



TRABAJO FIN DE GRADO

Director/a: Susana Truchuelo García

Curso 2024/2025

**EL NACIMIENTO DE LAS PROVINCIAS UNIDAS A
TRAVÉS DE SU COMERCIO Y LA GUERRA, 1550-
1648**

**THE BIRTH OF THE UNITED PROVINCES THROUGH TRADE
AND WAR, 1550-1648**

SERGIO RUIZ GARCÍA

Junio de 2025

RESUMEN

El presente Trabajo de fin de Grado trata de indagar en el desarrollo de las Provincias Unidas entre mediados del siglo XVI y 1648, el año del Tratado de Münster que ponía fin a la Guerra de los Ochenta Años entre la Monarquía Hispánica y la República Holandesa. Principalmente, se aborda la vertiente económica y comercial de esta última, sus amplias actividades mercantiles, así como las relaciones entre los distintos estados europeos del momento en base a su comercio. Además, se pretende analizar la situación prebélica de los Países Bajos antes de 1568, año del comienzo de la sublevación, con respecto al desarrollo político e institucional de las Provincias Unidas durante el siglo XVII.

Palabras clave: comercio; Países Bajos; VOC; siglos XVI-XVII

ABSTRACT

The present Graduation Paper investigates the development of the United Provinces between the mid-16th century and 1648, the year of the Treaty of Münster which ended the Eighty Years' War between the Spanish Monarchy and the Dutch Republic. The main focus is on the economic and commercial aspects of the latter, its extensive trading activities and the relations between the various European states at the time based on their trade. In addition, it aims to analyse the pre-war situation of the Netherlands before 1568, the year of the start of the uprising, with regard to the political and institutional development of the United Provinces during the 17th century.

Keywords: trade; Netherlands; VOC; 16th-17th centuries

AVISO DE RESPONSABILIDAD

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.

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y ESTADO DE LA CUESTIÓN	4
2.	EL COMERCIO DE PAÍSES BAJOS HACIA LA MITAD DEL SIGLO XVI.....	7
2.1	LA PESCA DEL ARENQUE.....	8
2.2	LA INDUSTRIA TEXTIL	11
2.3	EL PAPEL DE AMBERES EN EL COMERCIO DE LOS PAÍSES BAJOS.....	15
3.	EL NACIMIENTO DE LA “REPÚBLICA COMERCIAL HOLANDESA”	22
3.1	LA “TALASOCRACIA” HOLANDESA Y SU APERTURA AL MUNDO, 1585-1609	25
3.2	LA TREGUA DE LOS DOCE AÑOS Y LA SUPREMACÍA HOLANDESA, 1609-1621.....	31
3.3	LA REANUDACIÓN DE LA GUERRA Y LA REESTRUCTURACIÓN DEL COMERCIO DE LAS PROCINCIAS UNIDAS, 1621-1648	36
4.	CONCLUSIONES	44
5.	BIBLIOGRAFÍA	47

1. INTRODUCCIÓN Y ESTADO DE LA CUESTIÓN

El objetivo de este trabajo es ofrecer una visión general del comercio de los Países Bajos entre mediados del siglo XVI y mediados del XVII, pues entre ambas cronologías las provincias neerlandesas experimentaron unas alteraciones que cambiaron drásticamente su encuadre en la Europa Moderna.

Por otro lado, la elección del comercio como principal objeto de estudio encuentra su sentido en el proceso embrionario de la formación de las Provincias Unidas, ya que será a través de la influencia ejercida por los notables de las distintas ciudades y provincias (y su relación con el comercio internacional del momento), en conjunción con el partido orangista y la iglesia calvinista, que los Países Bajos del norte, a diferencia de los católicos del sur, comiencen a emerger como entidad política independiente.

En este trabajo se tendrá en consideración una clara distinción entre dos contextos radicalmente separados por la sublevación de 1568. Esto es, la coyuntura económica general de los Países Bajos en su etapa prebélica, donde destacan las provincias del sur, sobre todo Flandes y Brabante. En donde se resaltan, por un lado, la pesca y la industria textil como los dos pilares fundamentales de la economía regional del momento; y también la importancia de Amberes, no solo como un ente integrador en la zona flamenco-brabantina, sino como un mercado internacional que perderá su posición hegemónica directamente por el devenir político de finales del siglo XVI, con el inicio de la guerra contra la Monarquía Hispánica como telón de fondo para comenzar a analizar otras vicisitudes del comercio neerlandés.

La segunda parte de este trabajo se detiene en subrayar la relevancia de los acontecimientos políticos y la estrecha conexión de estos con la evolución del comercio de la recién nacida República Holandesa. De este modo, es interesante indagar de qué manera esta construcción política irá fraguándose bajo criterios políticos y comerciales, estando ambos en estrecha correlación de forma continua.

Con la entrada del siglo XVII, las estructuras económicas y comerciales de las Provincias Unidas se transformaron para enfocarse en las necesidades de los territorios septentrionales de los Países Bajos, que desarrollaron una serie actividades que diferían en gran medida de las provincias meridionales como Flandes o Brabante; en este momento, entonces, el epicentro del comercio basculó mayoritariamente a Holanda, sobre todo a Ámsterdam, aunque también a otros centros de Frisia y Zelanda.

En el trabajo se analizarán estos eventos de carácter comercial a través de la influencia política que ejerció la Guerra de los Ochenta años entre Holanda y la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII, atendiendo a tres periodos: 1585-1609 como un punto de partida para comenzar a hablar independientemente del comercio neerlandés de las provincias del norte; 1609-1621 como un intervalo clave por el contexto de la Tregua de los Doce Años y las consecuencias de la paz entre ambos contendientes; y 1621-1648, para analizar un contexto comercial que involucró nuevos horizontes económicos para las Provincias Unidas y sus compañías de comercio.

La bibliografía utilizada para la primera parte del trabajo, en la cual se estudian las diferentes ramas del comercio neerlandés de las provincias meridionales, destacan, con respecto a la investigación de la situación económica general del norte de Europa en el siglo XVI, autores reconocidos como Charles Wilson, Jan de Vries o James D. Tracy, quienes han trabajado ampliamente sobre los aspectos económicos de los Países Bajos en la Edad Moderna.

Más concretamente, la cuestión de la pesca del arenque en el mar del norte ha sido estudiada sobre todo por Richard W. Unger y Martin Roorke¹, mientras que, con respecto a la industria textil de las provincias meridionales neerlandesas, los trabajos sobre las industrias textiles flamencas y brabantonas de John H. Munro² son una fuente de información muy importante. A colación de la industria textil, D. C. Coleman y Émile Coornaert han estudiado el impacto de las *New Draperies*³ en las manufacturas textiles de Flandes y Brabante.

Al analizar el fenómeno de la ciudad de Amberes, la tesis doctoral de Jeroen Puttevils, *The Ascent of Merchants from the Southern Low Countries. From Antwerp to Europe*

¹ UNGER, Richard W. "Dutch herring, technology, and international trade in the seventeenth century". *The journal of economic history*, 2 (1980) pp.253-280; RORKE, Martin. "The scotish herring trade, 1470-1600". *The Scottish Historical Review*, 218/2 (2005) pp.149-165

² MUNRO, J.H. "An economic aspect of the collapse of the anglo-burgundian alliance, 1428-1442". *The English Historical Review*, 335 (1970) pp.225-244; MUNRO, J.H. "The symbiosis of towns and textiles: urban institutions and the changing fortunes of cloth manufacturing in the Low Countries and England, 1250-1570". *Journal of Early Modern History*, 3/1 (1999) pp.1-74; MUNRO, J.H. "Spanish Merino wools and the Nouvelles Draperies: an industrial transformation in the late-medieval Low Countries". *Economic History Review*, 3 (2005) pp.431-484

³ COORNAERT, Émile. "Draperies rurales, draperies urbaines. L'évolution de l'industrie flamande au moyen âge et au XVIe siècle". *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1 (1950) pp.59-96; COLEMAN, D.C. "An Innovation and Its Diffusion: The New Draperies". *The Economic History Review*, 3 (1969) pp.417-429

1480-1585⁴, una guía muy útil para comprender el peso de la industria de paños en la ciudad del Escalda. Por otro lado, con el objeto de indagar en el funcionamiento interno de la ciudad, se ha utilizado el ingente trabajo de Guy Edwards, *Antwerp and the government of Philip II: 1555-1567*⁵.

En la segunda parte de este trabajo, la que corresponde al comercio de Las Provincias Unidas, los numerosos estudios realizados por Jonathan I. Israel sobre el comercio de los territorios septentrionales de los Países Bajos y su relación política con los Habsburgo⁶ son fundamentales para tener una visión nítida de la evolución comercial y económica de Holanda durante finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII. Dentro del contexto de la evolución comercial neerlandesa, los trabajos de Niels Steensgaard⁷ sobre la formación de la VOC (La Compañía de las Indias Orientales) y su expansión en los mercados asiáticos son una fuente ineludible a la hora de abordar las cuestiones de la vida comercial holandesa a través de las rutas ajenas a los mercados europeos, es decir, fuera del ámbito del Mediterráneo y del Báltico.

Por otra parte, el contexto político y diplomático entre las Provincias Unidas y los monarcas castellanos ha sido ampliamente tratado en las obras clásicas de Geoffrey Parker, sobre todo *El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*⁸, la cual explica detalladamente muchos de los aspectos ligados a la Guerra de los Ochenta Años, tales como las rutas militares, la hacienda y la economía de Holanda y Castilla durante el conflicto, e, incluso, las relaciones colaterales entre otros territorios europeos derivadas de esta guerra.

En general, la bibliografía utilizada se ha centrado en estudios de carácter mayoritariamente comercial, y que ponen el foco en las distintas actividades económicas de los Países Bajos y su evolución a través de los siglos XVI y XVII, aunque indirectamente se han consultado obras de perfil político, militar, social, administrativo o jurídico.

⁴ PUTTEVILS, Jeroen. *The Ascent of Merchants from the Southern Low Countries. From Antwerp to Europe 1480-1585*. Amberes: Universidad de Amberes, 2012

⁵ WELLS, Guy Edwards. *Antwerp and the government of Philip II: 1555-1567*, Cornell University, 1982

⁶ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade 1585-1740*. Londres: Oxford University Press, 1989;

ISRAEL, J.I. *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*. New York: Oxford University Press, 1982

⁷ STEENSGARD, Niels. *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*. Chicago: The University of Chicago Press, 1974

⁸ PARKER Geoffrey. *El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*. 2ª Ed. Madrid: Alianza Editorial, 1986

2. EL COMERCIO DE PAÍSES BAJOS HACIA LA MITAD DEL SIGLO XVI

Desde finales del siglo XVI y buena parte del XVII, los Países Bajos sufrirán una transformación política y económica muy profunda, si bien hacia 1550, desde el punto de vista administrativo, estos se nos aparecen bajo una marcada fragmentación de diferentes provincias, muy heterogéneas entre sí.

Flandes y Artois constituían la parte tradicionalmente flamenca, muy unida a la zona francesa de Picardía. A continuación, y bajo la jurisdicción del Sacro Imperio, Henao, Namur, Brabante, Limburgo y Luxemburgo, como parte del interior, mientras que Holanda y Zelanda constituían las dos provincias orientadas hacia el mar del Norte. Finalmente, tras un largo proceso de agregación territorial, y gracias a las maniobras políticas de Carlos V, el emperador se aseguró también la obediencia de los territorios de Frisia, Utrecht, Overijssel, Groninga, Güeldres y Zutphen.

Bien entrado el siglo XVI, la báscula de la hegemonía política apuntaba hacia el auge de las monarquías absolutas. Las monarquías de los Habsburgo y los Valois se erigían como los dos estandartes de las tendencias más imperialistas que venían transformando las estructuras medievales.

Los Países Bajos, de este modo, también se vieron inmersos en el sistema imperante⁹. Y es que, bajo la estela del imperialismo carolino, y después de 1549 con la Pragmática Sanción¹⁰, cada una de las provincias neerlandesas se veía forzada a aceptar su integración en el entramado monárquico de los Habsburgo, primero bajo su señor Carlos V, más tarde bajo Felipe II.

Es interesante la evolución, principalmente socioeconómica de este territorio, por el hecho de erigirse como un ente político con unas características diferentes al perfil eminentemente agrario de la Europa Moderna. Siguiendo la afirmación de Van Bath, se puede extender a todo el continente, en el período que va de 1500 a 1800, que más de la mitad de la población dependía del sector agrario; y también diremos, siguiendo a este

⁹PARKER, Geoffrey. *La gran estrategia de Felipe II*. Madrid: Alianza, 1998, pp.205-251: una de las más breves y certeras introducciones a los Países Bajos de mitad del siglo XVI.

¹⁰ LAPEYRE, Henri. *Las monarquías europeas del siglo XVI. Las relaciones internacionales*. Barcelona: Labor, 1969, pp.129-134; Esta Pragmática Sanción de 1549 fue uno de los mayores actos legislativos de Carlos V con respecto a los Países Bajos, en el cual se unificaba el derecho sucesorio de todas las provincias neerlandesas, quedando desde este momento inseparables entre sí.

autor, que solo algunos lugares suponían una excepción: y los Países Bajos son el ejemplo de ello¹¹.

El hecho de que buena parte de la sociedad neerlandesa en la Edad Moderna no estuviera sujeta y dependiente del trabajo en el campo como su forma principal de subsistencia, podría ser sugerente para entender la diversificación de sus actividades económicas, a tenor de la información aportada por De Vries¹². A grandes rasgos, la ausencia de campesinado era uno de los factores que permitía a esta sociedad ocupar su tiempo en otro tipo de trabajos, desde la pesca, pasando por la elaboración de todo tipo de productos manufacturados, hasta los más grandes hombres de negocios¹³.

Así, se pondrá el foco en el comercio neerlandés hacia la mitad del siglo XVI, atendiendo a algunas de las principales actividades económicas de sus provincias.

2.1 LA PESCA DEL ARENQUE

Una de las principales actividades que ocupaba a los neerlandeses era la pesca. Sobre ella, se había erigido toda una infraestructura administrativa que controlaba y regulaba el comercio de un tipo concreto de especie, el arenque. Este pequeño pez azul, muy solicitado en el Báltico, era uno de los productos más relevantes de las provincias neerlandesas de Zelanda y Holanda. Su importancia, no solo para la subsistencia, sino también para el comercio que generó uno de los grandes cimientos del crecimiento económico de la República, fue bien reconocida en la Edad Moderna, como indica Unger¹⁴.

Las naves de estos pescadores, especialmente de los pescadores neerlandeses, eran de gran tonelaje desde tiempos muy tempranos en el siglo XVI. Estos barcos tenían una capacidad de más de 80 toneladas, algo relevante teniendo en cuenta que los pesqueros ingleses contaban con entre 2 y 15 toneladas de capacidad¹⁵. La explicación viene dada por el rápido deterioro que sufría el arenque tras ser pescado, entre 24 y 48 horas, lo que obligaba a los holandeses a llevar consigo todo tipo de pertrechos, sobre todo sal, para

¹¹SLICHER VAN BATH, B.H. “La agricultura en la revolución vital” en RICH, E.E. & WILSON, C.H. (dirs.) *Historia Económica de Europa*. Madrid: Edersa, 1981. Vol. 5. pp.53-157

¹²DE VRIES, Jan. “On the Modernity of the Dutch Republic”. *The Journal of Economic History*, 33/1 (1973) pp.191-202

¹³WILSON, C.H. “El estudio histórico del crecimiento económico y la decadencia en la historia de la Edad Moderna” en RICH, E.E. & WILSON, C.H. (dirs.) *Historia Económica de Europa*. Madrid: Edersa, 1981. Vol.5. pp.1-44

¹⁴UNGER, Richard W. “Dutch herring...”, *Op.Cit.*, pp.253-280

¹⁵MICHELL, A.R. “Las pesquerías europeas al comienzo de la Edad Moderna” en RICH, E.E. & WILSON, C.H. (dirs.) *Historia Económica de Europa*. Madrid: Edersa, 1981. Vol.5. pp.172-234

conservar el producto recién pescado producto en las costas británicas, además de todo un equipo de expertos destripadores y saladores, para que el arenque no perdiera su valor al llegar a los puertos, donde había que proceder a su venta¹⁶.

