de la ruta<sup>150</sup>.

El primero de ellos es ese problema derivado de la comprensión de ver el tráfico marítimo como una fuente de riqueza en sí misma en lugar de obtenerla directamente de las fuentes originales, ya sea denominado corso o piratería<sup>151</sup>. En este ámbito comercial, desde el siglo XIV, la inseguridad aumentó significativamente. Todo ello provocó que los mercaderes y transportistas del quinientos tuvieran ya una gran experiencia en el desarrollo de medidas que paliasen esas limitaciones. Asimismo, a lo largo del siglo XV, parte de los esfuerzos diplomáticos llevados a cabo por los reyes castellanos con los reyes franceses e ingleses

---

<sup>149</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. “La inseguridad para la navegación en los puertos de las cuatro villas cantábricas, en los últimos años del reinado de Felipe II”. FORTEA PÉREZ, J.I.; GELABERT GONZALEZ, J. E.; LOPEZ VELA, R.; POSTI GO CASTELLANOS, E. (coords). *Monarquías en conflicto: linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica*. Vol. 2. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna-Universidad de Cantabria, 2018. pp. 349-360. p. 350.

<sup>150</sup> CASADO ALONSO, H. *El seguro... Op. Cit.* p. 335.

<sup>151</sup> Según Enrique Otero Lana, el corsario requiere de licencia de su soberano para atacar a los barcos enemigos o neutrales y su botín había de ser legitimado por el tribunal de justicia de su país. Por otro lado, el pirata no tiene permiso de ninguna autoridad soberana para atacar a embarcaciones, sean del país que sean, y sus actos no son legitimados en ningún tribunal. OTERO LANA, E. “La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico”. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 46 (2004). pp. 37-60. p. 39.,

hacían énfasis en una reducción en común de estos actos de piratería que mermaban y desestabilizaban el comercio<sup>152</sup>.

Durante la primera mitad del siglo XVI, la piratería no debió provocar una gran siniestralidad en los navíos mercantes, tal y como se puede observar en el relativo escaso aumento de los intereses de las pólizas de los seguros marítimos. Y, es que, la primera razón que determina los premios reside fundamentalmente en la peligrosidad del viaje<sup>153</sup>. La relativa paz de la que gozó la zona durante el reinado de Carlos I, pudo ser síntoma del relativo control por parte de las flotas españolas y flamencas leales a “El César”. Sin embargo, a partir del último tercio de la de la centuria, y ya reinando Felipe II, se produjo un aumento significativo del precio del seguro, fruto en gran parte del aumento del corso y la piratería en la zona del canal de la Mancha<sup>154</sup>.

En este momento, la conveniencia en el enemigo común por parte de Guillermo de Orange y la reina Isabel de Inglaterra provocó la concesión de licencias de corso a los llamados “mendigos del mar”, quienes asaltaban a todo barco mercante español que se aventuraba fuera de un sistema de flotas por las aguas del Canal de la Mancha. A estos últimos, se sumaron los piratas hugonotes franceses que perjudicaron el tránsito de los navíos españoles con sus asaltos<sup>155</sup>.

Por lo general, estos piratas y corsarios tendían a rondar en las cercanías de los puertos comerciales para asaltar las naves que entraban y salían a fin de hacerse con la mercancía. Todo ello solía realizarse sin derramamiento de sangre, siendo ínfimos los casos en los que el asaltante infligía daño físico al personal de la embarcación asaltada. Y en los casos en los que se producía, solía venir derivado de una represalia como resultado de la resistencia previa por parte del asaltado. Pese a todo, hay que tener en cuenta que el asalto tendía a ser realizado sobre aquellos navíos que se aventuraban a la mar en solitario<sup>156</sup>, siendo más dificultoso el asalto sobre grandes flotas como la flota en la que se exportaba la lana<sup>157</sup>.

---

<sup>152</sup> BELLO LEON, J.M. “Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos”. *Historia. Instituciones. Documentos*, 23 (1996). pp. 63-98. pp. 70-79.

<sup>153</sup> CASADO ALONSO, H. *El seguro... Op. Cit.* pp. 332-337.

<sup>154</sup> *Idem.*

<sup>155</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 110-111.

<sup>156</sup> *Idem.*

<sup>157</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior... Op. Cit.* p. 179.

A partir de los años 80, la situación de inseguridad aumentó a tal punto que un número considerable de barcos mercantes optaba por llegar a los Países Bajos tomando una ruta más larga y segura, rodeando la isla de Gran Bretaña, para así evitar el conflictivo Canal de la Mancha<sup>158</sup>. Así mismo, desde la Corona se trataron de tomar medidas de protección, armando las embarcaciones, pero finalmente se produjo una rápida sustitución de embarcaciones españolas por francesas, hasta convertirse los nautas galos en los dominantes a finales de la centuria<sup>159</sup>.

### 5.2.2. Desde las Cuatro Villas de la Mar

El puerto de Santander constituía el principal puerto a través del cual se realizaban las exportaciones de sacas de lana hacia Europa<sup>160</sup>, encauzando el 80% del tránsito de esta mercancía por los puertos del Cantábrico<sup>161</sup>. Y, es que, la villa de Santander contaba con toda clase de servicios de almacenamiento y transporte de mercancías, obteniendo de ello una serie de ganancias, aunque menores que las que recibían los mercaderes de Burgos por realizar la organización y la financiación de este comercio de vellones. Todo esto deriva del acuerdo entre la villa y la Universidad de Mercaderes de 1453, por el que se acordaba no comprometerse a nada más que usar el puerto santanderino<sup>162</sup>.

