

## ESTADO DE LA CUESTIÓN, CARENCIAS Y LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN EN EL COMERCIO CANTÁBRICO DE LA EDAD MODERNA

*Aingeru Zabala Uriarte*

*Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia*

**RESUMEN.** En este trabajo se recogen, debidamente estructuradas, las aportaciones bibliográficas que se han hecho, a lo largo de tres periodos bien definidos: antes de 1980, entre 1980 y la conmemoración del Quinto Centenario en 1992 y desde aquel evento a nuestros días, en materia de comercio marítimo internacional a través de los puertos del Cantábrico. Un repaso bibliográfico que permite constatar, por un lado los notables avances de conocimiento experimentados, y por otro, la persistencia de ciertas carencias no siempre debidas a la naturaleza de las fuentes, sino derivadas más bien de la propia dinámica de unas investigaciones que, por privadas, no obedecen a planes estratégicos preconcebidos. Así faltan, no sólo las visiones de conjunto sino también algunos de los estudios sectoriales más relevantes. El reparto regional del conocimiento es desigual y sobre todo el grado de conocimiento que se tiene sobre las comunidades mercantiles es casi incipiente. Y todo ello sin entrar a evaluar, pues no es objeto de este trabajo, la verdaderamente escasa producción científica en torno a una cuestión capital para el comercio marítimo internacional cual es la de la navegación y el transporte.

*Palabras clave:* bibliografía, comercio, Cantábrico, Antiguo Régimen.

**ABSTRACT.** This essay summarizes the bibliographical contributions made in three defined periods: before 1980, between 1980 and the commemoration of the Fifth Centenary in 1992 and from that event to our days about international marine commerce through the Cantabrian ports. This bibliographical review allows show the remarkable advances experienced in the knowledge and the persistence of deficiencies not always due to the sources but to the dynamics of investigations that not obey to preconceived strategic plans. General visions and sectorial studies are needed. The regional distribution of the knowledge is unequal and the knowledge

on the mercantile communities is almost incipient. Although in not object of this paper, also emphasizes the reduced production on a important question for international marine trade: navigation and transport.

*Keywords:* Bibliography, trade, Cantábrico, Ancien Regime.

ALGUNAS formulaciones, por precisas que parezcan, y de hecho lo sean, no pueden escapar a una cierta difusión de sus contornos. Comercio en el Cantábrico; ¿qué significa eso, cuando el relevante puerto de Nantes esta situado a 50 Kilómetros del litoral o Vitoria, que figuraba como una de las villas constituyentes de la Hermandad de la costa de Castilla, la denominada Hermandad de las Marismas, está a 65 Kilómetros de la costa, y ni siquiera tiene puerto?.

En tal sentido recientemente en un seminario celebrado en la Universidad del País Vasco, en Vitoria, Guy Saupín, el reconocido historiador nantés, decía, siguiendo el curso de las preguntas de algún asistente, que en efecto, el comercio de un puerto es indisociable del de su entorno y que poco consistente puede decirse del mismo, sin tener en cuenta tal dimensión.

Dicho de otra manera. En un sentido amplio el comercio del Cantábrico tendría que ser entendido como el comercio de una extensa área que está por definir. Territorio cuyo sistema de aprovisionamiento y espacio de exportación estaba sólidamente vinculado a los puertos situados en dicho litoral. Un trabajo de Juan Antonio Sánchez Belén señala la amplitud del mercado interior bilbaíno: “aparte de la cornisa cantábrica, el suroeste francés -la provincia de Labort y la ciudad de Bayona, principalmente- y el reino de Navarra, el interior peninsular, sobre todo Madrid”<sup>1</sup>, y el de Santander a fines del XVIII puede colegirse de las investigaciones de Isabel Miguel López<sup>2</sup>. No sería muy distinto el de San Sebastián, y si lo era el de los puertos asturianos, lo sería porque su relevancia era menor.