Esta actividad de la pesca del arenque era bien conocida para los pescadores del norte de Europa. En Holanda, ya en el siglo XIV era algo habitual, aunque este tipo de pesca fue paulatinamente desarrollando mejoras (navales, bienes de equipo, nuevas técnicas de salazón y conservación...) a través de los siglos XV y XVI¹⁷.

Estas mejoras de la tecnología naval en las primeras décadas de la Edad Moderna, debido a la necesidad, por un lado, de cubrir el vacío que había dejado la decadencia de los buques hanseáticos¹⁸, y también por las exigencias de pescar en aguas profundas¹⁹, hacían del mar uno de los campos más fecundos para la economía de las provincias marítimas. La mejor prueba de ello la encontramos en la creación de un tipo de navío, el *herring bus*, un mercante de gran tonelaje adaptado especialmente para las tareas de pesca que ya se han descrito. Las tres principales provincias marítimas, Flandes, Holanda y Zelanda, competían entre sí dentro de este nicho económico en un contexto expansivo. Para finales de siglo XV, Tracy nos da una cifra de unos 400 barcos de este tipo (entre las tres provincias), mientras que, sobre los años inmediatamente anteriores a la rebelión frente a la autoridad de Felipe II, la flota conjunta de todas las provincias neerlandesas alcanzaba unas 700 naves²⁰, algo que nos aporta información de la importancia creciente de este negocio.

Tradicionalmente, la pesca en los territorios de los Países Bajos se había llevado a cabo mediante acuerdos directos entre los propietarios de las naves pesqueras y aquellos que realizaban la labor mar adentro. Sin embargo, y como ya se ha apuntado, el arenque suponía una de las arterias vitales del comercio neerlandés, por lo que, no habiendo alcanzado el primer cuarto de siglo, Carlos V intervendría este negocio. En 1519 se produjo el primer intento de regular la actividad pesquera y acercarlos a una más

¹⁶Ídem.

¹⁷UNGER, Richard W. "Dutch herring...", *Op. Cit.*, pp.253-280

¹⁸PARRY, John H. *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*. México: Fondo de Cultura Económica, 1952, pp.103-106

¹⁹ UNGER, Richard W. "Dutch herring...", *Op. Cit.*, pp.253-280

²⁰ TRACY, James D. "The Habsburg Netherlands and the struggle for control of the North Sea, ca. 1520-1560". *The Sixteenth Century Journal*, 2 (1993) pp.249-272

“ordenada” forma de realizar las salidas, es decir, una manera más manejable para el gobierno central del emperador²¹.

Pero, aparte de ciertas ordenanzas de organización interna, no sobrevendrían grandes cambios en el ámbito de las pesquerías hasta finales de la década de los 40 del siglo XVI, cuando las pérdidas generadas por los agravios del corso, sobre todo escocés, dentro del contexto de las guerras del *Rough Wooing*, entre 1543 y 1550²², se harían notar en el gobierno central de los Habsburgo; además, estos ataques a los buques pesqueros de las provincias eran lógicos, teniendo en cuenta la importancia del *herring fishery* en Escocia, que experimentaría un crecimiento absoluto durante prácticamente todo el XVI²³. Sicking nos informa de cómo, en 1547, el gobierno de María de Hungría en los Países Bajos incitaba a adaptar uno de cada diez *herring bus* con pertrechos de guerra, lo que obligaba, por un lado, a los armadores de las tres principales provincias costeras (Flandes, Holanda y Zelanda), a asumir unos costes de equipamiento que estaban reñidos con los beneficios finales de la pesca; y además, las naves preparadas para pescar el arenque en aguas profundas, no estaban pensadas para maniobrar en el caso de una hipotética batalla naval²⁴.

De esto modo, varios representantes de las más importantes ciudades pesqueras comenzaron a argüir, no sin razón, que el peligro de exponer a la pesca del arenque a costes intolerables supondría su desaparición, y con ella un mercado de primer orden, cuyos impuestos dejarían de ingresar a las arcas de los Habsburgo; por no hablar de las consecuencias derivadas indirectas, como era el desvanecimiento de la red de empleos, productos manufacturados y materias primas que se necesitaban para ello y dejarían de ser fabricados o importados (como las redes de pesca, las maderas para los *busses*, o la sal para conservar el arenque), y toda una serie de mercados alternativos a la *herring fishery*²⁵.

Las medidas impositivas regias que gravaban el comercio marítimo, según las mismas voces que avisaban de los peligros derivados por las imposiciones establecidas por la gobernadora, advertían también que el resultado beneficiaría a otras potencias

²¹Idem.

²²SICKING, Louis. “Protection costs and profitability of the herring fishery in the Netherlands in the sixteenth century: a case of study”. *International Journal of Maritime History*, 2 (2003) pp.265-277

²³RORKE, Martin. “The scotish herring trade...”, *Op.Cit.*, pp.149-165

²⁴SICKING, Louis. “Protection costs...”, *Op. Cit.*, pp.265-277

²⁵Idem.

comerciales competidoras, que participaban igualmente en el negocio del arenque, como el caso de las pesquerías francesas²⁶.

Sea como fuere, el gobierno central de Carlos V encontró dificultades a la hora de imponer algunas directrices, leyes o impuestos a las provincias; quizás debido, por otra parte, como indica Tracy, a la tendencia autónoma de éstas de acuerdo con sus propios intereses económicos, los cuales eran tratados en cada ciudad reiteradamente, en negociaciones colectivas donde los notables locales tenían un amplio poder de decisión²⁷. Tanto es así que, a partir de 1567, la creación de un comité representativo de los principales centros pesqueros, *The College of the Great Fishery*, aunque en un inicio tenía un carácter consultivo, terminaría por asumir tareas legislativas, así como establecer el tonelaje, conceder licencias para pescar, pero también encargarse de la defensa de sus propios *bushes*²⁸.

Podemos sacar conclusiones muy interesantes al respecto de la pesca y su regulación por parte del gobierno de Carlos V. Estas prácticas ponen de manifiesto, por un lado, la capacidad de autonomía de las ciudades, materializada en la autorregulación de las condiciones pesqueras, quizás una de las principales causas de la resistencia que mostraron los Países Bajos desde 1568. Y, aunque mínimamente, podemos vislumbrar la tendencia al crecimiento económico y el control del mar por parte de las provincias neerlandesas como respuesta, primero, a la necesidad propia de proteger sus actividades económicas, pero también a la pugna que se mantuvo con el gobierno central, el cual, con éxito o fracaso, alentó a las flotas mercantes a tener un control más férreo de sus actividades marítimas.

2.2 LA INDUSTRIA TEXTIL

Otro sector económico que contribuyó en gran medida al crecimiento económico de los Países Bajos, que contó con repercusiones a nivel no solo económico sino también, social e, incluso, político y cultural fue la industria textil flamenca. La industria textil está ligada a muchos de los fenómenos socioeconómicos de las provincias desde finales de la Edad Media, que son fundamentales para entender su desarrollo en la Edad Moderna.

²⁶ Idem.

²⁷ TRACY, James D. "The Habsburg Netherlands...", *Op. Cit.*, pp.249-272

²⁸ TRACY, James D. "The Habsburg Netherlands...", *Op. Cit.*, pp.249-272 & UNGER, Richard W. "Dutch herring...", *Op. Cit.*, pp.253-280

Por un lado, la industria textil había sido desde hacía siglos una de las principales fuentes de riqueza de las provincias del sur, sobre todo de Flandes y Brabante, donde encontramos los tres principales centros productores: Yprés, Brujas y Gante. Estas tres ciudades se habían constituido en centros receptores de los paños ingleses, que solían ser más tarde reexportados, desde el medievo, hacia las ciudades bálticas a través de La Hansa²⁹. Estos paños provenientes de Inglaterra estaban compuestos por lana de la mejor calidad, solo siendo sustituidos paulatinamente (y solo parcialmente) desde finales de la Edad Media por lana merina procedente de Castilla³⁰. Este fue uno de los cambios que llevaron a muchas de las ciudades de Flandes y Brabante, las cuales no habían sido tradicionalmente tan boyantes, a adoptar las denominadas *Nouvelle Draperies*; con unos patrones de producción orientados al procesado de paños de lana con finos acabados, aunque con peor calidad, y unas manufacturas localizadas en ciudades más pequeñas como Poperinge, Werwik, Langemark o Nieuwkerk, las cuales comenzarían a competir con los grandes centros productores³¹.

El siglo XVI en los Países Bajos será un periodo de grandes tasas de urbanización, muy por encima de las estadísticas europeas de la época, al menos hasta el último tercio de esta centuria³². Esta urbanización la encontramos estrechamente ligada a la localización de la industria de las provincias del sur, industria que estaba nutrida mayoritariamente del sector textil, en concreto de manufacturas tales como el procesado de la lana, el lino o los tapices³³. Además, podemos encontrar múltiples factores para afirmar que estas ciudades, en proceso de afrontar un proceso de crecimiento demográfico intenso como consecuencia del éxodo rural, poseían una infraestructura industrial muy sólida, a menudo controlada por los gremios que, si bien se convertían en organismos de control muy rígido, también contribuyeron en gran medida a la mejora sustancial de la actividad laboral de sus artesanos³⁴.

Desde mediados del siglo XVI encontramos, siguiendo la tendencia iniciada en el siglo XV, centros de producción textil que atraviesan un intenso crecimiento, y que cuentan

²⁹MUNRO, J.H. "An economic aspect...", *Op.Cit.*, pp.225-244

³⁰MUNRO, J.H. "Spanish Merino wools...", *Op.Cit.*, pp.431-484

³¹Idem.

³²DE VRIES, Jan. *La economía de Europa en un período de crisis 1600-1750*. Madrid: Cátedra, 1979, p.160

³³PUTTEVILS, Jeroen. *The Ascent of Merchants...*, *Op.Cit.*, pp.51-79

³⁴VAN DER WEE, Herman. "Structural Changes and Specialization in the Industry of the Southern Netherlands, 1100-1600". *The economic history review*, 2 (1975) pp.203-221

con una característica que las define: son esencialmente *draperies rurales*³⁵, al margen de la alta cualificación de las *larger towns*, y sobre todo con las ventajas fiscales de los entornos rurales, las cuales eran posibles al escapar del control estricto de los gremios de las grandes ciudades³⁶. De este modo, ciudades como Kortrijk, Menen o Comines, todas ellas belgas hoy en día, imitaban a los grandes productores (Gante, Brujas, Ypress), pero con unos costes de producción más bajos, debido a la flexibilidad impositiva y a ciertas técnicas que, en el caso de las ciudades del río Lys, no encontraron restricciones durante el XVI, con especial mención del uso del molino para el abatanado de la lana³⁷.

Por otro lado, hubo otros centros que se erigieron en líderes en la elaboración de paños más baratos, con fibras no tan finas, y realizados con lanas procedentes de las regiones de la Pomerania, Renania, Frisia y Francia; este tipo de producto textil fue realizado principalmente por las manufacturas de Hondshoote, en lo que se denominaba manufacturas del tipo *sayetterie*³⁸. Además, no solo las provincias del sur adoptarían este tipo de “sayas” (como sería literalmente la traducción al español, que designa una prenda larga, parecida a una túnica), sino que las *sayetteries* se extenderían por otros lugares de los Países Bajos, y también en otros territorios del norte de Francia y Alemania; además, esta industria de producción de tejidos más ligeros tendrá vigencia hasta bien avanzado el siglo XVII³⁹.

Son relevantes estas exposiciones planteadas en la ubicación y en la forma de producción sobre la industria textil en las provincias del sur, por su carácter creador de instituciones administrativas y políticas, además de contribuir a la prosperidad y el crecimiento económico que atravesaron los territorios neerlandeses del sur.

De hecho, junto al esplendor de la industria textil surgieron paralelamente otros espacios económicos para la creación de riqueza, como fueron todo tipo de industrias de lujo y demandadas por los integrantes de los ambientes cultos e intelectuales, como los tapices, la cristalería o las obras de arte⁴⁰.

Sin embargo, existía sobre toda esta red de producción textil, una actividad concreta, realizada mayormente sobre un mercado específico, que ensombrecía a los anteriores

³⁵COORNAERT, Émile. “Draperies rurales, draperies urbaines...”, *Op.Cit.*, pp.59-96

³⁶VAN DER WEE, Herman, “Structural changes...”, *Op. Cit.*, pp.203-221

³⁷MUNRO, J.H. “The symbiosis of towns...”, *Op.Cit.*, pp.1-74

³⁸Idem.

³⁹COLEMAN, D.C. “An Innovation and Its Diffusion...”, *Op.Cit.*, pp.417-429

⁴⁰VAN DER WEE, Herman. “Structural changes...”, *Op. Cit.*, pp.203-221

negocios de los que ya se ha hablado. En uno de los estuarios más amplios del río Escalda, en las mismas puertas de la provincia de Zelanda, se erigía la gran ciudad-mercado internacional de Amberes, de la cual se hablará en profundidad más adelante. El 70% de las exportaciones de la ciudad se dirigía a nutrir de la gran demanda europea del acabado de los paños; demanda que, por otro lado, tenía destinos tan diferentes como Castilla, Italia, Inglaterra, o los países del Báltico⁴¹. Esta actividad textil consistía en la producción de paños, principalmente en regiones neerlandesas⁴², sobre todo de los centros de producción que ya se han mencionado (villas y ferias de Flandes y Brabante), y eran trasladados a la gran metrópolis de Amberes, donde generalmente se les aplicaba un proceso de cizallado para eliminar fibras indeseadas o impurezas de los tejidos, y sobre todo donde se teñían estas telas, para lo cual el alumbre italiano había sido una pieza clave en la industria textil desde la Edad Media, ya que era un producto imprescindible en el proceso del teñido⁴³.

Por otro lado, aunque el mercado de corta y media distancia haya tenido un peso mayor sobre la obtención de paños neerlandeses, es preciso resaltar el papel que los ingleses desempeñaron en este lucrativo negocio de los textiles. En particular, los principales protagonistas fueron los *Merchant Adventurers*, una organización comercial, de origen medieval, la cual ya había gozado de un enorme protagonismo en el comercio que se materializó en el relevante papel ejercido siglos atrás en la ciudad de Brujas, a través del aporte de lana de calidad inglesa y de los privilegios obtenidos en dicha ciudad, antes de la “fuga” de los mercaderes a Amberes⁴⁴.

Estos mercaderes ingleses formaban parte de un organigrama institucional bien jerarquizado que, si bien se fue abriendo con la llegada del siglo XVI, monopolizaban la importación y la exportación de mercancías, tanto dentro de la escala general del reino isabelino, como incluso a nivel local, donde ejercían un dominio prácticamente absoluto sobre las manufacturas textiles. De todos modos, a partir de las últimas décadas del siglo XVI los mercados de exportación ingleses se diversifican ampliamente⁴⁵.

⁴¹PUTTEVILS, Jeroen. *The Ascent of Merchants...*, Op. Cit., pp.51-79

⁴²Idem: Puttevils nos indica que, del 70% del volumen de las exportaciones de Amberes llevadas a cabo sobre el acabado de paños, al menos la mitad provenía de los propios Países Bajos.

⁴³ Idem.