La potenciación del puerto de Santander por parte de la Universidad de Mercaderes, como se ha indicado con anterioridad, venía espoleada por la búsqueda de una alternativa con la que evitar la dependencia con respecto al puerto de Bilbao, que por estas fechas había comenzado a rivalizar con los mercaderes burgaleses. De esta manera, durante los dos primeros tercios del siglo XVI, Santander experimentó una expansión considerable y exclusivamente por iniciativa burgalesa<sup>163</sup>.

Para este entonces, la exportación de lana castellana gozaba de una larga tradición. El tráfico mercantil entre Castilla y Flandes puede rastrearse al menos al siglo XIII, pero fue en el siglo XV cuando este tráfico se intensificó, en un momento en el que la lana castellana fue reemplazando paulatinamente a los vellones ingleses en el mercado de Brujas, al punto de que en 1428 se concede a los mercaderes castellanos el derecho a tener un consulado en

---

<sup>158</sup> CASADO ALONSO, H. *El seguro... Op. Cit.* p. 338.

<sup>159</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio... Op. Cit.* p. 112.

<sup>160</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior... Op. Cit.* p. 92.

<sup>161</sup> GABIOLA CARREIRA, D. "Los diezmos...*Op. Cit.* p. 345.

<sup>162</sup> LANZA GARCIA, R. *Miseria...Op. Cit.* p. 232

<sup>163</sup> DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M.A. "Caminos...*Op. Cit.* p. 375.

la ciudad de Brujas. Todo ello daría lugar a una coyuntura muy propicia durante la mayor parte del siglo XVI y, en especial, durante los dos primeros tercios de este, momento en el que un mismo soberano gobernaba en ambos países<sup>164</sup>.

A lo largo de la primera mitad del siglo XVI, las exportaciones de lana con destino a Flandes aumentaron de manera significativa, siendo los años que van de 1545 a 1551 el momento en el que un mayor número de sacas fueron enviadas. Desde entonces, el declive fue evidente como resultado de la aparición de nueva pañería y nuevos materiales más baratos y de mayor calidad que la lana. Este hundimiento se vería acentuado a raíz de la rebelión de los Países Bajos en 1566, y pese a la vana ilusión de recuperación que se produjo al poco de iniciarse el conflicto, el aumento de las tensiones con el reino inglés supuso que desde los años 70 el hundimiento se acrecentara a tal punto de casi producirse una desaparición del tráfico de 1580 a 1612<sup>165</sup>.

El ataque de corsarios y piratas desarticuló por completo el comercio lanero procedente del puerto de Santander. Si bien, durante la mayor parte del siglo las flotas cargadas de lana supieron sobreponer sus intereses a los estragos belicistas. En este sentido, los mercaderes burgaleses acostumbraban a exportar la lana hacia Flandes mediante el sistema de flotas y en una única ocasión al año, evitando en cierta medida este problema, como resulta de la preferencia por parte de corsarios y piratas por aquellos navíos que se aventuraban en solitario<sup>166</sup>. En este sentido, Henri Lapeyre, ha podido observar a partir de la documentación de Simancas, como fueron los envíos de dos flotas cargadas con sacas de lana y con destino a Flandes en tiempos de Felipe II. La primera de ellas data de julio 1558, constituida por 24 navíos de diferente procedencia (mayoría vizcaínos, santanderinos y laredanos) que transportaban un total de 16.083 sacas y comandada por el duque de Arcos. La segunda data de 1571, constituida por 10 navíos de guerra y 30 bastimentos cargados de lana, pertenecientes al duque de Medinaceli<sup>167</sup>.

Por otro lado, el puerto de Laredo, aunque era el más activo y diversificado de las Cuatro Villas, constituía un puerto dedicado sobre todo a las importaciones, como resultado de la acción de los condestables, quienes habían ordenaban enviar la mayor parte de los retornos

---

<sup>164</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior... Op. Cit.* p. 178.

<sup>165</sup> LANZA GARCIA, R. *Miseria... Op. Cit.* p. 233.

<sup>166</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior... Op. Cit.* p. 179.

<sup>167</sup> *Idem.*

de los viajes por Laredo y Bilbao, en lugar de por Santander, debido a que los caminos desde Bilbao y Laredo con destino a Castilla pasaban por territorios del condestable, lo que favorecía el cobro de peajes y derechos de tránsito correspondientes a sus tierras<sup>168</sup>, aunque también se debía a otros motivos como la capacidad de transporte. De ahí, que fueran las naves laredanas las que llevaron casi un tercio de las exportaciones de lana desde el puerto de Santander a mediados del quinientos<sup>169</sup>, realizando el retorno a su puerto.

De ello no debe concluirse que desde este puerto no se realizaran exportaciones. Lo cierto es que, como mencionábamos en apartados anteriores, la exportación de cítricos y agua de azahar se realizaba desde este puerto con destino a Flandes y Normandía, principalmente. Así mismo, aunque el grueso de sus exportaciones eran los cítricos, desde este puerto también se enviaron cargamentos de hierro<sup>170</sup>, esto no solo gracias a la cercanía de las zonas de producción (Somorrostro) y transformación (ferrerías), sino también a la exención aduanera que existió, al menos durante la primera mitad de siglo, en la exportación de hierro, siempre y cuando las ganancias obtenidas de esta venta sirvieran para adquirir productos que sirvieran para el consumo de la villa y su comarca<sup>171</sup>. En determinadas ocasiones, los mercaderes burgaleses también eligieron Laredo, aunque con menor frecuencia que Santander, como lugar por el que exportar sus apreciadas sacas de lana<sup>172</sup>.