Sin embargo hay que aceptar, de manera genérica, que si lo que sobre los puertos y el propio litoral conocemos aún presenta muchas lagunas, todo lo relativo a estos amplios entornos nos es aún menos sabido<sup>3</sup>. De modo que se nos excusará que no nos refiramos a ellos.

1 SÁNCHEZ BELÉN, J. A.: “El comercio holandés en la bahía de Cádiz en 1684”, en MARTÍNEZ SHAW, C. y OLIVA MELGAR, J. M. (Eds.): *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, 2005, p. 201.

2 MIGUEL LÓPEZ, I.: “Santander: Redistribuidor Euroamericano de Mercancías (1766-1785)”, *Hispania*, LXIV/2, nº 217, (2004), pp. 601-636.

3 En el caso burgalés, desde la reciente obra de GONZÁLEZ PRIETO, F. J.: “*La Ciudad menuada: Población y economía en Burgos s. XVI y XVII*”, Santander, 2005, y los trabajos que se recogieron con motivo del simposio internacional *El Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, y los numerosos y relevantes trabajos respecto del mercado burgalés de Hilario Casado, casi todos ellos en lo fundamental referidos al siglo XVI, la producción ha sido relativamente abundante. Recientemente el caso vitoriano ha sido investigado por ANGULO MORALES, A.: “*Las puertas de la vida y de la Muerte: La administración*

## 1. Un Estado de la cuestión

Por otra parte conviene señalar que lo hecho hasta ahora no ha respondido a una investigación planificada. Esto es, si tenemos en cuenta la variedad temática de la cuestión, si atendemos a su extensa geografía y a la amplia cronología a que nos referimos y si tenemos en consideración que no ha habido un plan de trabajo coordinado en casi ningún lugar, se comprenderá que el balance de resultados que se nos presenta sobre la actividad propuesta resulta, amén de escaso, muy inconexo.

Además se nos disculpará si nos ceñimos a aspectos concretos del comercio. O mejor dicho, si obviamos algunas cuestiones que son, sin embargo, relativas al comercio internacional y relevantes para su funcionamiento. Me refiero, entre otras cosas, a todas las cuestiones hacendísticas y sus derivaciones, pues afectan al comercio internacional tanto los tributos al comercio, como las alteraciones monetarias, los ensayos que dieron lugar a la crisis de Law en Francia o a los vales reales y el banco de San Carlos en España. Pero también soslayaremos cuestiones como la falsificación de moneda o el contrabando, y también, cómo no, todo lo relativo a la guerra y más en concreto a la guerra marítima: al corso, auténtica calamidad del comercio de la época<sup>4</sup>. Y así sucesivamente con otras cuestiones colaterales como evolución de los precios, sistemas de gestión mercantil, condiciones de la demanda<sup>5</sup>, coyunturas y tensiones en los distintos mercados exteriores, especialmente de origen de los productos importados, etc..

---

*aduanera en las provincias vascas (1690-1780)*", Bilbao, 1995, y *Del éxito de los negocios al fracaso del Consulado. La formación de la Burguesía mercantil de Vitoria (1670-1840)*, Bilbao, 2000, y en el caso de Pamplona la obra de AZCONA GUERRA, A. M.: *Comercio y comerciantes en la Navarra del Siglo XVIII*, Pamplona, 1996, y el más reciente de HERNANDEZ ESCAYOLA, M. C.: *Negocio y Servicio: Finanzas públicas y hombres de negocios en Navarra en la primera mitad del siglo XVIII*, Pamplona, 2004; suponen, junto con otros trabajos no menores, una aproximación notable.

4 Con respecto a él y a título meramente de iniciación son imprescindibles los varios trabajos de Otero, en particular OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, 1992. Pero es esta una cuestión que va mucho más allá, al menos según los últimos debates al respecto, que vienen a interpretar el corso, como siempre han querido los anglosajones, cómo una forma de privatización de la guerra, cosa que por supuesto también es (por ejemplo y sin ánimo de la más mínima exhaustividad ANDERSON G. M. and GIFFORD, Jr. A.: "Privateering and the Private Production of Naval Power", *Cato Journal*, vol XI, nº1, (1991), o SECHREST, L. J.: *Private Provision of Public Goods: Theoretical Issues and Some Examples from maritime History* 2003). Frente a una interpretación más mercantil de la historiografía francesa, (VILLIERS, P.: *Marine Royale. Corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, 2 vols., 1990, o L'ESPAGNOL, A.: *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, 2 vol., Rennes, 1997.