⁴⁴ SUTTON, A.F. “The Merchant Adventurers of England: their origins and the Mercers’ Company of London”. *Historical Research*, 187 (2002) pp.25-46

⁴⁵UNWIN, George. “The Merchant Adventurers’ Company in the Reign of Elizabeth”. *The Economic History Review*, 1/1 (1927) pp.35-64

De esta manera, se puede ver la importancia de esta compañía en el contexto europeo cuando hasta la década de 1570, cuando las conexiones con los Países Bajos comienzan a entorpecerse, hasta que el golpe final en el comercio textil entre ambos espacios viene dado por el motín de Amberes de 1575; será en este momento cuando los mercados alemanes, en concreto las ciudades de Frankfurt y Colonia, comiencen a estrechar lazos con los mercaderes ingleses, ya que tomarían el postigo de Amberes como intermediario⁴⁶.

2.3 EL PAPEL DE AMBERES EN EL COMERCIO DE LOS PAÍSES BAJOS

En el centro de la creciente prosperidad de las provincias meridionales de los Países Bajos, vinculada a su mercado y a su demanda por parte de los grupos populares y de las élites, y a la existencia de un capital humano altamente cualificado, se encontraba la internacional y cosmopolita ciudad del Escalda: Amberes. En este enclave confluían gran parte de las relaciones políticas, económicas y sociales, no solo de los dirigentes brabantinos o flamencos, sino de toda una serie de poderes políticos y económicos de gran importancia en la Europa del momento.

La situación de Amberes no era nueva en el contexto de los territorios del norte, pues la propia ciudad de Brujas era al mismo tiempo su competidor y su ejemplo comercial a seguir más próximo. Aunque la basculación de la segunda a la primera es un hecho bien reconocido por la historiografía, como indica Munro, no es un fenómeno fácil de explicar⁴⁷. Para este autor, el cambio de Brujas a Amberes sería la señal inequívoca de que estaba llegando a su fin un modelo económico bajomedieval: la supremacía del triángulo Italia-Flandes-Hansa, que había dominado el comercio a larga distancia hasta, al menos, la mitad del siglo XV⁴⁸.

Sin embargo, otra de las razones para explicar el cambio de Brujas a Amberes, esta vez del lado hanseático, nos la da Dollinger, cuya obra general sobre La Hansa sigue siendo imprescindible actualmente⁴⁹. Para él, el proceso del creciente control político de los Países Bajos por parte de los Habsburgo fue el verdadero motivo de la decadencia de las relaciones hanseático-flamencas, debido a un impulso de los privilegios de los mercados

⁴⁶ Idem.

⁴⁷ MUNRO, J.H. "Bruges and the abortive staple in english cloth: an incident in the shift of commerce from Bruges to Antwerp in the late fifteenth century". *Revue belge de philologie et d'histoire*, 4 (1966) pp.1137-1159

⁴⁸ Idem.

⁴⁹ DOLLINGER, Philippe. *La Hanse (XII^e-XVII^e siècles)*, París: Montaigne, 1964

y mercaderes “nacionales” por parte de los duques de la Borgoña, sobre todo a partir de Felipe el Bueno, en detrimento de compañías foráneas⁵⁰.

En relación con esta argumentación, Soly añade que el nacimiento de la “edad dorada” de Amberes, hacia la última década del siglo XV, tiene mucho que ver con la idea que se ha advertido en las primeras líneas de este trabajo, sobre la tendencia centralizadora de los estados modernos; pero también, según este último autor, Amberes representa las nuevas formas de capitalismo comercial, o al menos de una incipiente cultura capitalista del norte de Europa⁵¹.

Otras explicaciones al respecto nos las da Van Houtte. En su artículo sobre el análisis de la creación de Amberes como mercado internacional⁵², establece una serie de argumentos que tratan de hacernos ver cómo el paso de la hegemonía entre Amberes y Brujas fue de un cariz muy continuista, y que la ruptura entre uno y otro no podría ser explicada mediante interpretaciones radicales, sobre las cuáles se posicione a Amberes como aquel que sustituyó a Brujas por su régimen más flexible, sino como el resultado de actividades económicas variadas, más lucrativas por su mayor demanda, tales como la pesca, una industria textil brabantina muy desarrollada desde siglos atrás, la importancia de las ferias, o el amplio mercado de pieles y cueros, extremadamente relevante a finales del medievo⁵³.

Sea como fuere, hacia la mitad del XVI la ciudad de Amberes contaba con más de 100000 habitantes, cifra que suponía más del doble de la población que tenía alrededor de un siglo atrás, y que Ludovico Guicciardini respalda en su *Descripción de los Países Bajos*, como indica Van Houtte⁵⁴.

Dentro del organigrama institucional de los Habsburgo, la ciudad de Amberes estaba regida por sus propios poderes concejiles en la segunda mitad del XVI. La administración de la ciudad, denominada *Magistraat*, corría a cargo de 18 *shepenen*, algo equivalente a concejales. Dentro de estos concejales, es preciso destacar dos figuras: el *Buiten-Burgemeester* el *Binnen-Burgemeester*. El primero de ellos, el *Buiten*, tendría funciones

⁵⁰Ibid, pp.349-383

⁵¹ SOLY, Hugo. “L'urbanisation d'Anvers au XVI^e siècle”. *Revue du Nord*, 63/249 (1981) pp.391-413

⁵² VAN HOUTTE, J.A. “La Genèse du grand marché international d'Anvers à la fin du Moyen-Âge”. *Revue belge de philologie et d'histoire*, 19/1 (1940) pp.87-126

⁵³ Idem.

⁵⁴VAN HOUTTE, J.A. “Anvers aux XVe et XVI^e siècles: expansion et apogée”. *Annales. Economies, sociétés, civilisations*, 2 (1961) pp.248-278

de perfil muy amplio, representando a la ciudad en Bruselas, donde se encontraba la institución de gobierno territorial en la que participaban las ciudades y también encargándose de su defensa armada y las relaciones con otros territorios y poderes. Por otro lado, el *Binnen*, contaba con jurisdicción en el ámbito judicial y policial de la urbe, es decir, administraba justicia y velaba por la paz y el buen gobierno en el interior de la ciudad de Amberes⁵⁵.

Sin embargo, este *Magistraat* debía actuar en connivencia con otros dos órganos que, esta vez sí, representaban el poder de la casa de Austria directamente: el Margrave y el *Amman*. El Margrave era indudablemente la figura más preeminente de todos los poderes efectivos de Amberes, aunque el *Amman* tenía ciertas atribuciones civiles, como la revisión de los edictos del gobierno central desde Bruselas. El Margrave debía actuar como mediador entre el poder concejil y el regio y, de hecho, su importancia residía en establecer un equilibrio entre las autoridades locales y aquellas que representaban el poder de los Habsburgo. De cualquier manera, ambos poderes estaban obligados a negociar a la hora de llevar a efecto cualquier decisión de cierta envergadura, lo que podía favorecer los intereses tanto de los notables locales, que delegaban su voluntad en el *Magistraat*, como del gobierno regio⁵⁶.

Todo este entramado jurisdiccional obedecía a la red de autoridad formal, organizada a través de leyes, usos y costumbres con las que se gobernaba la ciudad. Pero, ¿quiénes fueron los verdaderos artífices de la era dorada de esta gran ciudad brabantina? Si la fama e importancia comercial y financiera de Amberes es bien reconocida, es posible que sea, en gran medida, gracias a la presencia de influyentes colonias de mercaderes provenientes de distintas regiones, pero también debido a la capacidad de movilizar el capital y ofrecer una incipiente red “bancaria”, o al menos se puede constatar en Amberes la presencia de ciertos agentes financieros, cuya relevancia quizás haya sido opacada por otros nichos de estudio sobre la época moderna de los Países Bajos.

En la obra del hispanista inglés Hugh Thomas, *El Imperio Español*, encontramos una cita que dice: “Está más claro que el agua que, de no ser por mí, no habríais conseguido la corona del Sacro Imperio Romano”⁵⁷. Esta frase se atribuye a Jacob Fugger, uno de los banqueros del emperador Carlos V que, precisamente, tuvo gran relevancia en la vida

⁵⁵ WELLS, Guy Edwards. *Antwerp and the government of Philip II...*, Op.Cit., pp.74-139

⁵⁶ Idem.

⁵⁷ THOMAS, Hugh. *El Imperio Español. De Colón a Magallanes*, Barcelona: Planeta, 2018, p.483

financiera de Amberes y, como se puede apreciar por la cita, en la trayectoria del emperador Habsburgo.

Los Fugger eran mercaderes procedentes de Alemania del sur. Esta región había experimentado un gran crecimiento económico y bien diversificado, en detrimento de los mercados italianos y de sus ciudades como Florencia, Génova o Venecia, cuya supremacía se veía hacia principios del XVI desplazada, en buena parte, hacia otros centros como Augsburgo o Nuremberg⁵⁸. De este modo, no es difícil comprender cómo Alemania del sur, cuya fuente de riqueza principal se sustentaba en la posesión de minerales y en la extensa red de familias de banqueros (Welsers, Imhofs, Fugger), se convirtió en uno de los pilares en los que se apoyó la estructura comercial amberense⁵⁹.

Por otro lado, la relevancia de la minería para Amberes está también constatada, pues no solo se beneficiaron de este negocio con la ciudad del Escalda los alemanes, sino también otras familias autóctonas de los Países Bajos, cuyo ejemplo más claro es la casa fundada por Erasmo Schetz, original de Maastricht. Este, entre otras actividades, explotaba minas de calamina (carbonato de zinc, normalmente utilizado como coagulante para las heridas), además de dedicarse a la explotación de otros productos, lo que le llevó a ser factor de Amberes bajo el gobierno de Felipe II⁶⁰.

Junto a las ciudades alemanas, otra piedra angular para el comercio del emporio brabantino fueron las colonias de mercaderes portugueses, especialmente dedicados al comercio de las especias de Oriente. De Roover nos da algunos datos muy útiles, a través de la copia de una serie de cartas de la firma de los Van-der-Molen, fechadas entre 1538 y 1544⁶¹. Era habitual que llegaran a Amberes dos cargamentos al año de especias (de unos 20000 quintales cada uno⁶², sobre todo de pimienta, pero también de canela, nuez moscada o jengibre), uno entre mayo y julio, y el otro en diciembre, a cargo de la flota portuguesa⁶³. Sin embargo, el monopolio de las especias estaba en manos de dos firmas,

⁵⁸ KELLENBENZ, Hermann. *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*, Salamanca: Junta de Castilla y León, 2000, pp.16-18

⁵⁹ MUNRO, J.H. "Bruges and the abortive staple...", *Op.Cit.*, pp.1137-1159

⁶⁰ STOLS, Eddy. "Humanistas y jesuitas en los negocios brasileños de los Schetz, grandes negociantes de Amberes y banqueros de Carlos V" en: *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*, Congreso internacional (2000) pp.29-48

⁶¹ EDLER-DE ROOVER, Florence. "The Market for Spices in Antwerp, 1538-1544". *Revue belge de philologie et d'histoire*, 17/1 (1938) pp.212-221

⁶² Alrededor de 100 kilogramos cada uno.

⁶³ Idem.

principalmente: los Affaitadi⁶⁴ italianos, junto con el negocio del judeoconverso Diego Mendes⁶⁵.

El gran negocio de las especias, o mejor dicho, de la pimienta, hacía ya varias décadas que corría a cargo de los portugueses, dado que, evidentemente eran los dueños de las rutas de Oriente. Desde principios del siglo XVI, los portugueses inundaron de especias prácticamente cada recóndito lugar de las costas atlánticas y del mar del Norte. De este modo, Amberes, como el gran mercado consolidado que era, no cesó de recibir el influjo de las especias que, desde el comienzo del siglo, se comenzó a organizar en torno a Lisboa. De hecho, las grandes asociaciones de mercaderes alemanes comenzaron a acudir masivamente al enclave brabantino ya que, en especial Venecia, aunque también otros centros de importación especiera, estaban sufriendo el desabastecimiento provocado por el monopolio *dos reis de Portugal*⁶⁶. De todos modos, la misma Amberes nunca dejó de recibir cargamentos venecianos durante toda la larga centuria, algo que Braudel ha interpretado como el efecto mismo que los portugueses tuvieron con su monopolio, al hacer subir los precios de sus mercancías, debido en buena parte al elevado coste de los viajes desde lugares tan lejanos como Sumatra, con sus correspondientes peligros en las largas travesías hacia Lisboa⁶⁷.

Sin duda alguna, el hecho de que no hubiera una buena previsión sobre las futuras llegadas de los cargamentos desde el Extremo Oriente hacía que los precios se disparasen en Amberes, sí; pero, también sin duda alguna, era un motivo de celebración para los mercaderes venecianos, pues sus rutas por el Mediterráneo estarían más solicitadas que nunca⁶⁸.

De este modo, el gran depósito de especias brabantino funcionaba a pleno rendimiento, gracias a las rutas por el Índico y el Mediterráneo, merced a los portugueses y a los venecianos.

⁶⁴BRULEZ, Wilfrid. "L'Exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre, au milieu du XVI^e siècle". *Economies, sociétés, civilisations*, 14/3 (1959) pp.461-491. Brulez muestra, a través de estadísticas, cómo la firma Affaitadi aunaba una gran capacidad de importación y exportación en los mercados del norte de Europa.

⁶⁵ EDLER-DE ROOVER, Florence. "The market for spices in Antwerp...", *Op.Cit.*, (1938) pp.212-221

⁶⁶BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. 3^a Ed. Vol.1. México: FCE, 2019, pp.718-753

⁶⁷ Ídem.

⁶⁸ Ídem.

Junto a las especias portuguesas y los metales alemanes, hay que retornar de nuevo a los ingleses y sus paños. Como ya se ha descrito anteriormente, sus lanas abastecían desde antiguo los mercados europeos y, al menos hasta la década de 1560, Amberes recibió grandes cargamentos de lana blanca inglesa.

Puttevils nos da algunos datos muy ilustrativos. Primero, nos podemos hacer a la idea de la importancia que seguía teniendo la ciudad para los *Merchant Adventurers*, ya que casi el 70% de sus exportaciones de paños tenía como destino el enclave del Escalda⁶⁹. Además, el volumen de los cargamentos ingleses de lana era, para mitad de la centuria, extremadamente más relevante que cualquier otro competidor: en 1549-1550 los mercaderes ingleses aportaron 120000 piezas textiles a Amberes, mientras solo están registradas cerca de 2000 piezas entre amberenses y otros mercaderes extranjeros⁷⁰.

La forma de actuar de los ingleses en los Países Bajos ya se había visto sobre los mercados que estaban estructurados alrededor de Brujas. Esta ciudad, que antaño había gozado de un esplendor que, durante el XVI, se desplazó hacia Amberes, ya había sido testigo de cómo los ingleses se instalaron allí a través del disfrute de privilegios y de la apertura de consulados durante el siglo XV, de modo que no fue extraño que el puerto brabantino se convirtiera en el cuartel general de los *Merchant Adventurers* unas décadas más tarde. Según Unwin, Amberes era realmente el centro de gravedad de las decisiones de la organización, negociando sus acciones con la casa real de Inglaterra mediante los representantes del otro importante centro de control, en este caso los mercaderes de Londres⁷¹.

El año de 1564 fue cuando la institución de los *Merchant Adventurers* obtuvo el monopolio para comerciar con los Países Bajos, pero fue también la fecha en la que fueron expulsados del comercio en Amberes. El curso protagonizado por los ingleses estaba teniendo efectos negativos al entorpecer la seguridad en los mares, por lo que los ingleses se vieron obligados a abandonar Brabante y su lucrativo negocio amberense, para ir a buscar fortuna a otros lugares como Frisia, pero sobre todo a Francfurt, Colonia y Hamburgo⁷².

⁶⁹ PUTTEVILS, Jeroen. *The Ascent of Merchants...*, *Op.Cit.*, pp.120-122

⁷⁰ Ídem.