Pese a todo, ante el aumento de la conflictividad por parte de Felipe II con Inglaterra y los calvinistas flamencos en las últimas décadas de la centuria, los fuertes vínculos que Laredo mantuvo con Flandes comenzaron a jugar en contra del tráfico laredano. Y pese a los intentos que se dieron en 1578 por tratar de adentrarse en el comercio entre Nantes y Bilbao, estos últimos continuaron dominando este tráfico, dejando a Laredo muy damnificada<sup>173</sup>.

En cuanto a Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera, la importancia de estas en el comercio exportador era menor al de Santander y Laredo, aunque es destacable el apoyo que realizaban en el tráfico exportador de otras villas al participar sus marineros en el comercio de cabotaje de hierro, pescado y vino alrededor de la costa el Cantábrico<sup>174</sup>.

---

<sup>168</sup> GABIOLA CARREIRA, D. “Los diezmos...*Op. Cit.* pp. 346-348.

<sup>169</sup> *Ibidem.* pp. 350-351.

<sup>170</sup> LANZA GARCIA, R. *Miseria...Op. Cit.* p. 232.

<sup>171</sup> GABIOLA CARREIRA, D. “Los diezmos...*Op. Cit.* p. 340.

<sup>172</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio...Op. Cit.* p. 115

<sup>173</sup> GABIOLA CARREIRA, D. “Los diezmos...*Op. Cit.* pp. 353-354.

<sup>174</sup> LANZA GARCIA, R. *Miseria...Op. Cit.* p. 292.

### 5.2.3. Desde los puertos vizcaínos y guipuzcoanos

Luis María Bilbao señala a la lana castellana y el hierro vasco como el “*doble motor doméstico del comercio marítimo del Cantábrico en su vertiente exportadora*”<sup>175</sup>. Este dato además de entrever la base de la histórica rivalidad entre ambos consulados evidencia el género comercial más importante que se exportaba por parte de ambos consulados.

Bilbao constituía uno de los puertos exportadores más diversificados de la cornisa cantábrica con Europa. La mayor parte de sus exportaciones se basaban en hierro<sup>176</sup>. Si bien, pese a que el Consulado de Burgos trató de monopolizar todo el tráfico lanero, la nación vizcaína, a través de su consulado, también participó en este comercio exportador de vellones, aunque durante los primeros dos tercios del siglo, la preeminencia del Consulado de Burgos en la exportación de lanas desde la costa cantábrica es manifiesta<sup>177</sup>.

Todo ello provocó numerosas discordias entre ambos consulados, dándose a su vez numerosos intentos de concordia entre 1500 y 1513 entre ambos. En estas concordias se establecía que el objetivo de las exportaciones vizcaínas pasaba por el hierro y no por la lana. Si bien, se admitía una participación de los puertos vascos en el lucrativo comercio exportador de sacas de lana a expensas del Consulado de Burgos y sus flotas conjuntas en el territorio vasco, pero argumentando que estas se producían en los puertos guipuzcoanos, principalmente, desde el puerto de San Sebastián<sup>178</sup>.

Pese a los argumentos dados por el consulado de Bilbao, lo cierto es que al menos un 6% de las exportaciones laneras durante la primera mitad de la centuria se realizaron a través de Bilbao, de las cuales solo la mitad eran controladas por negociantes bilbaínos<sup>179</sup> y con destino a los puertos flamencos de Ramua y la Exclusa desde donde llegaban a Brujas<sup>180</sup>. Así mismo, la importancia de los puertos guipuzcoanos como puntos de exportación de lana también fue considerable, al menos a nivel local, ya que, lejanos de la órbita del Consulado

---

<sup>175</sup> BILBAO BILBAO, L.M. “El comercio marítimo de la villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI”. *BIDEBARRIETA, Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, 12 (2003). pp. 225-276. pp. 243-244.

<sup>176</sup> *Ibidem.* p. 249.

<sup>177</sup> BRAUNSTEIN, P. “Henri Touchard, Le... *Op. Cit.* p. 259.

<sup>178</sup> GIL SÁEZ, J.; GONZÁLEZ ARCE, J.D.; HERNÁNDEZ GARCÍA, R. “El comercio de los puertos vascos en la primera mitad del siglo XVI a partir de los contratos de fletamentos”. *INVESTIGACIONES HISTÓRICAS*, 33 (2013). pp. 37-62. p. 42.

<sup>179</sup> BILBAO BILBAO, L.M. “El comercio marítimo... *Op. Cit.* pp. 246-250

<sup>180</sup> GIL SÁEZ, J.; GONZÁLEZ ARCE, J.D.; HERNÁNDEZ GARCÍA, R. “El comercio... *Op. Cit.* p. 53.

de Burgos, los mercaderes procedentes de la zona aragonesa, navarra y riojana pudieron exportar sus vellones de lana también con destino a Flandes<sup>181</sup>.

Esta situación comenzó a cambiar en el ecuador de la centuria, momento en el que el aumento de la conflictividad en el Canal de la Mancha hundió por completo las exportaciones realizadas por los mercaderes burgaleses a través del puerto de Santander. De esta manera, en la década de los 60 del quinientos, a través de las Cuatro Villas de la Mar tan solo enviaron el 65%, siendo el resto exportado a través de los puertos vizcaínos y guipuzcoanos. El declive total de Santander se producirá en las décadas siguientes, siendo a partir de entonces Bilbao y San Sebastián quienes pugnarán por reemplazar a Santander en este comercio. Inicialmente, los puertos guipuzcoanos aventajaron a los bilbaínos en esta disputa, concentrando en los años 70 casi la mitad de las exportaciones de esta materia. No será hasta los últimos años del quinientos cuando Bilbao logró superar a San Sebastián en este comercio lanero<sup>182</sup>.