5 En todo caso dará una imagen de los pocos trabajos que hay al respecto el hecho de que casi no se ofrezca ningún testimonio al respecto salvo para Santander en la interesante obra colectiva TORRAS, J. y YUN, B. (Dirs.): *Consumo, condiciones de vida y comercialización. Cataluña y Castilla, siglos XVII-XIX*, Ávila, 1999.

Remontarnos en el tiempo no conduce a gran cosa, pero desde un punto de vista práctico conviene fijar un punto de partida para esta reflexión y a tal fin podemos señalar las postrimerías de los años 70 del siglo pasado como el arranque de la mayoría de los primeros trabajos modernos sobre el comercio en el Cantábrico.

## 2. Hasta el fin de los setenta

Con anterioridad se había hecho poco<sup>6</sup>, aunque algún trabajo era relevante. En términos institucionales hay que recordar que en 1978 se editaba, traducida, la obra sobre los Consulados del Mar que en 1940 había publicado en USA Robert Sydney Smith<sup>7</sup> y que desde 1963 se contaba con el trabajo de Basas sobre el Consulado de Burgos, institución que mantuvo su jurisdicción sobre el puerto de Santander desde su fundación hasta el siglo XVIII<sup>8</sup>. Este trabajo se completaba en 1979 cuando sale a la luz el estudio de Martínez Gijón<sup>9</sup>. Desde la disciplina del derecho se han hecho, antes y después, múltiples estudios pero sólo nos referiremos a algunos de ellos para marcar una línea de trabajo que en todo caso, desde la historia, no se debe perder de vista.

En el mismo plano institucional hay que recoger cómo se tenían noticias, si quiera iniciales, sobre dos referencias históricamente relevantes: la casa de Brujas<sup>10</sup> y el nivel de relación preferente con la Contratación de Nantes<sup>11</sup>. También hay que mirar alguna reflexión relevante sobre los tratados de buena correspondencia entre los puertos guipuzcoanos y vizcaínos y los de la provincia de Labort<sup>12</sup>.

---

6 Esta es una afirmación matizable. Cuando se señala que se había hecho poco hay que interpretarlo con la conciencia de que no se trata de referirse a obras contemporáneas de los hechos que se desea analizar, obras como las de Ustáriz, Calatayud, Larruga o Canga Argüelles (por no citar más que lo mas conocido) son fuente de informaciones muy útiles. Por otra parte PÉREZ-EMBED, F. y MORALES PADRÓN, F.: *Bibliografía Española de Historia Marítima (1932-1962)*, Sevilla, 1970, publican 2152 referencias y de ellas 101 relativas a “Las rutas de comercio en el Atlántico, Mancha, Mar del Norte, Báltico y Antillas”, pp. 84-90, entre todas estas, tan sólo 19, incluyendo las referencias a la Compañía Guipuzcoana de Caracas, son pertinentes en esta reflexión. Es todo un signo de la escasez a la que se alude.

7 SIDNEY SMITH, R.: *Historia de los Consulados de Mar (1250-1700)*, Barcelona, 1978.

8 BASAS FERNÁNDEZ, M.: *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963.

9 MARTINEZ GIJON, J.: *La Compañía mercantil en Castilla hasta las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina*, Sevilla, 1979. El cual a su vez debe de interpretarse en el marco que propuso GACTÓ FERNANDEZ E.: *Historia de la Jurisdicción mercantil en España*, Sevilla, 1971.

10 YBARRA Y BERGE J.: “Vizcaínos en Brujas”, *Boletín de la real Sociedad Vascongada de amigos del País*, VIII, San Sebastián 1952; MARECHAL, J.: “La colonie espagnole de Bruges du XIV au XVI”, *Revue du Nord*, XXXV, (1953).