⁷¹ UNWIN, George. "The Merchant Adventurers Company...", *Op.Cit.*, pp.35-64

⁷² LINGELBACH, W.E. "The Merchant Adventurers at Hamburg". *The American Historical Review*, 9/2 (1904) PP.265-287 & UNWIN, George... (1927) pp.35-64

Aunque la gran mayoría del comercio se encontrase sustentado por estos tres pilares (Alemania, Portugal e Inglaterra), los intercambios con otras zonas del este también fueron muy relevantes. Las ciudades hanseáticas no se mostraron como una excepción a los demás territorios, y pronto se dieron cuenta de que la batalla comercial estaba del lado brabantino. Esto es confirmado por los privilegios que recibieron ciudades como Lubeck o Hamburgo desde mediados del siglo XV, villas consolidadas posteriormente en Amberes a través de la apertura de sus sucursales en el XVI⁷³.

Para 1568, los representantes hanseáticos terminaron de construir su casa comercial en Amberes, que Dollinger califica como la esperanza y el resurgir de la Hansa, ya que el edificio de la ciudad representaría el poder internacional de las villas bálticas por su envergadura y su suntuosidad⁷⁴. Pero 1568 es la fecha del inicio de la furia de los iconoclastas, por lo que no fue fácil mantener los negocios bajo resguardo a partir de esas fechas.

A pesar de este conflictivo contexto político-confesional, los hanseáticos buscaban en Amberes todos aquellos productos provenientes del Mediterráneo y del Occidente europeo: especias, sal, paños ingleses, vinos españoles, alumbre italiano y otros productos de lujo, como las joyas y las piedras preciosas. Por otro lado, ellos aportaban acero, cera, cobre, azufre o miel; pero sobre todo eran los proveedores del producto por excelencia del Báltico, que era el trigo proveniente de las fértiles tierras del Vístula, principalmente de Polonia⁷⁵. Por otro lado, este último negocio de importación, el del trigo, la base del sustento de la población, no era tan importante en Amberes de la mano del Báltico, sino que, por el lado brabantino, la mayoría del trigo era importado de las zonas fértiles de Artois y Picardía. De esta forma se puede explicar la conexión más profunda de la Hansa con otros lugares de los Países Bajos del norte, como en el caso de Holanda, la cual sí dependía más estrechamente del trigo del Báltico⁷⁶.

Finalmente, el otro ámbito que ha dado fama a Amberes en el imaginario de los estudios de la economía europea del siglo XVI es su constitución como un mercado financiero indispensable en las relaciones comerciales y bancarias.

⁷³DENUCE, Jan. *La Hanse et les compagnies commerciales anversoises aux Pays baltiques*. Amberes: De Sikkel, 1938, pp.13-15

⁷⁴ DOLLINGER, Philippe. *La Hanse...*, *Op.Cit.*, pp.413-444

⁷⁵ DENUCE, Jan. *La Hanse et les compagnies commerciales...*, *Op.Cit.*, pp.20-22

⁷⁶ MALOWIST, Marian. "Les produits des pays de la Baltique dans le commerce international au XVIe siècle". *Revue du Nord*, 44/166 (1960) pp.175-206

El primer antecedente que revela el valor financiero de la plaza es la creación en 1531 del edificio de la bolsa, aunque esta afirmación necesita sus matices, como apunta De Roover⁷⁷. Este autor nos señala que, al margen del carácter bursátil que hoy en día atribuimos a la bolsa de valores, la situación en el XVI de algo parecido a lo que puede ser actualmente conocido como tal, es más que improbable, y que, por tanto, esta se reduciría a la actividad principal de un agente financiero de la época, esto es, el mercado de cambio de la moneda, simplemente⁷⁸.

De este modo, al recibir la ciudad mercancías desde localizaciones de todo el continente, y con una circulación de moneda escasamente regularizada, era completamente necesario tener elementos para canalizar toda esa afluencia de dinero. Por otro lado, Amberes actuaba sobre todo como intermediaria entre las principales plazas financieras de Europa, de manera que sus banqueros podían ejercer una fuerte influencia en materias decisivas, como eran la reexportación de los metales preciosos desde Sevilla, cuestión que sobrevivió hasta más o menos la década de los 70 del XVI, cuando los genoveses comienzan a tomar el testigo en este gran negocio⁷⁹.

3. EL NACIMIENTO DE LA “REPÚBLICA COMERCIAL HOLANDESA”

Hasta el momento se ha hablado en este trabajo sobre diversas y numerosas actividades, oficios, negocios y empresas que comprendían la vida económica de ciertas regiones de los Países Bajos, especialmente de sus provincias meridionales. Sin embargo, es inevitable poner de relieve los sucesos que transformaron la vida política y también económica y social de los Países Bajos, que estallan en 1566 de la mano del asalto al palacio de la regente Margarita de Parma, seguido del conflicto iconoclasta, la llegada del Duque de Alba en 1568 y sus “tribunales de tumultos”, y finalmente el comienzo de la guerra de independencia, liderada por los príncipes de la casa de Orange, fechado hacia 1572, año en que los “mendigos de mar” toman Brielle y Flesinga⁸⁰. Se daba así formalmente comienzo a la contienda contra los Habsburgo, y también a los esfuerzos hacendísticos y militares de Castilla, como consecuencia de la “sublevación de Flandes”.

⁷⁷DE ROOVER, Raymond. “Anvers comme marché monétaire au XVI^e siècle.”. *Revue belge de philologie et d'histoire*, 31/4 (1953) pp.1003-1047

⁷⁸ Idem.

⁷⁹ Idem.

⁸⁰PARKER Geoffrey. *El ejército de Flandes y el Camino Español...*, *Op.Cit.*; una de las mejores y más completas síntesis de la sublevación de Flandes y de sus consecuencias en Europa.

No se va a tratar aquí sobre la guerra de los Países Bajos, por lo que los acontecimientos políticos serán relegados a un segundo plano, sirviendo exclusivamente de apoyo para contextualizar el devenir del comercio y la economía neerlandeses a partir de las últimas décadas del XVI y el decisivo cambio de siglo.

En el momento del estallido del conflicto, antes de convertirse en el gigante comercial que sería durante el siglo XVII, hay que recordar las iniciales dificultades económicas de las provincias del norte. Siguiendo las explicaciones de Israel, no será hasta finales de la década de 1580 cuando la República holandesa, acantonada desde el inicio en los territorios más septentrionales, comience a ver crecer notablemente su valor comercial⁸¹. De hecho, inmediatamente después de uno de los episodios más dañinos para la economía neerlandesa, la destrucción durante el sitio de Amberes de 1585, el grueso de la emigración, la cual llegó a representar unos 40000 emigrados, lo que suponía alrededor de la mitad de la ciudad⁸², no puso su foco en las provincias de Holanda, Zelanda o Frisia, sino que otros lugares como Alemania, Andalucía o Italia recibieron la mayor parte del éxodo⁸³.

Pero también es destacable, además de decisivo, el complicadísimo contexto que se comienza a atisbar en Castilla desde la década de 1580, todavía peor en la siguiente de 1590. Fueron muchas las causas que contribuyeron al fortalecimiento holandés para decir que el mantenimiento de la guerra continuada, después de las victorias y el esfuerzo de Farnesio, debía de ser enorme, pero lo cierto es que el desabastecimiento de grano en Castilla sería un factor clave para la posición de las provincias neerlandesas⁸⁴.

En la última década del siglo XVI Europa fue testigo de cómo las Provincias Unidas, esas tierras que emergieron de los largos procesos de competencia y pugna contra las potencias comerciales del mar del Norte, toman el relevo definitivo sobre las provincias del sur. Siguiendo a Israel, sería plausible suponer que fue suficiente el bloqueo del Escalda y de los puertos de la costa flamenca para definir un rápido proceso de trasvase de las estructuras económicas del sur de los Países Bajos hacia las nuevas grandes ciudades

⁸¹ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, Op.Cit., pp.12-38

⁸² JUNOT, Yves. "Exiles-Migrants and Reconciliation in the Spanish Low Countries after the Peace of Arras (1579)". *Culture & History Digital Journal*, 6/1 (2017) pp.1-9

⁸³ Idem.

⁸⁴ STRADLING, R.A. *Europa y el declive de la estructura imperial española 1580-1720*. Madrid: Cátedra, 1983, pp.53-65; DE VRIES, Jan. *La economía de Europa en un periodo de crisis...*, Op.Cit., pp.60-62

portuarias calvinistas del norte⁸⁵, tales como Haarlem, Amsterdam, Enkhuizen, Leiden, Delft o Gouda, por citar algunas de las más importantes.

Con el nuevo siglo, mientras numerosas partes de Europa, entre las que se puede mencionar la zona mediterránea, la mala situación industrial y financiera del centro de Europa a partir de 1619⁸⁶, el paroxismo general debido a los cruentos conflictos bélicos incesantes en el continente y, en resumen, el mal del siglo XVII, de pronto las provincias septentrionales se ubicarían en una zona de excepción con respecto a otras partes de Europa. Según Claude Nordmann, lo que él denomina retroceso coyuntural del siglo XVII se extendió a las zonas del norte de Europa tan solo llegada la década de 1650⁸⁷

Algunos especialistas, como De Vries, al analizar este fenómeno, apuntan a la diversificación de las actividades económicas de las provincias del norte y menciona la singularidad de la formación social de Holanda. Para él, el factor clave y explicativo sería que la agricultura no constituyó el gran motor de esta sociedad, ni de sus élites, que ya se nutrían del intercambio internacional, mientras que los cultivos cerealísticos eran sustituidos muchas veces por el ganado, del cual se obtienen productos para exportar más lucrativos⁸⁸. Y, de este modo, una economía saneada de base monetaria, en su mayor parte, contribuyendo a la afluencia regular de moneda como una parte importante de las transacciones comerciales⁸⁹.

Deben ser consideradas las necesidades del epicentro de la República, es decir, Holanda. Para Scott, el principal pilar del comercio con el Báltico, el grano, y también el tradicional mercado del arenque, hacían que se pudiera orientar la economía del interior de las provincias hacia el abastecimiento de estas lucrativas actividades de forma masiva⁹⁰.

También encontramos en este mismo autor una idea muy interesante, que resume objetivamente otro de los factores del éxito septentrional, esto es, la capacidad para aprovechar los recursos hidráulicos. En una tierra afectada por la salinidad, la solución se encontró mediante la accesibilidad de los ríos, en especial del Rin (con su conexión con los del interior, como el Mosa, el Wal, el Lek y el Lingen, la región de los cuatro ríos, que

⁸⁵ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, pp.38-42

⁸⁶ DE VRIES, Jan. *La economía de Europa en un período de crisis...*, *Op.Cit.*, pp.13-37

⁸⁷ NORDMANN, Claude. *La ascensión del poderío europeo (1492-1661)*. Madrid: Edaf, 1975, pp.232-235

⁸⁸ DE VRIES, Jan. "On the Modernity of the Dutch Republic...", *Op.Cit.*, pp.191-202

⁸⁹ *Idem.*

⁹⁰ SCOTT, Jonathan. *How the old world ended. The Anglo-Dutch American Revolution, 1500-1800*, Ceredigion: Yale University Press, 2019, pp.27-44

del mismo modo servía de frontera natural en tiempos de guerra contra las tropas imperiales⁹¹), con la construcción de canales y el ejercicio del saneamiento de las tierras más cercanas al mar. De este modo, las ciudades holandesas y frisonas se convertían en localizaciones idóneas para conectar mercados tan lejanos como Lisboa, Génova, Hamburgo, Picardía o las regiones escandinavas, a través de las vías fluviales⁹².

Así, a grandes rasgos se puede afirmar que la supremacía comercial holandesa en el siglo XVII se construyó sobre agua, y a toda una estructura económica orientada hacia los casi interminables límites del propio mar. Por ello, como atestiguan los registros de mercaderes holandeses, estas estructuras se extendieron a lugares remotos como el Caribe, el mar Blanco, el Mediterráneo o el Índico, para finalmente canalizar todo ese potencial en Ámsterdam, la gran metrópoli de la República Holandesa.

3.1 LA “TALASOCRACIA” HOLANDESA Y SU APERTURA AL MUNDO, 1585-1609

La década de 1580 marcaría la casi erradicación total de la rebelión de los príncipes de la casa de Orange, toda vez que Felipe II concentraría la mayor parte de sus recursos hacendísticos y militares en la empresa de reconquista de Flandes, Brabante y buena parte de los territorios al norte del Rin, merced a la actuación de Alejandro Farnesio⁹³. Sin embargo, el tratado angloholandés de *Nonsuch* de 1585⁹⁴, la propia empresa de Inglaterra de 1588 fallida y el comienzo de las hostilidades con Enrique de Navarra, pretendiente protestante al trono francés y fundador de la dinastía borbónica, hicieron que hacia 1590 de pronto las Provincias Unidas comenzasen su andadura como entidad política independiente de la anterior subordinación a los Habsburgo.

Este punto es importante, ya que, para el caso de los Países Bajos (como también sucedió en otros lugares como Génova, Florencia o Venecia, ciudades también intensamente urbanizadas y articuladas sociopolíticamente de una forma similar⁹⁵), es importante señalar la importancia de las familias notables, las cuales debían buena parte de su poderío al éxito en sus negocios, lo que se traducía finalmente en influencia política⁹⁶. Ámsterdam

⁹¹PARKER, Geoffrey. *El ejército de Flandes y el Camino Español...*, *Op.Cit.*, pp.37-60

⁹² SCOTT, Jonathan. *How the old world ended...*, *Op.Cit.*, pp.44-52

⁹³PARKER, Geoffrey. *El ejército de Flandes y el Camino Español...*, *Op.Cit.*, pp.279-318

⁹⁴ Idem: Isabel se comprometía a costear alrededor de ¼ de los gastos militares, además de aportar varios millares de soldados al frente de la rebelión.

⁹⁵ YUN CASALILLA, Bartolomé. *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)*. Barcelona: Galaxia Gutenberg, 2019, pp.200-202

⁹⁶ WILSON, Charles. *Los Países Bajos y la cultura europea en el siglo XVII*. Madrid: Guadarrama, 1968, pp.42-59

fue, según Wilson, un ejemplo de una sociedad marítima articulada en torno a los valores comerciales de familias ilustres del momento como los Bickers, los Pels, los De Geers o los Trips, entre algunos de ellos. Estas familias eran los componentes de las clases de la facción de Loevestein (alta burguesía mercantil), quienes rivalizaban con la casa de Orange, dinásticos y fervientes calvinistas; ambas facciones, aunque con un objetivo común, el bienestar y la riqueza de las Provincias Unidas, que se articulaba a través de la suma de ciudades, se disputaron el liderazgo interno de esta durante todo el siglo XVII⁹⁷.

La tregua con la casa Habsburgo no llegó hasta 1609, por lo que, en el proceso de construcción política la República de Holanda, sus ciudades y sus élites debieron forzosamente orientar la financiación de su actividad bélica a través de los beneficios alcanzados con su labor mercantil. Una vez alcanzada la tregua, las Provincias Unidas se volcaron totalmente hacia el comercio exterior, reordenándolo hacia unas estructuras de control del transporte de mercancías, aquello que en la historiografía se ha denominado *bulk trade*⁹⁸.

Uno de los compañeros fieles de todo comerciante holandés a partir de las últimas décadas del XVI fue el *fluyt*. Este tipo de carguero fue especialmente diseñado para el transporte de mercancías, con una bodega amplia, un largo casco y unos bajos costes de producción mediante abeto y roble, hicieron del *filibote* (como se mentaba en castellano) el símbolo del poderío naval de Holanda⁹⁹.

Volviendo al siglo XVII, desde 1594, ante el repliegue de las tropas hispánicas en los Países Bajos debido al cambio de frente hacia Francia, Felipe II decide cerrar el puerto lisboeta a los cargueros holandeses, lo que se tradujo en un duro golpe para el tráfico de especias en el norte de Europa¹⁰⁰. Sin embargo, de ello resultaría el comienzo de la creación de uno de los organismos comerciales más influyentes para Europa. En concreto, entre 1594 y 1602, fecha de la creación de la Compañía de las Indias Orientales, los comerciantes de Zelanda y Holanda habían tenido varios contactos directos con el horizonte asiático y sus especias, incluso asociándose entre ellos, como demuestra la creación de incipientes agrupaciones, denominadas en conjunto *voorcompagnieën*¹⁰¹

⁹⁷ Idem.