Pero este cambio de actores (bilbaínos y guipuzcoanos) y transportistas (ahora extranjeros) que sufrió el comercio lanero trajo consigo nuevos socios comerciales. Y, es que, ante el aumento de la conflictividad en el Canal de la Mancha, Francia se convertirá en el receptor de estas exportaciones. Aunque esto no se ha de tomar como una sustitución de los compradores flamencos por los clientes franceses sino más bien una aminoración de la catástrofe comercial que se había producido<sup>183</sup>. La causa de esto radica en las buenas relaciones entre Felipe II y el *Rey Cristianísimo* tras el tratado de Cateau-Cambrésis, y el inicio de la rebelión de los Países Bajos<sup>184</sup>.

Pese a todo, existieron, según Basas Fernández, ciertas diferencias entre las exportaciones con destino a Flandes y Francia. La primera de ellas es relativa al peso de la saca de lana con destino a Flandes que era diferente a la que se dirigía a Francia. En este sentido, las sacas con destino a Flandes alcanzaban un peso de 8,5 arrobas, lo que serían unos 98 kg, por contra el peso de las sacas con destino a Francia aumentaba a 10 arrobas unos 115 kg,

---

<sup>181</sup> *Idem*.

<sup>182</sup> BILBAO BILBAO, L.M. "El comercio marítimo...*Op. Cit.* p. 247.

<sup>183</sup> *Ibidem*. p. 267.

<sup>184</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior... Op. Cit.* pp. 184-187.

manteniéndose este tamaño de las sacas durante los siglos siguientes<sup>185</sup>. Así mismo, como veremos en apartados posteriores, la tasa impositiva también variaba<sup>186</sup>.

Otra diferencia era la forma en la que se realizaba la operación marítima era que, a diferencia del sistema de flotas que se realizaba en el tráfico lanero con dirección a Flandes, para el expedido a Francia se realizaba, según Lapeyre, mediante el *sistema de expediciones múltiples*. Este sistema implicaba el envío de la lana por grupos reducidos de 2 a 5 navíos, pudiéndose repetir esta operación diferentes momentos del año<sup>187</sup>.

Pese a todo, el hierro, y en menor medida acero, procedente principalmente de las ferrerías vizcaínas y guipuzcoanas, constituyeron el “*artículo estrella de la economía de exportación del País Vasco*”<sup>188</sup>. Para algunos autores, los puertos de Guipúzcoa (San Sebastián, Deva y Pasajes) constituyeron los principales puntos de partida de este tráfico exportador. Sin embargo, otros autores hablan de que esto probablemente se trate de una distorsión como resultado del sesgo de la documentación manejada, ya que la mayor parte de las ferrerías y, por tanto, los principales focos de exportación se encontraban en la zona vizcaína<sup>189</sup>. El destino de este hierro se dirigía predominantemente hacia los puertos ingleses (Londres, Santa Catalina, Lim y Bristol) durante los primeros dos tercios de la centuria. Sin embargo, estas intensas relaciones entre los puertos ingleses y Bilbao se verían deterioradas a raíz del descenso de la demanda inglesa de importaciones siderúrgicas en el último tercio del siglo, viéndose perjudicadas a raíz de la guerra con Inglaterra a finales del siglo<sup>190</sup>.

Junto al hierro y la lana el tráfico exportador vizcaíno también comprendía otros productos como hierro, cítricos, vino, pescado, aceite<sup>191</sup>... y será precisamente esta mayor diversificación y equilibrio comercial la que permitió a Bilbao ser más flexible, pudiendo adaptarse a los nuevos tiempos<sup>192</sup>.

---

<sup>185</sup> BASAS FERNANDEZ, M. *El consulado... Op. Cit.* pp. 260-262.

<sup>186</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior... Op. Cit.* p. 171.

<sup>187</sup> *Ibidem.* pp. 179-180.

<sup>188</sup> GIL SÁEZ, J.; GONZÁLEZ ARCE, J.D.; HERNÁNDEZ GARCÍA, R. “El comercio...*Op. Cit.* p. 52.

<sup>189</sup> *Idem.*

<sup>190</sup> BILBAO BILBAO, L.M. “El comercio marítimo...*Op. Cit.* p. 266.

<sup>191</sup> BILBAO BILBAO, L. M. y LANZA GARCÍA, R. “Comercio y comerciantes...*Op. Cit.* p. 843.

<sup>192</sup> LANZA GARCIA, R. *Miseria...Op. Cit.* p. 233.

### 5.3.GASTOS DE TRANSPORTE

Las grandes dificultades a las que tenían que enfrentarse los transportistas a lo largo de la ruta, tanto por vía terrestre como por vía marítima, conduce a hablar de un tema pertinente para nuestro objeto de estudio como son los gastos de transporte.

En cuanto al transporte por vía terrestre, tal y como señalábamos en apartados anteriores, las dificultades se limitan fundamentalmente a los agrestes y penosos caminos que comunicaban la meseta castellana con las diferentes villas marineras del Cantábrico, ya que parece que durante la mayor parte de la centuria la probabilidad de que los transportistas sufrieran un robo o asalto a sus mercancías era bastante baja, ya fuera por el buen hacer de las autoridades que evitaban el hurto o ahuyentaban a los salteadores y malhechores, o simplemente por la escasa conflictividad social del periodo. Pese a estas dificultades, los gastos de transporte por vía terrestre suponían una cuantía moderada con respecto a los gastos totales del conjunto de la operación, de manera que no reducía bruscamente los beneficios del comerciante<sup>193</sup>.