11 MATHOREZ, J.: “Notes sur les rapports de Nantes avec l’Espagne”, *Bulletin Hispanique*, 1912. JEULIN, P.: “Aperçus sur la Contractation de Nantes (1530 environ-1733)”, *Anales de Bretagne*, 1932-33.

12 YTURBIDE: “Les anciens traites de bonne correspondance entre les basques de France et ceux de l’Espagne”, *RIEU*, 1922.

Para Bizkaia se contaba con el más que estimable libro de Guiard<sup>13</sup>; una obra en dos volúmenes publicada en 1914 que trataba la historia del comercio de Bilbao a través de las vicisitudes de su Consulado desde 1500 a 1830<sup>14</sup>. Se trataba de un estudio que simultaneaba la vertiente institucional y la económica del trato mercantil bilbaíno y puede decirse que del de toda la costa cantábrica oriental. De un trabajo que, además de abarcar toda la época moderna, proporcionaba un impresionante cúmulo de información muy diversa y útil para pergeñar una visión coyuntural del comercio marítimo vasco en aquellos tiempos. Este valor general venía atribuido, no sólo por el carácter de la obra, sino también porque, entonces como ahora, se era muy consciente de las limitaciones de un posible estudio del comercio ordinario del binomio San Sebastián-Pasajes, pues, como es sabido la documentación municipal de Donosita, así como la de su tardío Consulado, habían desaparecido en el siglo XIX<sup>15</sup>.

Por su parte para Santander en las postrimerías del siglo XVIII se publicó un obra que durante mucho tiempo se ha considerado como un clásico, el trabajo de Palacio Atard, el cual en una parte importante era un estudio sobre el camino de Reinosa<sup>16</sup> y su función en la consolidación de Santander como puerto de lanas y trigos de Castilla. Este trabajo tuvo su precedente en un estudio del geógrafo Manuel de Terán<sup>17</sup>.

Aunque no hubo un trabajo semejante sobre Asturias, en la costa cantábrica de Galicia cupo la suerte de contar con la obra de Meijide Pardo<sup>18</sup>, que dedicaba una aten-

---

13 GUIARD y LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*, 2 vols., Bilbao, 1914. Esta obra fue reimpressa en 1972 con una breve introducción sobre los antecedentes del Consulado y ahora en tres volúmenes. El trabajo sobre el Consulado lo completó el autor con una Historia de Bilbao y otra de la construcción naval en Bizkaia que tienen incorporada también abundante información interesante al tema que nos ocupa: *La Industria Naval Vizcaína (anotaciones históricas y estadísticas)*, Bilbao, 1917, e *Historia de la noble Villa de Bilbao*, 4 vols., Bilbao, 1905-1909.

14 Un trabajo muy interesante ampliaba la visión de Guiard e incluso mostraba las posibilidades de nuevos enfoques metodológicos, y de fuentes alternativas para el conocimiento del comercio bilbaíno, LABORDA MARTIN J. J.: “El arranque de un largo protagonismo: la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII”, *Saioak*, nº 1, (1978).

15 Circunstancia de la que se libra FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: “Un memorial sobre el comercio de San Sebastián en 1747”, *Boletín Estudios Históricos de San Sebastián*, X, (1976).

16 PALACIO ATARD, V.: *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, 1959.

17 TERAN, M.: “Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla”, *Estudios geográficos*, XVIII, (1947).

18 MEIJIDE PARDO, A.: *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid, 1971; trabajo que había tenido precedentes de interés: MEIJIDE PARDO, A.: *El comercio marítimo de los países del norte con Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, 1960. No hay que olvidar la existencia de una obra antigua TETTAMANCY Y GASTON, O.: *Apuntes para la historia comercial de La Coruña*, A Coruña, 1900; de cualquier forma de poco rendimiento. Ni la de otra contemporánea y verdaderamente interesante que venía a ser, por su parte, una síntesis y puesta al día de una cuestión con honda presencia en la bibliografía gallega: ALONSO ALVAREZ, L.: *Industrialización y conflictos socia-*