⁹⁸ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, pp.12-38

⁹⁹ WILSON, Charles. *Los Países Bajos y la cultura europea...*, *Op.Cit.*, p.24; DE VRIES, Jan. *La economía de Europa en un período de crisis...*, *Op.Cit.*, pp.124-125

¹⁰⁰ HAMILTON, Earl J. "The Role of Monopoly in the Overseas Expansion and Colonial Trade of Europe Before 1800". *The American Economic Review*, 38/2 (1948) pp.33-53

¹⁰¹ STEENSGARD, Niels. *The Asian Trade Revolution...*, *Op.Cit.*, pp.126-131

como la Compañía de Larga Distancia de Ámsterdam, en 1594, o la Nueva Compañía Brabantina de 1599¹⁰². Estos grupos de mercaderes habían ido paulatinamente percibiendo la fragilidad de los emporios lusos en Asia, al tiempo que se mantenía y crecía la demanda de especias en los mercados del norte.

Hacia 1600 más de una docena de flotas habían arribado a la India con éxito, habiendo conseguido firmar acuerdos firmes con las autoridades nativas, lo que empezaba a alentar cada vez más las aspiraciones holandesas de suplantar a los portugueses¹⁰³. No debe parecer extraño, pues, que de la mano de Johan van Oldenbarneveldt, una de las más eminentes figuras del gobierno de Ámsterdam, se crease la archiconocida *Verenigde Oostindische Compagnie*, la Compañía de las Indias Orientales (VOC). Con un capital inicial de unos 6,5 millones de florines¹⁰⁴, la VOC significó un impulso enorme para la empresa asiática, situando las cifras de navíos por década en alrededor de 125 para 1630, según De Vries, lo que quiere decir que la mitad de todo el intercambio europeo con Oriente corría a cargo de navíos holandeses¹⁰⁵, incluso antes de la mitad del siglo XVII.

Respecto a la estructura de la VOC, si bien al principio se trataba de una sociedad con aspiraciones de carácter privado, irremediablemente se vio intervenida por el gobierno de la República de Holanda, convirtiéndola en una corporación comercial novedosa en su época, mezclando capital privado y gubernamental¹⁰⁶. De hecho, el monopolio comercial concedido en 1602 es analizado como una de las armas más eficaces en la guerra contra la monarquía hispánica, en detrimento del monopolio portugués, en estos momentos bajo la soberanía de Felipe III; de este modo, la política holandesa tuvo gran influencia en el desarrollo de la misma compañía¹⁰⁷. La relación entre la República y la VOC derivó en una actividad y una estrategia política definitivamente ofensiva, además de comercial, que permitió consolidar el control holandés sobre las Molucas e Indonesia, centros productores de clavo y nuez moscada, principalmente¹⁰⁸.

Internamente, la organización de la VOC estuvo dirigida desde el inicio por un comité de asociados denominado *Heeren XVII*, quienes terminaron por ejercer un poder oligárquico y creciente durante el siglo XVII, influyendo notablemente en la articulación

¹⁰² ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, Op. Cit., pp.67-68

¹⁰³ PARRY, John H. *Europa y la expansión del mundo...*, Op.Cit., pp.132-138

¹⁰⁴ DE VRIES, Jan. *La economía de Europa en un período de crisis...*, Op.Cit., pp.136-152

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ STEENSGARD, Niels. *The Asian Trade Revolution...*, Op.Cit., pp.114-173

¹⁰⁷ Ibid., pp.126-131

¹⁰⁸ Ibid., pp.131-141

administrativa de los dominios de la Compañía de las Indias Orientales, si bien siempre estuvieron obligados a obedecer las directrices de los Estados Generales¹⁰⁹.

Por otra parte, al margen del comercio de las especias, las provincias del norte mantuvieron una intensa actividad comercial con el Báltico, siendo los primeros años del siglo XVII especialmente significativos para el auge comercial en este marco territorial.

No hubo negocio alguno en Holanda sobre el que la República pusiera tantos *fluyt* en funcionamiento que aquel que se llevó a cabo en el Mar del Norte y en el Báltico. Siguiendo a Braudel, el transporte del trigo era una labor aparatosa, para la cual se necesitaban navíos con capacidades de almacenaje extraordinarias, habida cuenta de que las rutas por tierra prácticamente no se contemplaban¹¹⁰.

Los holandeses se habían dado cuenta de que muchos de los territorios bañados por este mar interior mediterráneo no experimentaban en ningún modo abundancia de grano¹¹¹; estas carencias, a partir de 1590, fueron aprovechadas de forma excelente por los navegantes neerlandeses. También otros autores han apuntado a la “victoria” que el control de la distribución del grano oriental otorgó a Holanda en su conquista de los mercados en torno a lo largo y ancho del *Mare Nostrum*; los acercamientos de Felipe II con la Hansa desde finales del XVI fueron una muestra del poderío naval holandés, en tanto que denotaban un intento de acudir a una alternativa por parte del monarca castellano a los *filibotes* holandeses¹¹², los cuales transportaban trigo del Báltico desde Gibraltar hasta las tierras del Sultán otomano.

Sin embargo, estas primeras penetraciones de los navíos neerlandeses en el Mediterráneo solo marcaban el inicio de una futura dominación, en la cual los cargamentos de trigo polaco, estaño, ámbar, maderas u otros productos procedentes de territorios bálticos, tan solo comenzaban a hacer una ardua competencia a otros duros agentes, como eran los ingleses y los venecianos; Israel nos da el ejemplo del valor de las mercancías que llegaron a Alepo en 1604, en ducados, para las que las Provincias Unidas aportaron

¹⁰⁹ Ibid., pp.126-131

¹¹⁰ BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo...*, Op.Cit., pp.762-765

¹¹¹ Ibid., pp.753-800

¹¹² GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos. “Las relaciones Hispano-Hanseáticas durante el reinado de Felipe II”. *Revista de Historia Naval*, 4/15 (1986) pp.65-84

150.000, muy por detrás de los 300.000 ingleses, o los más de 1 millón de ducados venecianos¹¹³.

De esto modo, la tesis de Israel viene a decirnos que, al menos hasta los años de la tregua con Felipe III, no podríamos considerar el avance del comercio holandés en el Mediterráneo como un poder hegemónico, en términos comerciales. Esto último es más que plausible, teniendo en cuenta la política comercial de embargos que llevó a cabo la monarquía de los Habsburgo en relación a los cargamentos de Holanda y Zelanda. Este ha sido un tema de amplio debate, donde Braudel quiso acentuar la ineficacia de la política castellana¹¹⁴, mientras que Israel mantuvo, tanto para los embargos de finales del siglo XVI, como para aquellos que tuvieron lugar más allá de la reanudación de la guerra, posteriores a 1621, que las consecuencias en las importaciones de productos que los holandeses más tarde redistribuían en el entorno báltico fueron realmente negativas¹¹⁵. Especialmente fue algo muy notorio en lo que concierne a productos necesarios en el norte de Europa, como era el caso de la sal portuguesa, inevitable para complementar el negocio del arenque, que al mismo tiempo era una empresa insustituible para los holandeses.

Por otro lado, parece lógico acogerse a la afirmación de Israel, pues no solo era una cuestión de favorecer el tráfico con el norte de Europa, sino que las pérdidas que las Provincias Unidas podían tener al romperse sus conexiones con el Mediterráneo, a causa de las prohibiciones de los Austrias, eran de una magnitud enorme. Además del mencionado comercio de sal, se pararía el incesante flujo argénteo que emanaba de Sevilla, y que los comerciantes y financieros neerlandeses tanto anhelaban, porque, "...puesto que algunos países, Noruega y las tierras del Báltico, Persia, la India y China exigen el pago en metálico a cambio de sus mercancías, que fluya sin obstáculos el chorro de metales preciosos."¹¹⁶ La frase resume muy bien el *modus operandi* de Holanda: eran los encargados de proveer de bienes que producían los mercados más lejanos, que eran pagados en metálico, en plata alcanzada en Sevilla, y por ello la interrupción del comercio con Castilla era más que relevante.

¹¹³ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, pp.53-60

¹¹⁴ *Ibid.*, pp.54-55

¹¹⁵ ISRAEL, J.I. "España, los embargos españoles y la lucha por el dominio del comercio mundial, 1585-1648". *Revista de Historia Naval*, 6/23 (1988) pp.89-106

¹¹⁶ WILSON, Charles. *Los Países Bajos y la cultura europea...*, *Op.Cit.*, p.52

Así que, cuando las conversaciones para la paz pusieron sobre la mesa los posibles (y reales, como luego se demostraría) beneficios que el fin de las hostilidades podía traer consigo, Oldenbarneveldt tenía como uno de los principales objetivos la empresa del comercio en el Báltico¹¹⁷, con sus ineludibles mercados en el Mediterráneo, con lo que era ineludible la dominación de las rutas septentrionales.

Pero aquellos mercaderes de Zelanda y Holanda que vivieron la primera década del siglo XVII en aquellas Provincias Unidas ya conocían otros límites más lejanos que las “Columnas de Hércules” o el estrecho del Sund.

Ya hemos mencionado la debilidad de los emplazamientos portugueses en Asia: los navíos que comerciaban entre las colonias americanas, presumiblemente Nueva España y Perú, a través del sistema de flotas y galeones, con el rígido monopolio hispalense, no gozaban de la necesaria protección por parte del monarca católico. Después de todo, desde el canal de la Mancha hasta Veracruz se corría un gran riesgo de sufrir los agravios del corso, especialmente inglés, en lo que Parker denomina una “guerra fría” contra Inglaterra, en la época de Isabel¹¹⁸.

Del desprotegido comercio del Caribe sacarían también rédito los holandeses, pues la Casa de Contratación imponía un régimen impositivo muy duro, y comerciar con las colonias hispanoamericanas significaba aceptar las reglas del monopolio sevillano, sus precios y sus mercancías, mientras que la demanda de las propias colonias muchas veces necesitaban encontrar otras opciones alternativas a Sevilla, no siendo solamente los mercados septentrionales aquellos que recibieron los productos americanos en navíos holandeses¹¹⁹.

En América, las Provincias Unidas buscaban aproximarse a muchas de aquellas mercancías que necesitaba redistribuir al norte de Europa, y sus centros de producción. En realidad, las Antillas ya conocían a los mercaderes de Holanda y Zelanda desde los tiempos de la sublevación, pero sus viajes por el Caribe no fueron algo regular hasta bien avanzada la década de 1590¹²⁰. De la mano de sus contactos con la costa de la Guinea africana y su incipiente negocio de esclavos negros, los holandeses desplegaron una gran

¹¹⁷ISRAEL, J.I. *The Dutch Republic and the Hispanic World...*, *Op.Cit.*, pp.1-28

¹¹⁸PARKER, Geoffrey. *La gran estrategia de Felipe II...*, *Op.Cit.*, p.265

¹¹⁹PARRY, John H. *Europa y la expansión del mundo...*, *Op.Cit.*, pp.111-116

¹²⁰SLUITER, Engel. “Dutch-Spanish Rivalry in the Caribbean Area, 1594-1609”. *The Hispanic American Historical Review*, 28/2 (1948) pp.165-196

red de contrabando y corso, a través de mercaderes y navegantes oriundos de las Provincias Unidas, pero también mediante intermediarios que, del mismo modo, deseaban hacer negocio sin pasar por la Casa de Contratación, como es el caso de varios judíos portugueses¹²¹.

De la costa americana, los *fluyts* se cargaban con numerosos productos coloniales, como cochinilla, índigo, jengibre o pieles, por mencionar los más comunes; pero, sobre todo, a causa de la política de embargos de Felipe II, se buscaba la tan ansiada sal. Con respecto a este último recurso, casi 800 naves neerlandesas invadieron la Bahía de Araya, al norte de la actual Venezuela, durante un lustro completo antes de ser expulsados por las tropas de Felipe III¹²².

Puede parecer otro simple brazo más de su comercio, pero este tipo de actividades de comercio con diferentes zonas de las colonias americanas fueron una constante después de la reanudación de la guerra, una clase de belicosidad que supone un anticipo a principios de 1600, del reinicio del enfrentamiento décadas más tarde.

Las incursiones sobre el Nuevo Mundo fueron cada vez más reiteradas e importantes según las necesidades de la tregua de 1609. Y, como defiende De Vries, estas acciones tomaron un carácter cada vez más político, en una empresa que este autor ha calificado como un movimiento asociado a los intentos de quebrar las rutas atlánticas entre Sevilla y América¹²³.

3.2 LA TREGUA DE LOS DOCE AÑOS Y LA SUPREMACÍA HOLANDESA, 1609-1621

Las Provincias Unidas se extendieron como una mancha de aceite en los mercados de todo el mundo, pero no se puede hablar de una supremacía propiamente dicha en los años anteriores a la Tregua de los Doce Años.

En 1609, y a pesar de sus numerosos detractores¹²⁴, Johan van Oldenbarneveldt consiguió firmar un acuerdo de paz con la monarquía de los Habsburgo, poniendo fin a más de treinta años de un belicismo ininterrumpido. Esta nueva situación hizo cambiar radicalmente la posición de las Provincias Unidas internacionalmente, alcanzando en

¹²¹Idem.

¹²²Idem.

¹²³DE VRIES, Jan. *La economía de Europa en un período de crisis...*, *Op.Cit.*, pp.142-143

¹²⁴ISRAEL, J.I. *The Dutch Republic and the Hispanic World...*, *Op.Cit.*, pp.28-42; estos detractores serán los mismos que más tarde, en 1618, harán caer el liderazgo de Oldenbarneveldt, consiguiendo su ejecución.

apenas una década una posición de eminente superioridad comercial con respecto a las demás potencias europeas del momento, como Francia, Inglaterra, la propia Castilla o incluso la rica Venecia.

Para comenzar, la tregua implicaba inmediatamente la reactivación de los contactos con el Mediterráneo a una nueva escala, sin las limitaciones de los embargos comerciales de los que ya se ha hablado. Además, sin estas limitaciones, los navíos neerlandeses podrían comerciar con costes todavía más bajos, lo que les permitirá hacer viajes más frecuentes, en incluso salir al mar sin necesidad de avituallarse en sus propias ciudades. Esto hacía posible que un *fluyt* saliera hacia Danzig, descargase sus mercancías (normalmente sal, vino y arenque) en algún puerto europeo, volviera a pasar por el Sund y, sin volver a Ámsterdam principalmente, arribara a Lisboa, Sevilla, o incluso a puertos del Mediterráneo como Sicilia o Valencia, lugares donde los productos bálticos como la cera, madera, el siempre fundamental grano, el cáñamo o la cebada llegasen para surtir sus mercados interiores¹²⁵.

Holanda comerciará en el Báltico desde 1609, en detrimento de Inglaterra, por supuesto, pero también eliminando ampliamente la competencia de la Hansa, de Dinamarca y de los países escandinavos.

Siguiendo la información aportada por Maria Bogucka, el principal puerto donde los holandeses intercambiaban sus productos mediterráneos era Danzig. Ahí, los mercaderes provenientes de Ámsterdam realizaban más del 50% de sus viajes al Báltico, con una carga media de unos 127 *lasts* (equivalente a 2 toneladas). Para ponerlo en contexto, entre 1601 y 1611 los registros muestran alrededor de 53 contratos mercantiles, mientras que entre 1612-1621, prácticamente todo el lapso de la tregua, encontramos 194 contratos, casi cuatro veces más¹²⁶. La mayoría de estos contratos están basados en el intercambio de la sal por parte de los holandeses, aunque también vino y arenque en gran medida, mientras que Danzig aportaba mayoritariamente grano, seguido de madera, cáñamo y cebada¹²⁷.