El primero de los gastos por vía terrestre es el *alquil*, es decir, el importe que el comerciante tenía que pagar a los carreteros y mulateros por acarrear las mercancías de un punto a otro. Los precios que cobraban los arrieros eran muy fluctuantes en función del peso y la forma en la que se transportaba la mercancía, el tipo de mercancía, la distancia que tenían que recorrer y el momento del año en la que había de realizarse el encargo, siendo los meses de invierno cuando los precios alcanzaban un mayor nivel, lo que coincide con el momento en el que los caminos quedaban prácticamente inoperantes ante las aciagas circunstancias meteorológicas. Todo esto quedaba especificado en un contrato verbal en el que se especificaba el tiempo que el transportista iba a emplear en la consecución del proyecto. Tal y como ilustra Lucas Villanueva, por general, se estimaba que ese transporte a lomos de mula podía recorrer unas distancias máximas de 44 km al día, pero al momento de realizar el contrato siempre se tenía en cuenta los más que probables percances que podían retrasar su duración. En este sentido, se observa como en un porte entre Laredo y Burgos se estimó un tiempo de viaje superior al que solía darse de manera ordinaria<sup>194</sup>, teniendo en cuenta las demoras que solían producirse como resultado de eventualidades como caídas de

---

<sup>193</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. "El transporte...*Op. Cit.* pp. 262-264.

<sup>194</sup> *Ibidem.* pp. 272-273

la carga<sup>195</sup>, retenciones<sup>196</sup>, mala climatología<sup>197</sup>, cortes del camino<sup>198</sup>, etc. En caso de sobrepasar el plazo, los contratistas solían imponer algún tipo de penalización a los transportistas<sup>199</sup>.

Otro de los gastos de transporte eran los peajes, los cuales eran los pagos que debían abonarse para poder pasar por un camino o puente. De manera frecuente, estos cobros se justificaron en la necesidad de sufragar las reparaciones de la infraestructura caminera, aunque en otros casos su origen está ligado a los derechos de señores, instituciones eclesiásticas o concejos. Pese a todo, hay que tener en cuenta que existieron casos en los que las mercancías de determinados mercaderes estaban exentas del pago de algunos o la mayor parte de los peajes. Este era el caso de la Universidad de Mercaderes de Burgos, que desde finales del siglo XV había logrado numerosas exenciones<sup>200</sup>.

En línea con lo anterior, conviene resaltar el caso del transporte de sacas de lana, la cual constituía la mercadería cuantitativamente más exportada y lucrativa, y enviada casi por completo desde la bahía de Santander. Desde finales del siglo XV y principios del XVI, los miembros de la Universidad de Mercaderes, quienes prácticamente monopolizaban todo el tráfico lanero, estuvieron exentos de pagar el portazgo por los puentes y caminos que conducían a la ciudad de Santander<sup>201</sup>. Si bien, tal y como evidencia Salvador Domingo Mena a partir de un informe jurídico de junio de 1563, en reiteradas ocasiones se incumplieron estas disposiciones establecidas en conciertos previos entre el Consulado de Burgos y la villa de Santander<sup>202</sup>. Y, es que, fueron numerosos los gastos que desde el Consulado de Burgos tuvieron que destinar a pleitos con el fin de defender las *“libertades de portazgos e imposiciones que siempre se nos mueven”*<sup>203</sup>.

Así mismo, destacan los gastos derivados de la tarea de carga de la mercancía al barco, los cuales no fluctuaron en demasía estando regulados por la costumbre<sup>204</sup>.

---

<sup>195</sup> *Ibidem.* pp. 275.

<sup>196</sup> DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses... Op. Cit.* p. 292.

<sup>197</sup> *Ibidem.* p. 328.

<sup>198</sup> *Ibidem.* p. 823.

<sup>199</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. “El transporte...*Op. Cit.* p. 273.

<sup>200</sup> DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses... Op. Cit.* pp. 577-582.

<sup>201</sup> *Ibidem.* pp. 249-254.

<sup>202</sup> *Ibidem.* pp. 257-258

<sup>203</sup> *Ibidem.* p. 581.

<sup>204</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. “El transporte...*Op. Cit.* p. 276

En cuanto al transporte por vía marítima, fueron muchos los riesgos a los que se vieron expuestos los navíos, si bien, las dificultades derivadas de las malas condiciones del mar, así como los condicionantes físicos de la costa eran al menos esperables, sin embargo, la inseguridad en el mar como resultado del aumento de la conflictividad sí supusieron un mayor problema para los comerciantes, aumentando significativamente los gastos de transporte.

El primero de los gastos que debía asumir el comerciante en lo que respecta al tráfico marítimo son los arrendamientos de los barcos o fletes, los cuales, tras su negociación, quedaban fijados en un contrato denominado carta de fletamento. Estos contratos se concedían ante un escribano, y en ellos se fijaban una serie de datos relativos a esta operación: nombre del mercader o fletador, maestre o propietario del barco (también llamado fletante), buen estado de la embarcación, mercancía o mercancías transportadas, precio de cada mercancía, forma y plazo de pago de flete, lugar de salida y destino, escalas, demoras, condiciones de seguridad, etc<sup>205</sup>. Así mismo, a diferencia del transporte terrestre, no existían penalizaciones relacionadas con el plazo de entrega, probablemente como resultado de las grandes dificultades que sufrían las embarcaciones en esta zona del Atlántico europeo. Si bien, desde el momento de carga hasta el desembarco, el maestre del navío era el responsable de la mercancía, por lo que era el maestre quien tenía que responder ante cualquier daño que sufriese el género<sup>206</sup>.