ción preferente a los comercios de los puertos de Ribadeo y Vivero en el siglo XVIII<sup>19</sup>. Al tiempo se habían publicado algunos trabajos del hispanista francés Henri Lapeyre que dedicaba su investigación principalmente al comercio del XVI, al negocio de la lana y a una familia relevante, los Ruiz de Nantes<sup>20</sup>. Y por otra parte algunos autores dedicaron una reflexión especial a las relaciones bilaterales de tipo comercial entre España e Inglaterra<sup>21</sup>, Dinamarca<sup>22</sup> o los Estados Unidos<sup>23</sup>.

Pero además conviene no perder de vista el hecho de que los puertos cantábricos comerciaban también con otros espacios, sobre todo con Andalucía, y a través de ésta con América. Esta es una cuestión de doble lectura para nosotros, vista desde Andalucía o desde el Norte. De todas formas la bibliografía disponible, casi en su totalidad informaba desde la vertiente meridional

Junto a ello, dos circunstancias merecen ser reseñadas. En 1977 salió el primer número del *Anuario del Instituto de Estudios marítimos Juan de la Cosa*, en donde esporádicamente irían apareciendo trabajos de interés para el comercio marítimo<sup>24</sup>, y el hecho de que la conmemoración de los decretos liberalizadores del comercio americano, que pudiera haber sido fructífera, se saldara sin nada que reseñar. Es verdad que en Santander se celebró en 1977 un congreso *Santander y el Nuevo Mundo* pero sin conexión con lo referido, congreso en el que sólo unas pocas aportaciones pudieran ser de nuestro interés<sup>25</sup>.

*les en la Galicia del Antiguo Régimen 1750-1830*, Madrid, 1977. Por otra parte conviene no olvidar que los propios correos marítimos actuaban como líneas regulares de cierto comercio.

19 El mismo autor nos recuerda que los correos marítimos de Falmouth que llegaban casi con regularidad cada quince días a A Coruña trasportaban “platos de peltre, medias, sombreros, zapatos, porcelanas, drogas, tejidos, etc., de modo que habrá de suponerse a aquella población perfectamente abastecida de importaciones británicas, incluido tabaco”. MEIJIDE PARDO, A.: *1689-1815 Correos Marítimos entre Falmouth y La Coruña*, A Coruña, 1966 (hay reedición 1990).

20 LAPEYRE, H.: “Quelques données sur le mouvement du port de Saint Sébastien au temps de Philippe II”, *Primer congreso internacional del Pirineo de estudios pirenaicos*, Zaragoza, 1952. Del mismo autor, “Le commerce des laines en Espagne sous Philippe II”, *Bulletin de la société d'Histoire moderne*, LIV, (1955); *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, Paris, 1955; “El comercio de Bilbao en el siglo XVI”, *Curso de conferencias sobre cuestiones históricas y actuales de la economía española*, Bilbao, curso 1955-56.

21 NADAL FARRERAS, J.: *Comercio exterior con Gran Bretaña (1777-1914)*, Madrid, 1978.

22 ALEGRE, J. M.: *Las relaciones Hispano-danesas en la primera mitad del siglo XVIII*, Madrid, 1978. Obra que a pesar de su título genérico dedica una amplia parte del trabajo a las relaciones comerciales.

23 BARREDA, F.: *El comercio marítimo entre EEUU y Santander (1778-1883)*, Santander, Centro de Estudios Montañeses, 1950.

24 También por aquellos años salió en el País Vasco una revista de efímera vida en uno de cuyos números se publicó un trabajo importante de J. J. LABORDA MARTÍN y otros cuya referencia dejamos para más adelante: *Saioak*.