A Danzig le siguen en importancia los puertos de Livonia, y en especial el enclave de Riga, el cual acaparaba el 20% del comercio con Ámsterdam. La carga de estos navíos

¹²⁵ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, pp.86-95

¹²⁶ BOGUCKA, Maria. "Amsterdam and the Baltic in the First Half of the Seventeenth Century". *The Economic History Review*, 26/3 (1973) pp.433-447

¹²⁷ Ibid., p.437

solía ser muy parecida a la de Danzig, unos 123 *lasts* repletos de grano, centeno, cebada, y en menor medida madera y cera; además de Riga, otros puertos de Livonia como Parvau, Narva y Osilien también participaban de esta empresa¹²⁸.

De menos relevancia cuantitativa eran los puertos de Curlandia, como Windau, el principal de la región, seguido por Libau; para estos puertos, las naves holandesas cargaban su sal, su arenque y también queso, para volverse al mar del Norte con grano, trigo, cebada, cáñamo, centeno y madera.¹²⁹

Como se puede apreciar, el tráfico con el Báltico era una constante, la mayoría de las mercancías no variaban y, sin embargo, el comercio era ininterrumpido y completamente necesario. Las conexiones entre este comercio del norte y las rutas mediterráneas eran, en el momento de la tregua, más importantes que nunca. Sin obstáculos para penetrar en el estrecho de Gibraltar, los puertos portugueses (Lisboa, la región de Setúbal y el Algarve), grandes centros exportadores de sal, experimentaron cifras sin parangón en sus exportaciones; también los puertos andaluces como Málaga y Sevilla vieron resurgir de nuevo su producción de aceite y vino, con todos estos productos cargados en navíos holandeses¹³⁰.

Pero estos transportistas no se limitaron a comerciar en la Península Ibérica, aunque esta les proporcionaba el flujo argénteo proveniente de la América hispánica. El comercio entre Ámsterdam y los puertos italianos ha sido igualmente resaltado. La lana española había visto un resurgir espectacular en el último tercio del XVI, con Italia como principal importador. La década de 1610-1620, la que comprende los años de paz, vio cómo los holandeses cargaban esta lana desde los puertos andaluces para hacerla arribar principalmente a las costas venecianas¹³¹. Siguiendo en la misma línea, este contacto entre Holanda e Italia también se hacía notar en ciudades como Génova y sus importaciones de sal y lana procedente de barcos neerlandeses, o el transporte de trigo siciliano a las costas valencianas¹³².

Todo ello nos da como resultado una amplia dominación neerlandesa de las rutas mediterráneas que, si bien redundaba en el bienestar de las Provincias Unidas, el contexto

¹²⁸ Ibid., pp.440-441

¹²⁹ Ibid., p.442-443

¹³⁰ ISRAEL, J.I. *The Dutch Republic and the Hispanic World...*, Op.Cit., p.45

¹³¹ ISRAEL, J.I. "Spanish Wool Exports and the European Economy, 1610-40". *The Economic History Review*, 33/2 (1980) pp.193-211

¹³² ISRAEL, J.I. *The Dutch Republic and the Hispanic World...*, Op.Cit., p.46

de paz hacía que se diera paso a nuevas redes de colaboración y cooperación mercantil entre las Provincias Unidas y Castilla¹³³, que en último término repercutieron en el desarrollo del que para autores como Richard T. Rapp, era el comercio más relevante (el comercio del Mediterráneo) para entender la hegemonía de las potencias del norte de Europa a partir del siglo XVII, relegando a las empresas coloniales a un segundo plano en el panorama comercial de territorios como Holanda¹³⁴.

Por otro lado, hay que advertir también que la incipiente supremacía comercial que se estaba viviendo en el seno de las Provincias Unidas es atestiguada por el carácter oficial de sus compañías comerciales, que iba acompañado y la sucesiva apertura de consulados en los puertos del Mediterráneo que protegían y regulaban el comercio de numerosos comerciantes de ciudades holandesas y zelandesas.

Para la consolidación de un comercio que ya llevaba décadas reforzándose, aunque de manera ilegal debido a los embargos, se creó formalmente una oficina consular neerlandesa en Sevilla en 1615, con autoridad sobre esta misma ciudad, aunque también en Cádiz y el puerto de Sanlúcar de Barrameda. Para el caso de Italia, se fundó un consulado en Livorno en 1612, en Venecia en 1614 y en Génova en 1615; y por el contacto con las zonas del Mediterráneo oriental, también se abrieron sucursales consulares en Argel, Esmirna y Alejandría durante el período de paz¹³⁵.

Estos consulados eran organismos que, según los estudios de Steensgard para las compañías de mercaderes de Alepo, fueron creados por los mercaderes holandeses para competir principalmente con Venecia, incluso imitando las mismas regulaciones de los italianos. Además, es destacable el amplio papel desempeñado por los Estados Generales y las compañías de mercaderes de ciudades como Hoorn, Middelburg u Holanda, ambos entes (Estado y compañías) en continua negociación para el comercio de Levante, manteniendo correspondencia activa para el buen funcionamiento de estos organismos¹³⁶.

Al margen del control Báltico-Mediterráneo, el cese de las hostilidades también fue algo muy beneficioso para el propio territorio de los Países Bajos. La estructura de las ciudades

¹³³CRESPO SOLANA, Ana. "Cooperación y competencia político-económica en la larga duración: Holanda en la ruta del Mediterráneo (1621-1702)". *Pedralbes. Revista D'història Moderna*, 38 (2018) pp.19-49

¹³⁴RAPP, Richard T. "The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution". *The Journal of Economic History*, 35/3 (1975) pp.499-525

¹³⁵ CRESPO SOLANA, Ana. "Cooperación y competencia político-económica...", *Op.Cit.*, pp.30-31

¹³⁶STEENSGARD, Niels. "Consuls and nations in the Levant from 1570 to 1650". *Scandinavian Economic History Review*, 15/1-2 (2011) pp.13-55

de las provincias del norte mudó durante el periodo de 1609-1621, debido a la gran capacidad de Ámsterdam para comercializar una ingente cantidad de “stock” de numerosas mercancías, al estilo de Amberes anteriormente, mientras que muchas de las ciudades especializadas en un tipo de comercio concreto sufrieron una seria regresión en sus actividades económicas.

Irremediablemente existían también ciudades que se habían beneficiado del bloqueo de la costa flamenca durante tantos años de guerra (como el caso de Dordrecht, la cual almacenaba los vinos alemanes transportados por el Rin¹³⁷), debido a la imposibilidad de importar mercancías por el mar del Norte. En general, con el desbloqueo de la costa flamenca durante la tregua muchos de los enclaves que eran abastecidos y comerciaban a través de los mercados fluviales, principalmente el Rin y el Mosa, notaron un perjuicio muy notable. En particular, en la provincia de Zelanda y en algunas ciudades como Rotterdam, las cuales actuaban de antepuertos a las mercancías que llegaban de los navíos del Báltico¹³⁸.

Los efectos pudieron experimentarse del mismo modo en aquellas ciudades que comerciaron por vía fluvial con los Países Bajos del sur y sus exportaciones de tejidos de lana, una industria que, como ya se ha visto, era esencial para muchos de los puertos septentrionales; este sería el caso de Leiden, Delft y Gouda, las cuales, debido a que sus mercancías se vendían en este momento a un precio más bajo en Flandes (como consecuencia de la disminución de costes de transporte por el desbloqueo de Ostende y Dunquerque), optaron forzosamente por comenzar a producir tejidos de peor calidad y que recibieran un margen de beneficio más amplio¹³⁹.

De este modo, vemos que el periodo pacífico que se trata de esbozar significó una “edad dorada” para el comercio holandés, aunque por supuesto con ciertos matices. No se puede dudar de la posición de Ámsterdam como mercado internacional, sin embargo, otros comercios como el emporio de las especias portugués y los mercados americanos permanecieron prácticamente en una posición intocable para los Países Bajos durante la tregua. Esta última cuestión, de hecho, sería, desde la misma firma del Tratado de Amberes, una de las causas de la crisis político-religiosa en la que las Provincias Unidas

¹³⁷BIZIÈRE, Jan Maurice. “The Baltic wine trade, 1563–1657”. *Scandinavian Economic History Review*, 20/2 (1972) pp.121-132

¹³⁸ Idem.; ISRAEL, J.I. “The States General and the Strategic Regulation of the Dutch River Trade, 1621-1636”. *Low Countries Historical Review*, 95/3 (1980) pp.461-491

¹³⁹ ISRAEL, J.I. *The Dutch Republic and the Hispanic World...*, Op.Cit., p.58

se verán inmersas, utilizando el argumento del comercio colonial para derrumbar la figura de Johan van Oldenbarneveldt¹⁴⁰.

3.3 LA REANUDACIÓN DE LA GUERRA Y LA REESTRUCTURACIÓN DEL COMERCIO DE LAS PROCINCIAS UNIDAS, 1621-1648

El año de 1621 traería aparejada la muerte del rey Felipe III, al mismo tiempo que su hijo tan solo corroboró una decisión que hacía tiempo estaba tomada¹⁴¹. El 20 de abril, el futuro *Rey Planeta* anunció la reanudación de la guerra con las Provincias Unidas.

Si bien se ha indagado ampliamente sobre cómo las provincias del norte armaron una intrincada y eficaz red de comercio en torno al Báltico y al Mediterráneo, la cual les brindó una posición preeminente, este segundo capítulo bélico de ambas potencias causaría una gran agitación en la vida económica de prácticamente todas las ciudades de Holanda, Zelanda y Frisia.

Si bien las hostilidades no comenzaron inmediatamente, sí lo hicieron las consecuencias comerciales debido a las implicaciones de un nuevo estado de guerra. Como ya sucediera en la década de 1590, los puertos andaluces, portugueses y del Levante de la Península fueron cerrados inmediatamente al comercio con los holandeses; asimismo el bloqueo de la costa flamenca se reactivó, volviéndose a una situación en el mar del Norte en la cual las rutas fluviales anteriormente mencionadas retornaron a su estado prebélico¹⁴², incluso alcanzando una actividad mucho mayor en las ciudades bañadas por el Mosa, el Rin, el Escalda, el Ijssel y el Ems, exceptuando algún pequeño periodo de bloqueo debido a las operaciones militares¹⁴³.

La política de embargos, si bien perjudicaba también al abastecimiento de la península (pues el volumen de mercaderías de todo tipo que llegaban en los *filibotes* era importante), privó radicalmente a las Provincias Unidas del control del eje de su principal fuente de riqueza. La pérdida del control que ejercían en los mercados norte-sur entre los puertos del Báltico (desde Danzig hasta Riga) y aquellos del Mediterráneo (Desde Sanlúcar hasta Alepo), tan ineludiblemente conectados entre sí, provocó una regresión difícil de paliar en los primeros momentos de la guerra en el seno de las ciudades neerlandesas. Este hecho

¹⁴⁰ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, pp.80-86

¹⁴¹ PARKER, Geoffrey. *El ejército de Flandes y el Camino Español...*, *Op.Cit.*, p.303

¹⁴² ISRAEL, J.I. "A Conflict of Empires: Spain and the Netherlands, 1618-1648". *Past & Present*, 76, (1977) pp.34-74

¹⁴³ ISRAEL, J.I. "The States General and the Strategic Regulation of the Dutch River Trade...", pp.467-472

inmediatamente redundó en provecho de otras naciones mercantes, que ahora podrían tomar el relevo de los holandeses, especialmente la Hansa e Inglaterra¹⁴⁴. Los embargos fueron una cuestión que generó un amplio debate entre aquellos historiadores que defendieron su ineficacia, mientras que otros afirman que tuvieron un papel central en la economía de ambos estados; para Holanda, entre 1622-1630, no más de 3 barcos partieron de la Península al Báltico anualmente¹⁴⁵, lo que significa una disminución total en este negocio norte-sur tan lucrativo para ellos, ya que para la época de la tregua, por ejemplo en el año 1617, partieron 225 naves holandesas de un total de 240 entre todos los agentes mercantiles comerciando en Iberia¹⁴⁶.

Por otro lado, Felipe IV y sus ministros estaban decididos a llevar la guerra económica hasta el límite, hasta el corazón mismo del comercio en las mismas rutas del norte. De este modo se estableció el *Almirantazgo de los Países Septentrionales*, una institución con dos sedes, Sevilla y Dunquerque, bastiones de la conexión hispanoflamenca, que se encargarían de conseguir fondos con los que formar una armada con el objetivo de desarticular la actividad comercial holandesa en el mar del Norte, especialmente las pesquerías del Atlántico, ya que estas seguían siendo uno de los principales resortes de la riqueza de Holanda y Zelanda¹⁴⁷. También, sobre todo en su sede sevillana, su función era la de vigilar el contrabando que podían estar llevando a cabo los comerciantes holandeses y otros agentes pese a la prohibición explícita. Sin embargo, en lo que respecta a este último punto, las complicaciones burocráticas entre los oficiales reales y la hábil red de evasión de las prohibiciones confeccionada por países como Inglaterra y su relación con los judeoconversos portugueses daría al traste con su efectividad¹⁴⁸.

Sin embargo, la labor corsaria de la sede de Dunquerque sí tuvo un efecto notable para el comercio holandés en sus mismas aguas septentrionales. Se atribuyen cerca de 2000 capturas de buques neerlandeses entre el periodo 1629-1638, lo que inevitablemente provocó un incremento de los costes de transporte y seguros marítimos¹⁴⁹.

¹⁴⁴ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, pp.140-149

¹⁴⁵ ISRAEL, J.I. "España, los embargos españoles...", *Op.Cit.*, p.100

¹⁴⁶ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, p.93

¹⁴⁷ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. "El Almirantazgo de los Países Septentrionales y la política económica de Felipe IV". *Hispania*, 27 (1947) pp.272-290

¹⁴⁸ ALLOZA APARICIO, Ángel. "La Junta del Almirantazgo y la lucha contra el contrabando, 1625-1643". *Espacio, Tiempo y Forma*, 4/16 (2003) pp.217-254

¹⁴⁹ OTERO LANA, Enrique. "El corso del Flandes español como factor de la guerra económica". *Studia Historica*, 27 (2005) pp.111-133

De esta forma, los Estados Generales de Holanda, viendo las irreparables pérdidas que sufría el comercio con el Mediterráneo, sumadas a la amenaza que suponía el corso flamenco para las importantísimas flotas pesqueras neerlandesas del Atlántico, decidieron actuar a través de medios alternativos. Uno de los más importantes fue la decisión, ahora que la guerra se reanudaba, de desarrollar una asociación política y comercial al estilo de la VOC, pero esta vez con el fin de avanzar en territorio americano. La creación de la *West-Indische Compagnie* (WIC) respondía a varios objetivos. Por un lado, “divertir”, como se refería en la época, o derivara a un número importante de efectivos de la monarquía hacia un nuevo frente en una ramificación más de la guerra económica marítima y, por otro, tratar de hacerse con la producción azucarera del Brasil, uno de los territorios más descuidados militarmente de la Corona hispanoportuguesa¹⁵⁰.

Al igual que la VOC, esta sociedad estaba integrado por una suerte de consejo director, los *Heeren XIX*. Había sido puesta en marcha a través de subsidios aportados por las principales ciudades de la República, como Ámsterdam, Leiden, Utrecht, Middelburg, Rotterdam, Hoorn, Delft o Enkhuizen, entre otras, sumando un capital inicial de alrededor de 7 millones de *guilders*¹⁵¹(el florín holandés).