Otro de los gastos eran los seguros marítimos. Esta práctica de origen italiana se había consolidado en el ámbito castellano desde principios del quinientos, en respuesta a una necesidad de amparo ante riesgos extraordinarios. Todo ello quedaba concretado en un contrato escrito que podía quedar protocolizado ante un notario o autoridad mercantil, aunque en ocasiones quedaba como un documento privado. De esta manera, el asegurado, que es quien contrata el seguro y paga a cambio una cantidad económica (prima), debía señalar todos sus datos, el conocimiento de embarque y se le exigía un interés real en conservar lo asegurado, todo ello con el fin de evitar el fraude. Por su parte, el asegurador, normalmente mercaderes o financieros, estaban obligados a indemnizar los posibles daños de la expedición marítima asegurada a cambio de la prima. Las cosas aseguradas eran muy variadas en función de quien lo contratase (mercader, maestre, marineros, etc) pero en lo que

---

<sup>205</sup> LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio...Op. Cit.* pp. 125-127.

<sup>206</sup> *Ibidem.* pp. 208-209.

compite al comerciante destaca el seguro de mercancías y el seguro sobre el dinero dado al maestre<sup>207</sup>. En cuanto al precio de la prima, como apuntábamos en apartados anteriores, se produjo un aumento significativa lo largo de la centuria paralelo al aumento de la conflictividad y la inseguridad en este espacio del Atlántico<sup>208</sup>.

Por otro lado, tenemos los gastos arancelarios, que en el espacio que nos compete recibían el nombre de “diezmos de la mar”. Estos aranceles grababan tanto las entradas como las salidas de mercancías del reino por vía marítima. Desde mediados del siglo XV, este impuesto se encontraba en manos del Condestable de Castilla, quedándose en manos de la familia de este, los Velasco, durante casi un siglo. Durante el control de este por parte de los Velasco, la tasa arancelaria sufrió un incremento en parte como resultado del proceso inflacionario vivido a lo largo del quinientos, pero en su mayor parte como resultado del acuerdo alcanzado entre el Condestable y la Universidad de Mercaderes en 1503. Si bien, el Condestable encontró numerosas reticencias para la aplicación de este en su mayor parte en Guipúzcoa, y menor medida en el resto, teniendo que llegar a acuerdos con los locales, dando lugar a ciertas exenciones como en Laredo, donde los mercaderes podían exportar libremente hierro bajo una serie de condiciones<sup>209</sup>. En 1559, Felipe II volvió a tomar posesión de los diezmos de la mar, incrementando paulatinamente los aranceles a fin de hacer frente a las necesidades acuciantes de crédito por parte de la corona<sup>210</sup>.

Un año antes, en 1558, se estableció un nuevo impuesto sobre la exportación de lanas, grabando con un ducado por saca para Flandes y dos ducados por saca para Francia, siempre y cuando los exportadores fueran españoles, duplicándose esta cifra en el caso de que fueran extranjeros. Si bien, este impuesto fue duplicándose paulatinamente a lo largo del reinado de Felipe II<sup>211</sup>.

---

<sup>207</sup> CASADO ALONSO, H. *El seguro...* Op. Cit. pp. 44-74.

<sup>208</sup> *Idem*.

<sup>209</sup> GABIOLA CARREIRA, D. “Los diezmos...” Op. Cit. pp. 336-344

<sup>210</sup> LANZA GARCIA, R. *Miseria...* Op. Cit. p. 230

<sup>211</sup> LAPEYRE, H. *El comercio exterior...* Op. Cit. p. 171.

## 6. CONCLUSIONES

Al inicio de este trabajo, se apuntaba como a finales del siglo XVI se había producido una pérdida de la vitalidad económica, pretendiéndose hallar en cierto modo algunas de las causas que explicaran este deterioro.

Las condiciones de producción de los principales productos exportados no variaron en gran medida entre principios y finales del siglo y no se observan grandes trabas que impidiesen la producción. La rivalidad entre campesinos y ganaderos por el aprovechamiento de una misma tierra dio como resultado una reducción del número de cabezas de ganado ovino trashumante, sin embargo, la importancia cuantitativa del ganado ovino trashumante no era tan grande como pensó Julius Klein, la caída del ganado ovino itinerante no fue tan drástica y está ya se estaba produciendo desde el segundo tercio del siglo, momento en el que aun aumentaban las exportaciones de vellones.

Por otro lado, la producción de hierro se desarrolló con normalidad, y ni la falta de madera con la que alimentar los hornos y raguar el mineral, ni la escasez de precipitaciones para mover los martinets y barquines supuso un claro lastre para la correcta alimentación del mercado exportador. Así mismo, se pudiera pensar que las fuertes oscilaciones climáticas vividas a lo largo del siglo, pero en especial en el último cuarto, produjeron un bajo rendimiento productivo de algunos cultivos como la vid o los cítricos, pero aun dando como valida esta cuestiono, de ningún modo se puede pensar que la producción y comercio de estas materias desapareció.

Ante un enérgico mercado la disponibilidad de liquidez era vital para el desarrollo del comercio, por lo que una mala situación monetaria y la imposibilidad de crédito podía condicionar negativamente el desarrollo de este tráfico. Sin embargo, a lo largo de la centuria del quinientos, la necesidad de liquidez fue la que provocó la aparición de un sistema de pagos internacional ligado a transferencias de pago en efectivo. Unas fórmulas de crédito cuyo uso era bastante generalizado e incluso aumentó pese a la desarticulación que sufrió parte del comercio exportador a finales de siglo.