25 CASTAÑEDA DELGADO, P.: “El puerto de Santander y el “Libre comercio” con América (notas para su estudio)”, pp. 327-353, y HERNÁNDEZ APARICIO, P.: “Apuntes sobre la erección del

En resumen, se tenía una razonable idea del entramado institucional del comercio<sup>26</sup>, se conocían las infraestructuras tanto portuarias<sup>27</sup> como camineras<sup>28</sup>, y en lo que hace al comercio en sí, desde lo que sabemos hoy, podemos decir que se tenía una percepción razonable de la realidad: se sabía de la situación en los puertos mas relevantes del XVI (que es la época en la que la preeminencia no está establecida), los datos de Guiard permitían hacerse una idea del comercio del XVII y XVIII, dado que Bilbao representaba en esos tiempos, con mucho, la mayor parte del trato mercantil internacional y para finales del siglo Ilustrado había algunos datos relevantes sobre el puerto mas afectado por la medida liberalizadora, Santander. Se tenía además una cierta información sobre la única compañía de comercio del Cantábrico con América<sup>29</sup>, y alguna biografía mercantil permitía hacer conjeturas sobre mercaderes del XVI o del XVIII<sup>30</sup>:

Pero conviene apuntar que esta precariedad de información tiene que ser matizada. La bibliografía internacional, en concreto la de los países que históricamente habían comerciado con los puertos cantábricos, ofrecía un amplio campo de posibili-

Consulado de Santander: 1785”, pp. 353-371, en *Santander y el Nuevo Mundo*, Santander, 1978. En otros lugares sí se hicieron algunas reflexiones, como puede ser el caso de TORRES RAMIREZ, B. y ORTÍZ de la TABLA, J.: *Reglamento de Libre Comercio de 1778*, Sevilla, 1979.

26 A la visión de los Consulados, ya comentada, hay que añadir el artículo de MUÑOZ PEREZ, J.: “El mapa aduanero español”, *Estudios Geográficos*, LXI, (1955), pp. 717-798, y los datos que sobre los aranceles proporcionaban distintos trabajos de época, entre otros el mismo Canga Argüelles.

27 Para los puertos vascos había que contar con CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados*, San Sebastián, 1951 y para los asturianos con ADARO RUIZ, L.: *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, 2 vols., Oviedo, 1976. Para Galicia estaban los datos de la obra ya citada de A. MEIJIDE PARDO y para Las Cuatro Villas había distintas monografías de desigual utilidad.

28 Además del camino de Reinosa estudiado por Palacio Atard había que considerar el estudio de LARREA, M. A.: *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1974, y para Asturias el trabajo de RUIZ GONZÁLEZ, D.: “El reformismo borbónico en Asturias”, *Boletín del Instituto de estudios Asturianos*, L 1, Oviedo, 1964.

29 BASTERRA, R.: *Una empresa del siglo XVIII, los navíos de la Ilustración. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de América*, Caracas, 1925, y también ESTORNES LASA, J.: *La Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Buenos Aires, 1948. Con respecto a la de Filipinas se podía ver DÍAZ-TRECHUELO, L.: *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, 1965.

30 Entre otras habría que recordar que los Ruiz a pesar de su origen burgalés traficaron desde Nantes y otros puertos franceses con los puertos cantábricos, tanto San Sebastián como Bilbao o Santander. LAPEYRE H.: *Simón Ruiz et les “asientos” de Philippe II*, Paris, 1953, o los trabajos de BASAS FERNÁNDEZ, M.: “Mercaderes Burgaleses del siglo XVI”, *Boletín de la Institución Fernán González*, B.I.F.G., 1954; “Francisco de la Presa hijodalgo y mercader”, B.I.F.G., 1954-1955; “El mercader Alonso de Arlanzón, lanero y comisionista de seguros marítimos”, B.I.F.G., 1959; “Los libros mercantiles de la Compañía de García y Miguel de Salamanca”, B.I.F.G., 1960, y también “Linajes vascongados en la Universidad de mercaderes de Burgos”, B.I.F.G., 1964. Para el siglo XVII se contaba con SALTILLO, M. de: *Un comerciante Bilbaino del siglo XVIII, el marqués de la Colonilla (1742-1816)*, Madrid, 1932. En otro plano son muy útiles las páginas de AMEZAGA, V.: “Hombres de la Compañía Guipuzcoana”, *Boletín de la Academia Nacional de Historia*, nº 62, Caracas, 1963. En Galicia MEIJIDE PARDO, A.: “El cuerpo consular en las plazas marítimas de Galicia en el periodo 1790-1840”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 20, 1965, pp. 55-89.