La intención del Estado holandés era la de penetrar en las costas como Salvador de Bahía y Pernambuco, para hacerse rápidamente con los centros de producción azucarera y otros bienes coloniales, pero la derrota de 1625 ante la flota hispano-lusa organizada desde Madrid para recuperar la ciudad hizo cambiar de rumbo a la organización, que a partir de este momento comenzaría una labor de corso en aguas del Caribe, con el objetivo de hacer lo más inseguro posible el tráfico marítimo que tenía como destino la Península Ibérica¹⁵². En septiembre de 1628 esta táctica de presión en el océano dio sus frutos, pues la flota neerlandesa liderada por Piet Heyn consiguió capturar un botín de 11 millones de *guilders* (más de la mitad de la financiación de la flota holandesa durante un año), en la costa cubana de Matanzas, un hito histórico para el comercio de la República, alentando a los *Heeren XIX* a organizar nuevas incursiones los años siguientes, si bien el beneficio no fue en absoluto parecido a la gesta de Heyn¹⁵³.

¹⁵⁰ GARRIDO DÍEZ DE BALDEÓN, Enrique. “Los años iniciales de la intervención bélica holandesa en Brasil, 1621-1635”. *El futuro del pasado*, 4 (2013) pp.357-374

¹⁵¹ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, p.159

¹⁵² ISRAEL, J.I. *The Dutch Republic and the Hispanic World...*, *Op.Cit.*, p.197

¹⁵³ *Ibid.*, p.199

Varios autores apuntan a la ineficacia de la WIC en esta primera década de 1620, aludiendo a los pocos resultados, teniendo en cuenta los gastos que suponía su mantenimiento para los Estados Generales¹⁵⁴. Sin embargo, la organización perseveró en sus intentos de apoderarse de la producción azucarera brasileña, para lo que lanzaron una gran ofensiva en 1630, apoderándose de Olinda, la principal villapernambucana, abriendo el camino hacia una guerra de desgaste, conquistando en el lustro de 1630-1635 varios territorios como Itamaracá, Paraíba, Rio Grande do Norte, Santo Agostinho y Bom Jesus, todos ellos lugares estratégicos por los que los refuerzos defensivos de los Habsburgo podrían haber llegado¹⁵⁵.

Si algo es remarcable en el desarrollo de la WIC, no es tanto su éxito comercial, pues ya ha sido mencionado que sus beneficios no fueron ni inmediatos, ni tampoco destacables, sino los intentos por llevar el conflicto con los Austrias al ámbito americano. Analizando la cantidad de escaramuzas y de entradas de carácter militar en Brasil, sería preciso advertir que la antigua perspectiva de negocio de una *joint-stock*, como era la WIC, parece haber sido desplazada completamente con el objeto de las conquistas en territorio enemigo. Además, es remarcable el carácter gubernamental que tenía la organización; Wilson va incluso más allá, identificando a la Compañía de las Indias Occidentales con los dirigentes eminentemente orangistas, para quienes ésta era principalmente un resorte en la guerra contra Felipe IV y Olivares¹⁵⁶.

La década de 1620-1630 supone un serio retroceso comercial para ambos contendientes de la guerra, pero sobre todo para el comercio holandés, como se viene apuntando. El precio de la sal, quizás el producto más importante que los holandeses importaban de los puertos ibéricos, se había disparado en las principales ciudades de la República, así como la industria del arenque, padeciendo también esta ausencia, se estaba viendo seriamente afectada¹⁵⁷.

Siguiendo en esta línea, no es de extrañar que en estas vicisitudes la República se volcase hacia las rutas asiáticas, en las que la VOC seguía siendo su principal arma, toda vez que los años de paz ya habían expirado y la empresa americana nunca aportó el éxito esperado.

¹⁵⁴ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, p.160; GARRIDO DÍEZ DE BALDEÓN, Enrique. "Los años iniciales de la intervención bélica holandesa...", *Op.Cit.*, p.366

¹⁵⁵ GARRIDO DÍEZ DE BALDEÓN, Enrique. "Los años iniciales de la intervención bélica holandesa...", *Op.Cit.*, p.369-370

¹⁵⁶ WILSON, Charles. *Los Países Bajos y la cultura europea...*, *Op.Cit.*, p.207

¹⁵⁷ ISRAEL, J.I. *The Dutch Republic and the Hispanic World...*, *Op.Cit.*, p.214

La consolidación de los enclaves hispanoportugueses en Asia había sido históricamente una quimera en el ámbito defensivo y militar, como ya se ha desatacado anteriormente en las primeras penetraciones holandesas en la década de 1590, y volvería a mostrarse bajo el halo de la Unión de Armas en la década de 1620¹⁵⁸. La *Vereenigde Oostindische Compagnie* buscaría entonces desplazar definitivamente al Imperio Habsburgo y a los portugueses no solo de la India, sino que sus horizontes se ampliaron hacia Japón, Filipinas y China.

En 1619 el gobernador de la India, Jan Coen, había fundado Batavia, en la actual Yakarta, para consolidar este enclave como cuartel general del tráfico holandés en el entorno asiático¹⁵⁹, mientras que durante los primeros años de 1620 la compañía había avanzado rápidamente en el comercio con el noroeste de la India, desde la enorme costa de Gujarat hasta Agra, casi en el centro de la región, para conseguir un preciado tinte añilado como es el índigo, de gran valor para la industria textil¹⁶⁰. La fuerza que la VOC obtuvo en el entorno noroccidental de la India, especialmente en la ciudad de Surat permitió no solo el intercambio con las autoridades del Imperio Mogol, del cual recibió algunos privilegios (al igual que los comerciantes ingleses, al mismo tiempo, convivieron con la VOC en este mismo lugar)¹⁶¹, sino también trazar una especie de red diplomática para apoderarse también del comercio de la seda de Persia. Este producto, atendiendo a las afirmaciones de los comerciantes zelandeses, podría suponer incluso un beneficio económico más relevante que la misma pimienta¹⁶².

Otro de los lugares donde los portugueses se vieron desplazados fue el entorno de las islas Filipinas, ya que, centrándose en el comercio desde Manila, los holandeses desplegaron así mismo una gran red comercial (y bélica) para dominar las Molucas, Indonesia o la isla Formosa; además de estrechar los vínculos con los mercados de Japón y China. Por otro

¹⁵⁸VALLADARES, R. "Oliveros y Oriente: La Unión de Armas en Asia, 1622-1642" en ELIZALDE, FRADERA & ALONSO (eds.). *Imperio y Naciones en el Pacífico, vol. 1: La formación de una colonia: Filipinas*. Madrid: CSIC, 2001, pp.73-80

¹⁵⁹ROESSINGH. "Dutch relations with the philippines: a survey of sources in the General State Archives, The Hague, Netherlands". *Asian Studies*, 5/2 (1967) pp.377-407

¹⁶⁰NADRI, G.A. "The English and Dutch East India Companies and Indian merchants in Surat in the seventeenth and eighteenth centuries" en CLULOW & MOSTERT (eds.). *The Dutch and English East India Companies. Diplomacy, Trade and Violence in Early Modern Asia*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2018, pp.125-152

¹⁶¹Ibid., p.129

¹⁶² De hecho, al menos en el lustro de 1625-1630, 3.005 *bales* (palabra utilizada por Steensgard para referirse a los recipientes de aproximadamente 100 kilogramos de seda que la VOC importó hacia los Países Bajos entre 1625-1630) de seda del país del Shah salieron hacia puertos neerlandeses: STEENSGARD, Niels. *The Asian Trade Revolution...*, Op.Cit., pp.374-396

lado, Filipinas fue otro escenario más donde Felipe IV llevaría su guerra comercial, entendiendo que el *Estado da Índia* no sobreviviría de la mano de la fuerza naval lusa, la cual ya había sufrido severas derrotas durante la primera década de 1600, como Ambon y Tidore en el entorno de Indonesia¹⁶³.

Si bien el temor hacia los holandeses fue aplacado con éxito durante los años de la tregua gracias a los navíos de la monarquía hispánica, a partir de 1619, con el bloqueo de Manila y el control sobre el archipiélago de Banda y sus especias, la influencia de la VOC, además de su presencia continuada en el territorio, dejaría el terreno abonado para el inicio de una pugna comercial entre los navíos hispanoportugueses y neerlandeses en los años de 1620-1630, no solo sobre el entorno malasio-indonesio, sino incluso sobre uno de sus objetivos clave, el mar del Sur de China¹⁶⁴.

Parece que el primer foco de convergencia, no solamente de la VOC, sino también de los castellanos, en el contexto del mar de la China Meridional fue isla Formosa, como la denominaban los portugueses desde bien entrado el siglo XVI, quienes fueron realmente los primeros europeos en desarrollar contactos prolongados de carácter comercial con los habitantes de la zona, especialmente sacando rédito de la seda china y la plata japonesa¹⁶⁵.

El año de 1624 marca el inicio del establecimiento holandés en la actual Taiwán. Primero, como un enclave de paso entre su centro de operaciones en Batavia y los ansiados mercados de China y Japón, para lo que se creó el enclave de Orange, fundamental para intervenir, en un primer momento, en el negocio de la seda china de la mano de los mercaderes de la provincia de Fujian¹⁶⁶. De hecho, este enclave prosperó y sobrevivió, incluso a través de la presión ejercida por los ibéricos, quienes, bajo la dirección de Juan de Alcaraz y el régimen de la Unión de Armas, miraban a Formosa como una oportunidad para colocar un resorte sólido y avanzar en su misión de desarticular Batavia. Si bien esta empresa fue la única que Portugal aprobaba de la mano de su soberano castellano, como indica Manuel Rivero, su inoperancia se revelaría, además de por los escasos recursos

¹⁶³MURTEIRA, André. "Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo XVII". *Vegueta*, 20 (2020) pp.239-252

¹⁶⁴ Ibid., pp.246-247

¹⁶⁵OLLÉ, Manel. "Comunidades mercantiles en conflicto en los estrechos de Taiwán (1624-1684)". *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 23/1 (2005) pp.275-298

¹⁶⁶Ibid., pp.284-288

que la monarquía destinó en estas latitudes, por los ya sólidos vínculos que la VOC tenía con los comerciantes de Fujian y también con aquellos del codiciado *Cipango*¹⁶⁷.

De este modo, para la década de 1630 la presencia neerlandesa en el mar Meridional había conseguido salvar los escollos de sus rivales europeos, había triunfado en su cometido de mantener un contacto estable con China; y su segundo enclave en Taiwán, Zelandia, se encargaba de canalizar la seda y la porcelana de Cantón hacia Japón, India y Persia¹⁶⁸. De nuevo, los holandeses se convertían en los transportistas que ya fueron en el Mediterráneo, pero ahora en Extremo Oriente.

Lo que es importante remarcar, ante todo, es la función que la VOC buscaba tener en su participación en el tráfico China-Japón, pues el papel que el país del *shogun* Tokogawa protagonizaba era tan relevante como el negocio de la seda china, al tratarse del principal proveedor de plata (y oro) de la zona, lo que era precisamente un artículo extremadamente necesario para la República holandesa, dado que el disponible en la Península a través de Sevilla le estaba vedado legalmente desde 1621. Para ello, la década de 1630 fue clave en el desarrollo del primer contacto prolongado con Japón, especialmente con Hirado¹⁶⁹, un enclave cercano a la Península de Corea.

Recapitulando, la expansión llevada a cabo en los mercados intra-asiáticos por la VOC, dejaba en manos neerlandesas el control de una amplísima gama de productos, tales como las especias de las islas de Banda y las Molucas, la seda, la porcelana e incluso el azúcar de la dinastía Ming (este último producto utilizado para paliar el desmantelamiento de las azucareras del Brasil¹⁷⁰), además del índigo de Gujarat y el algodón de la costa de Coromandel. Por supuesto, todo ello repercutía en los mercados europeos, para los que las naves de las Provincias Unidas les seguían proporcionando el *stock* necesario para una economía que, no lo debemos olvidar, vivía en un estado de guerra incesante en estas décadas del siglo XVII, por lo que los gastos de las monarquías y repúblicas europeas eran ingentes, pero también la demanda de bienes orientales dirigidos a una demanda

¹⁶⁷RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel. *Olivares. Reforma y revolución en España (1622-1643)*. Madrid: Arzalia, 2023, pp.131-157

¹⁶⁸ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, p.173-174

¹⁶⁹ En el lustro de 1635-1640, las exportaciones de la VOC hacia Hirado aportaron a la compañía más de 11 millones de *guilders*. Del lado contrario, desde Hirado se sacaron alrededor de 20 millones de *guilders* en plata, desatacando la importancia del triángulo Taiwán-Fujian-Hirado: BLUSSÉ, Leonard. "No Boats to China. The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade, 1635-1690". *Modern Asian Studies*, 30/1 (1996) pp.51-76

¹⁷⁰ ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade...*, *Op.Cit.*, p.177

proveniente de las clases altas, que suponía un ámbito económico con un notable crecimiento¹⁷¹.

En 1619, el mismo año de la fundación de Batavia, su fundador Jan Coen había afirmado que sus deseos para la VOC y el interés de los holandeses en Asia se resumían en estas frases:

“many ships, good warships (...) plentiful supplies and so many ships must be sent that the intra-Asian trade is well founded (...) piece goods from Gujarat we can barter for pepper and gold on the Coast of Sumatra, rials and cottons from Bantam, sandalwood, pepper and rials we can barter for chinese goods and chinese gold (...) extract silver from Japan (...) other goods and rials from Arabia (...) one thing leads to another...”¹⁷²

Los deseos de Coen parecían una premonición, pero una premonición muy acertada, pues la decisión de los holandeses de no bilateralizar el comercio y de “esparcirlo” por todos los lugares y negocios posibles en todo el contexto asiático fue un gran acierto en este periodo.

Finalmente, la década de 1640 supondría un nuevo giro que constituyó la fase final de las potencias ibéricas en Asia, sobre todo el final de la longeva andadura portuguesa en las Indias Orientales. Los holandeses, ahora encabezados por el gobernador Antonio van Dimmen, asestaron el golpe definitivo al comercio luso con el bloqueo y definitivo asedio de Malaca en 1641.

Antes de llegar a Münster, los holandeses comenzaron a poner los cimientos en otros negocios tales como la canela de Ceilán¹⁷³, cuestión que se alargó hasta la expulsión de los lusos en 1658, pero que sin duda comenzó en esta década a ver la luz. Otro ejemplo fue la larga pugna por Filipinas en la cual Van Dimmen puso todo su empeño a través de los bloqueos sucesivos de Manila desde 1645, una enorme labor que no terminaría hasta 1648¹⁷⁴. Finalmente, el 30 de enero de 1648 se ponía fin a la Guerra de Ochenta Años que

¹⁷¹ DE VRIES, Jan. *La economía de Europa en un período de crisis...*, *Op.Cit.*, pp.186-196

¹⁷² STEENSGARD, Niels. *The Asian Trade Revolution...*, *Op.Cit.*, pp.406-407

¹⁷³ CRESPO SOLANA, Ana. “La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)”. *Vegueta*, 20 (2020) pp.113-143

¹⁷⁴ ROESSINGH. “Dutch relations with the philippines...”, *Op.Cit.*, pp.379-380

había comenzado, entre otros hitos, con las quejas del Conde de Egmont a Felipe II en El Escorial¹⁷⁵.

Lo cierto es que, desde que Alejandro VI proclamara el *mare clausum* en favor de los Reyes Católicos en 1493, la puesta en práctica de la máxima de Hugo Grocio, su *mare liberum*, se demoró alrededor de siglo y medio, pero finalmente Münster lo hizo posible, al menos en parte. Por lo menos en lo referente a la VOC -ya que la WIC solo se vio consolidada en la colonia de Curazao- los asentamientos y el avance de las Provincias Unidas en los mercados asiáticos quedaron en sus manos oficialmente, debido a la apertura de muchos de los territorios vedados para los holandeses, al menos sobre el papel¹⁷⁶.

Además, como apunta Crespo Solana, buena parte del acuerdo entre los holandeses y la Monarquía Hispánica invitaba -, no directamente pero lo provocaba-, a que la VOC tuviera las manos libres para desarticular los territorios portugueses que ya no quedaban al amparo de Felipe IV.¹⁷⁷

4. CONCLUSIONES

Entre mediados del siglo XVI y mediados del siglo XVII los Países Bajos experimentaron grandes cambios políticos y económicos.