El tráfico terrestre tampoco supuso un gran impedimento para el desarrollo de este comercio. Pese a que las condiciones físicas, como resultado de una geografía muy accidentada, suponían un claro obstáculo para los arrieros y muleteros, y los gastos de transporte se veían acrecentados por esta circunstancia, la fuerza que tenía la demanda de

estos productos permitió salvar estas dificultades evidenciándose un tráfico relativamente fluido.

Por su parte, el transporte marítimo se vio expuesto a un mayor número de obstáculos. Durante los dos primeros tercios de la centuria este tráfico se desarrolló con bastante normalidad, sin grandes impedimentos, en gran parte como resultado de la relativa falta de conflictos de la Monarquía hispánica en las aguas del Atlántico Septentrional. Unas circunstancias favorables que desaparecerán en el último tercio del siglo, fruto de la acumulación de una serie de malas circunstancias que dificultaron la navegación para los barcos españoles en este espacio. Los barcos españoles tuvieron que enfrentarse a las consecuencias de los conflictos en los que la Monarquía hispánica estaba envuelta con ingleses, rebeldes flamencos y hugonotes franceses. Una inseguridad para la cual no hubo una respuesta funcional por parte de la Monarquía.

Ante estas circunstancias, tanto los mercaderes como los maestros de las naves cantábricas trataron de trasladar su actividad hacia otros puertos más seguros en el Oriente o sustituir a los tradicionales transportistas por otros de origen extranjero. Pero esto resultó infructuoso en muchos casos y el descalabro fue evidente.

Si bien, al analizar las consecuencias que tuvieron estos conflictos para los distintas villas marineras y para los diferentes agentes comerciales, se observa que los puertos montañeses fueron más sensibles que los vascos. Esto se debe a las actuaciones de los diferentes agentes comerciales. En lo que respecta a los puertos cántabros la estrecha vinculación que tenían con Burgos y la especialización en un comercio tan poco diversificado y con destino a Flandes provocó que, cuando descendió la demanda de este producto como resultado de la aparición de nuevos materiales y comenzó la rebelión en los Países Bajos, los mercaderes burgaleses acabaran arruinados y abandonaran este comercio en busca de otros negocios. En cambio, la mayor diversificación y los mayores vínculos con Francia permitió a los comerciantes vascos sortear mejor la crisis del sistema comercial Atlántico

En definitiva, durante gran parte del siglo XVI este ámbito comercial aprovechó las oportunidades de crecimiento que surgieron, convirtiéndose uno de los ámbitos comerciales más florecientes de Europa, sin embargo, ante el cambio de coyuntura las mismas circunstancias que propiciaron el crecimiento se convirtieron en su punto débil.

## 7. BIBLIORAFÍA

AGUILERA BARCHET, B. *Evolución de la letra de cambio en Castilla: siglo XV al XVIII*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1983.

ANSOLA FERNÁNDEZ, A. “Las venas del territorio cántabro. Estudio de la red caminera en la geografía histórica del paisaje”. *Investigaciones Geográficas*, 40 (2006). pp. 73-95.

ARBEROLA ROMÁ, A. *Los cambios climáticos. La pequeña Edad de Hielo en España*. Madrid: Editorial Cátedra, 2014.

BALBOA DE PAZ, J. *La siderurgia tradicional en el noroeste de España*. León: Universidad de León, 2014.

BASAS FERNANDEZ, M. *El consulado de Burgos en el siglo XVI*. Burgos: Diputación provincial de Burgos, 1994.

BELLO LEON, J.M. “Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos”. *Historia. Instituciones. Documentos*, 23 (1996). pp. 63-98.

BILBAO BILBAO, L. M. y FERNANDEZ DE PINEDO, E. “Exportations des laines, trasumance et occupation de l'espace en Castille aux XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup>” en CATTINI, M. (ed) *Migrations, Population and Occupation of Land, before 1800*. Budapest: Akadémiai Kiadó, 1982. pp. 36-48.

BILBAO BILBAO, L.M. “El comercio marítimo de la villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI”. *BIDEBARRIETA, Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, 12 (2003). pp. 225-276.

BILBAO BILBAO, L.M. y LANZA GARCÍA, R. “Comercio y comerciantes ingleses en Bilbao a mediados del siglo XVI” en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J.; PÉREZ GARCÍA, R.M; FERNÁNDEZ CHAVES, M.F. *Comercio y cultura en la Edad Moderna*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2015. pp. 831-848.

BRAUNSTEIN, P. “Henri Touchard, Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Age”. *Annales: histoire, sciences sociales*, 27/1 (1972). pp. 257-261.

CASADO ALONSO, H. “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”. BALLESTEROS CABALLERO, F.; CASADO ALONSO, H.; IBÁÑEZ PÉREZ, A. C. y ESCOLAR DIEZ, S. (dir). *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1994. pp. 175-249.

CASADO ALONSO, H. *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI*. Valladolid: Ediciones Universidad de Valladolid, 2021.

CASADO SOTO, J. L. *Cantabria y la mar en la historia*. Santander: Diputación regional, 1987.

CASADO SOTO, J.L. “Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico”. TORRES RAMIREZ, B. (coord). *Andalucía América y el mar: Actas de las IX jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de La Rábida, octubre de 1989)*. Sevilla: Diputación de Huelva, 1991. pp. 121-144.

CAXA DE LERUELA, Miguel. *La Restauración de la antigua abundancia de España*. 1631.

CEBALLOS CUERNO, C. *Arozas y ferrones. Las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Santander: Universidad de Cantabria, 2001.

CHAUNU, H. *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris: 1955-1959.