Durante el siglo XVI, las provincias neerlandesas del sur, sobre todo Flandes y Brabante, fueron las que mantuvieron unas estructuras comerciales y financieras más prosperas, en comparación al norte de los Países Bajos, organizando sus actividades económicas en

¹⁷⁵PARKER, Geoffrey. *La gran estrategia de Felipe II...*, *Op.Cit.*, p.137

¹⁷⁶HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. “El Congreso de Westfalia y la paz bilateral de Münster entre la Monarquía Hispánica y las Provincias Unidas” en FORTEA PÉREZ; GELABERT GONZÁLEZ; LÓPEZ VELA & POSTIGO CASTELLANOS (coords.). *Monarquías en conflicto. Linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica*. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2020, pp.87-128

¹⁷⁷ CRESPO SOLANA, Ana. “La Compañía holandesa de las Indias Orientales...”, *Op.Cit.*, pp.123-124

grandes centros productores de manufacturas, principalmente textiles, como Brujas, Ypres o Gante en un primer momento, y Amberes más tarde.

Esta última ciudad consiguió erigirse en un mercado internacional, tanto comercial como financiero, canalizando el intercambio de mercancías entre lugares muy alejados entre sí, como Inglaterra, Castilla, Italia o los países bálticos y escandinavos.

El desarrollo económico de las provincias meridionales neerlandesas también fue nutrido gracias a la importante pesca del arenque, un negocio que involucró a múltiples agentes económicos en toda Europa por su conexión con los centros productores de sal, como las costas de Francia, Portugal y Castilla.

La sublevación de los territorios septentrionales neerlandeses y su consiguiente conformación en las Provincias Unidas cambió radicalmente el contexto comercial, además de político, de los Países Bajos. La guerra, y en particular los embargos llevados a cabo desde el reinado de Felipe II en contra de los comerciantes holandeses hicieron que las estructuras y las actividades económicas de las Provincias Unidas pusieran el foco en los mercados orientales, en particular en el comercio de especias, además de comenzar a intervenir en las rutas atlánticas entre Sevilla y América.

Desde 1609, la paz entre Holanda y la Monarquía Hispánica, producto de la Tregua de los Doce Años, consolidó el comercio neerlandés por su absoluto dominio de las relaciones comerciales entre el Báltico y el Mediterráneo, basado en el transporte del trigo del norte hacia los territorios meridionales europeos, sobre todo a Castilla, Portugal e Italia, y, en sentido contrario, el comercio mayoritariamente de sal, aunque también de vino, aceite, especias, o productos coloniales en dirección a los países bálticos y escandinavos.

De nuevo, la reanudación del conflicto entre los Habsburgo y las Provincias Unidas transformó la organización económica y comercial de los holandeses. Esta fase, que en el trabajo se ha denominado “reestructuración”, se extendió en el tiempo entre 1621, el año del fin de la Tregua de los Doce Años, y 1648, fecha del Tratado de Münster, momento en el que se firmó la paz definitiva entre ambos contendientes. Este periodo se caracterizó por la expansión comercial de Holanda a través de las compañías de comercio, la *Vereenigde Oostindische Compagnie* en Asia y la *West Indische Compagnie* en América, debido a las nuevas políticas de embargos comerciales que los monarcas castellanos impusieron a las Provincias Unidas dentro del contexto bélico.

En 1648, los holandeses consiguieron suplantar el papel protagonista que los portugueses habían tenido en los mercados asiáticos, además de conseguir unas condiciones favorables con respecto a la situación en que quedaba la Monarquía Hispánica. De este modo, para mediados del siglo XVII, las Provincias Unidas alcanzaron una posición preeminente en los mercados internacionales.

La construcción política y económica de las Provincias Unidas es un fenómeno relevante en la Edad Moderna por varios motivos. Primero, como el nacimiento de una entidad independiente que surge a través de una guerra muy influyente en todo el continente. Además, porque fue un ente comercial muy dinámico que llevaba consolidándose desde la Edad Media. E, incluso, porque en su desarrollo se pueden estudiar otros aspectos como el protestantismo y su conexión con las élites mercantiles holandesas, las relaciones entre las distintas potencias y su competencia por los mercados americanos y asiáticos o el cambio de signo entre las economías mediterráneas y la Europa del norte.

5. BIBLIOGRAFÍA

- ALLOZA APARICIO, Ángel. “La Junta del Almirantazgo y la lucha contra el contrabando, 1625-1643”. *Espacio, Tiempo y Forma*, 4/16 (2003) pp.217-254
- BIZIÈRE, Jan Maurice. “The Baltic wine trade, 1563–1657”. *Scandinavian Economic History Review*, 20/2 (1972) pp.121-132
- BLUSSÉ, Leonard. “No Boats to China. The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade, 1635-1690”. *Modern Asian Studies*, 30/1 (1996) pp.51-76
- BOGUCA, Maria. “Amsterdam and the Baltic in the First Half of the Seventeenth Century”. *The Economic History Review*, 26/3 (1973) pp.433-447
- BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. 3ª Ed. Vol.1. México: FCE, 2019
- BRULEZ, Wilfrid. “L'Exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre, au milieu du XVIe siècle”. *Economies, sociétés, civilisations*, 14/3 (1959) pp.461-491
- COLEMAN, D.C. “An Innovation and Its Diffusion: The New Draperies”. *The Economic History Review*, 3 (1969) pp.417-429
- COORNAERT, Émile. “Draperies rurales, draperies urbaines. L'évolution de l'industrie flamande au moyen âge et au XVIe siècle”. *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1 (1950) pp.59-96
- CRESPO SOLANA, Ana.” Cooperación y competencia político-económica en la larga duración: Holanda en la ruta del Mediterráneo (1621-1702)”. *Pedralbes. Revista D'història Moderna*, 38 (2018) pp.19-49
- CRESPO SOLANA, Ana. “La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)”. *Vegueta*, 20 (2020) pp.113-143
- DE ROOVER, Raymond. “Anvers comme marché monétaire au XVIe siècle.”. *Revue belge de philologie et d'histoire*, 31/4 (1953) pp.1003-1047
- DE VRIES, Jan. “On the Modernity of the Dutch Republic”. *The Journal of Economic History*, 33/1 (1973) pp.191-202
- DE VRIES, Jan. *La economía de Europa en un período de crisis 1600-1750*. Madrid: Cátedra, 1979
- DENUCÉ, Jan. *La Hanse et les compagnies commerciales anversoises aux Pays baltiques*. Amberes: De Sikkel, 1938
- DOLLINGER, Philippe. *La Hanse (XIIe-XVIIe siècles)*. París: Montaigne, 1964
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. “El Almirantazgo de los Países Septentrionales y la política económica de Felipe IV”. *Hispania*, 27 (1947) pp.272-290
- EDLER-DE ROOVER, Florence. “The Market for Spices in Antwerp, 1538-1544”. *Revue belge de philologie et d'histoire*, 17/1 (1938) pp.212-221
- GARRIDO DÍEZ DE BALDEÓN, Enrique. “Los años iniciales de la intervención bélica holandesa en Brasil, 1621-1635”. *El futuro del pasado*, 4 (2013) pp.357-374
- GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos. “Las relaciones Hispano-Hanseáticas durante el reinado de Felipe II”. *Revista de Historia Naval*, 4/15 (1986) pp.65-84

HAMILTON, Earl J. "The Role of Monopoly in the Overseas Expansion and Colonial Trade of Europe Before 1800". *The American Economic Review*, 38/2 (1948) pp.33-53

HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. "El Congreso de Westfalia y la paz bilateral de Münster entre la Monarquía Hispánica y las Provincias Unidas" en FORTEA PÉREZ; GELABERT GONZÁLEZ; LÓPEZ VELA & POSTIGO CASTELLANOS (coords.). *Monarquías en conflicto. Linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica*. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2020

ISRAEL, J.I. "A Conflict of Empires: Spain and the Netherlands, 1618-1648". *Past & Present*, 76, (1977) pp.34-74

ISRAEL, J.I. "Spanish Wool Exports and the European Economy, 1610-40". *The Economic History Review*, 33/2 (1980) pp.193-211

ISRAEL, J.I. "The States General and the Strategic Regulation of the Dutch River Trade, 1621-1636". *Low Countries Historical Review*, 95/3 (1980) pp.461-491

ISRAEL, J.I. *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*. New York: Oxford University Press, 1982

ISRAEL, J.I. "España, los embargos españoles y la lucha por el dominio del comercio mundial, 1585-1648". *Revista de Historia Naval*, 6/23 (1988) pp.89-106

ISRAEL, J.I. *Dutch primacy in world trade 1585-1740*. Londres: Oxford University Press, 1989

JUNOT, Yves. "Exiles-Migrants and Reconciliation in the Spanish Low Countries after the Peace of Arras (1579)". *Culture & History Digital Journal*, 6/1 (2017) pp.1-9

KELLENBENZ, Hermann. *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*, Salamanca: Junta de Castilla y León, 2000

LAPEYRE, Henri. *Las monarquías europeas del siglo XVI. Las relaciones internacionales*. Barcelona: Labor, 1969

LINGELBACH, W.E. "The Merchant Adventurers at Hamburg". *The American Historical Review*, 9/2 (1904) pp.265-287

MALOWIST, Marian. "Les produits des pays de la Baltique dans le commerce international au XVIe siècle". *Revue du Nord*, 44/166 (1960) pp.175-206

MICHELL, A.R. "Las pesquerías europeas al comienzo de la Edad Moderna" en RICH, E.E. & WILSON, C.H. (dirs.) *Historia Económica de Europa*. Madrid: Edersa, 1981. Vol.5

MUNRO, J.H. "Bruges and the abortive staple in english cloth: an incident in the shift of commerce from Bruges to Antwerp in the late fifteenth century". *Revue belge de philologie et d'histoire*, 4 (1966) pp.1137-1159

MUNRO, J.H. "An economic aspect of the collapse of the anglo-burgundian alliance, 1428-1442". *The English Historical Review*, 335 (1970) pp.225-244

MUNRO, J.H. "The symbiosis of towns and textiles: urban institutions and the changing fortunes of cloth manufacturing in the Low Countries and England, 1250-1570". *Journal of Early Modern History*, 3/1 (1999) pp.1-74

MUNRO, J.H. "Spanish Merino wools and the Nouvelles Draperies: an industrial transformation in the late-medieval Low Countries". *Economic History Review*, 3 (2005) pp.431-484

MURTEIRA, André. "Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo XVII". *Vegueta*, 20 (2020) pp.239-252

- NADRI, G.A. "The English and Dutch East India Companies and Indian merchants in Surat in the seventeenth and eighteenth centuries" en CLULOW & MOSTERT (eds.). *The Dutch and English East India Companies. Diplomacy, Trade and Violence in Early Modern Asia*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2018
- NORDMANN, Claude. *La ascensión del poderío europeo (1492-1661)*. Madrid: Edaf, 1975
- OLLÉ, Manel. "Comunidades mercantiles en conflicto en los estrechos de Taiwán (1624-1684)". *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 23/1 (2005) pp.275-298
- OTERO LANA, Enrique. "El corso del Flandes español como factor de la guerra económica". *Studia Historica*, 27 (2005) pp.111-133
- PARKER Geoffrey. *El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*. 2ª Ed. Madrid: Alianza Editorial, 1986
- PARKER, Geoffrey. *La gran estrategia de Felipe II*. Madrid: Alianza, 1998
- PARRY, John H. *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*. México: Fondo de Cultura Económica, 1952
- PUTTEVILS, Jeroen. *The Ascent of Merchants from the Southern Low Countries. From Antwerp to Europe 1480-1585*. Amberes: Universidad de Amberes, 2012
- RAPP, Richard T. "The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution". *The Journal of Economic History*, 35/3 (1975) pp.499-525
- RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel. Olivares. *Reforma y revolución en España (1622-1643)*. Madrid: Arzalia, 2023
- ROESSINGH. "Dutch relations with the philippines: a survey of sources in the General State Archives, The Hague, Netherlands". *Asian Studies*, 5/2 (1967) pp.377-407
- RORKE, Martin. "The scotish herring trade, 1470-1600". *The Scottish Historical Review*, 218/2 (2005) pp.149-165
- SCOTT, Jonathan. *How the old world ended. The Anglo-Dutch American Revolution, 1500-1800*, Ceredigion: Yale University Press, 2019
- SICKING, Louis. "Protection costs and profitability of the herring fishery in the Netherlands in the sixteenth century: a case of study". *International Journal of Maritime History*, 2 (2003) pp.265-277
- SLICHER VAN BATH, B.H. "La agricultura en la revolución vital" en RICH, E.E. & WILSON, C.H. (dirs.) *Historia Económica de Europa*. Madrid: Edersa, 1981. Vol.5
- SLUITER, Engel. "Dutch-Spanish Rivalry in the Caribbean Area, 1594-1609". *The Hispanic American Historical Review*, 28/2 (1948) pp.165-196
- SOLY, Hugo. "L'urbanisation d'Anvers au XVIe siècle". *Revue du Nord*, 63/249 (1981) pp.391-413
- STEENSGARD, Niels. *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*. Chicago: The University of Chicago Press, 1974
- STEENSGARD, Niels. "Consuls and nations in the Levant from 1570 to 1650". *Scandinavian Economic History Review*, 15/1-2 (2011) pp.13-55

- STOLS, Eddy. "Humanistas y jesuitas en los negocios brasileños de los Schetz, grandes negociantes de Amberes y banqueros de Carlos V" en: *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*, Congreso internacional (2000)
- STRADLING, R.A. *Europa y el declive de la estructura imperial española 1580-1720*. Madrid: Cátedra, 1983
- SUTTON, A.F. "The Merchant Adventurers of England: their origins and the Mercers' Company of London". *Historical Research*, 187 (2002) pp.25-46
- THOMAS, Hugh. *El Imperio Español. De Colón a Magallanes*, Barcelona: Planeta, 2018
- TRACY, James D. "The Habsburg Netherlands and the struggle for control of the North Sea, ca. 1520-1560". *The Sixteenth Century Journal*, 2 (1993) pp.249-272
- UNGER, Richard W. "Dutch herring, technology, and international trade in the seventeenth century". *The journal of economic history*, 2 (1980) pp.253-280
- UNWIN, George. "The Merchant Adventurers' Company in the Reign of Elizabeth". *The Economic History Review*, 1/1 (1927) pp.35-64
- VALLADARES, R. "Olivares y Oriente: La Unión de Armas en Asia, 1622-1642" en ELIZALDE, FRADERA & ALONSO (eds.). *Imperio y Naciones en el Pacífico, vol. 1: La formación de una colonia: Filipinas*. Madrid: CSIC, 2001
- VAN DER WEE, Herman. "Structural Changes and Specialization in the Industry of the Southern Netherlands, 1100-1600". *The economic history review*, 2 (1975) pp.203-221
- VAN HOUTTE, J.A. "La Genèse du grand marché international d'Anvers à la fin du Moyen-Âge". *Revue belge de philologie et d'histoire*, 19/1 (1940) pp.87-126
- VAN HOUTTE, J.A. "Anvers aux XVe et XVIe siècles: expansion et apogée". *Annales. Economies, sociétés, civilisations*, 2 (1961) pp.248-278
- WELLS, Guy Edwards. *Antwerp and the government of Philip II: 1555-1567*, Cornell University, 1982
- WILSON, Charles. *Los Países Bajos y la cultura europea en el siglo XVII*. Madrid: Guadarrama, 1968
- WILSON, C.H. "El estudio histórico del crecimiento económico y la decadencia en la historia de la Edad Moderna" en RICH, E.E. & WILSON, C.H. (dirs.) *Historia Económica de Europa*. Madrid: Edersa, 1981. Vol.5
- YUN CASALILLA, Bartolomé. *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)*. Barcelona: Galaxia Gutenberg, 2019