CRISTINA FLOREZ, G. “Mercaderes castellanos a fines de la Edad Media: peligros y salvaguardas en la Carrera a Flandes”. *AJEE*, 53 (2020) pp. 307-324.

DE PAZZIS PI CORRALES, M. “La Armada de los Austrias”. *Estudis: Revista de Historia Moderna*, 27 (2001). pp. 23-51.

DE PAZZIS PI CORRALES, M. “La Marina de los Austria: Aproximación historiográfica y perspectiva investigadora”. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 56 (2008). pp. 63-121.

DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M.A. “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”. *En la España Medieval*, 32 (2009). pp. 347-382.

DOMINGO MENA, S. *Caminos Burgaleses: Los Caminos del Norte (siglo XV-XVI)*. Burgos: Universidad de Burgos, 2016.

FERNÁNDEZ IZQUIERDO, F. “Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración”. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 1 (1989). pp. 35-61.

GABIOLA CARREIRA, D. “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*, 40/1 (2018). pp. 331-360.

GARCIA SANZ, A. “Competitivos en lanas, pero no en paños: lana para la exportación y lana para los telares nacionales en la España del Antiguo Régimen”. *Revista de Historia Económica*, 12/2 (1994). pp. 397-434.

GIL SÁEZ, J.; GONZÁLEZ ARCE, J.D.; HERNÁNDEZ GARCÍA, R. “El comercio de los puertos vascos en la primera mitad del siglo XVI a partir de los contratos de fletamentos”. *INVESTIGACIONES HISTÓRICAS*, 33 (2013). pp. 37-62.

GÓMEZ ESPÍN, J. M. “La citricultura española y la Europa de los Doce”. *Estudios Románicos*, 6 (1987-1989). pp. 1606-1626.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. “La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515). *Miscelánea Medieval Murciana*, 33 (2009). pp. 77-97.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. “Los inicios de la Universidad de Mercaderes de Bilbao (1481-1511). Corporación de representación gremial e institución de gobierno portuario”. *Studia Histórica*, 37 (2019). pp. 187-206.

GONZÁLEZ FERRANDO, J. M. “La idea de “usura” en la España del siglo XVI: consideración especial de los cambios, juros y asientos”. *PECVNIA*, 15 (2012). pp. 1-57.

HAMILTON, E. J. *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona: 1983

LANZA GARCÍA, R. “El crecimiento de la ganadería de Cantabria entre los siglos XVI y XIX: una temprana especialización”. *Historia Agraria*, 23 (2001). pp. 79-118.

LANZA GARCIA, R. *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen: Cantabria, siglos XVI-XVIII*. Santander: Universidad de Cantabria, 2010.

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

LUCAS VILLANUEVA, O. “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 Histórica*, 34 (2012). pp. 257-281.

LUCAS VILLANUEVA, O. “La inseguridad para la navegación en los puertos de las cuatro villas cantábricas, en los últimos años del reinado de Felipe II”. FORTEA PÉREZ, J.I.; G ELABERT GONZALEZ, J. E.; LOPEZ VELA, R.; POSTI GO CASTELLANOS, E. (coords). *Monarquías en conflicto: linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica*. Vol. 2. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna-Universidad de Cantabria, 2018. pp. 349-360.

LUCAS VILLANUEVA, O. *El comercio internacional castellano a través de los puertos de Laredo en la época de Felipe II*. Santander: Universidad de Cantabria, 2019.

MARCOS GARCÍA, M. A. “Un enfoque crítico sobre los textos antiguos de la Cantabria romana”. *Studia Histórica*, 6 (1988). p. 81-96.

MARÍN BARRIGUETE, F. “Mesta y vida pastoril”. *Revista de Historia Moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, 11 (1992). pp. 127-142.

MELÓN JIMENEZ, M. Á. “La ganadería española en la Edad Moderna. Apuntes para su estudio” en ARANDA PÉREZ, F. J. (coord). *El Mundo Rural en la España Moderna*. Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 2004. pp. 727-772.

OLAGUER-FELIÚ y ALONSO, F. *El arte románico español*. Madrid: Encuentro, 2003.

OTERO LANA, E. “La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico”. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 46 (2004). pp. 37-60.

PÉREZ GOIKOETXEA, E. *Minería de hierro en los montes de Triano y Galdames*. Bilbao: Instituto de Estudios Territoriales de Bizkaia, 2003.

QUINTANA GÓMEZ-BRAVO, J. A. “La raza merina y la trashumancia. Fuente de riqueza” en MUNDI MARTÍN, V; RODRÍGUEZ RIVERO, F; CABELLO CAJA, R; MARTÍN NIETO, D.A y DÍAZ DÍAZ, B. (coords.). *IV Encuentros de estudios comarcales Vegas Altas, La Serena y La Siberia: dedicados a la Mesta y trashumancia pastoril*. Siruela: SISEVA, 2012. pp. 17-42.

SARASA SANCHEZ, E. “Las actividades económicas en una época de crisis (siglos XIV-XV)”. *HISTORIA de Aragón: economía y sociedad*. Zaragoza: Diputación de Zaragoza, 1989. Vol. 2. pp. 87-100.

URIARTE AYO, R. “La minería del hierro en el País Vasco durante el Antiguo Régimen”. *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 16 (1994). pp. 49-60.

URIARTE AYO, R. “Minería y empresa siderúrgica en la economía vizcaína preindustrial” en ORUE-ETXEBARRIA URQUITZA, X; APELLÁNIZ INGUNZA. M. E. y GIL CRESPO, P. (coords.). *Historia del hierro en Vizcaya y su entorno*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2016. pp. 233-268.