dades. El comercio por su función bilateral permite ser visualizado de forma polifacética, y en este caso si la vertiente cantábrica resultaba parca en información la orilla opuesta no lo era tanto.

En Francia se podían encontrar monografías prácticamente de todos los grandes puertos e incluso, para algunos de ellos obras de exclusivo carácter comercial, obras que además, en algunos casos, alcanzaban amplios periodos de tiempo. No es cuestión de hacer una enumeración exhaustiva, no es esa la materia de este trabajo, pero conviene recordar que Bayona contaba con la obra de Jaupart<sup>31</sup>, Burdeos con una amplia bibliografía que empezando por Bernard<sup>32</sup> llegaba hasta los trabajos de Butel<sup>33</sup> y Huertz de Lemp<sup>34</sup>, que también había obras significativas sobre La Rochelle<sup>35</sup> y no digamos nada sobre Nantes<sup>36</sup> o Saint Maló<sup>37</sup>, que de Rouan<sup>38</sup> se había publicado no

31 JAUPART, F.: *L'Activité Commerciale et Maritime de Bayonne au XVIII siècle*, 2 vols., Bayona, 1966-1974. Aunque hay que recordar como decía E. GOYHENECHÉ en el prólogo a su tesis de 1949, texto fechado en 1986: "Seul Jupard (sic) a étudié l'économie bayonnais. Mais il le limite au XVIIIème siècle", *Bayonne et la région Bayonnaise du XII au XV Siecle*, Bilbao, 1990, p. 7. Algo después apareció MORINEAU, M.: "Bayonne et Saint de Luz, relais du commerce néerlandais vers l'Espagne au début du XVIII siècle", *Actes du 94 congrès national des sociétés savants*, Pau, 1969, Histoire Moderne et Contemporain, nº2, (1971), pp. 309-330.

32 BERNARD, J.: *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, 3 vols., Paris, 1968. MALVEZIN, T.: *Histoire du commerce de Bordeaux*, 2 vols., Bordeaux, 1892; MICHEL, F.: *Histoire du commerce et de la navigation a Bordeaux*, 2 vols., Bordeaux, 1867, y de la historia de la ciudad dirigida por HIGOUNET, Ch., los volúmenes IV de BOUTRUCHE, R (Dir.): *Bordeaux de 1453 a 1715*, Bordeaux, 1966, y el V de PARISSET, F. G. (Dir.): *Bordeaux au XVIII siècle*, Bordeaux, 1968.

33 Su tesis defendida en 1973 *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII siècle* en dos volúmenes e inédita fue el punto de partida de una amplia producción en la que hay que destacar BUTEL, P.: *Les negociants Boerdelais l'Europe et les iles au XVIII siècle*, Paris, 1974, y "Esquies d'une mesure du rayonnement bordelais au XVIIIe siecle. Les aires commerciales europeennes et coloniales de Bordeaux", en LEON, P. (Dir.): *Aires et structures du commerce francais au XVIII siècle*, Paris, 1973. Pero hay que recordar que para 1979 BUTEL había hecho, publicados unos 31 trabajos; casi en su totalidad sobre el comercio bordelés. MARZAGALLI, S. et BONIN, H. (Dir.): *Negoce, Ports et Oceans XVI-XX*, Bordeaux, 2000, pp. 437-447.

34 HUETZ de LEMPS, Ch.: *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, 1975.

35 TROCMÉ, E y DELAFOSSE, M.: *Le commerce Rochelais de la fin du XV siècle au début du XVIII*, Paris, 1952. DELAFOSSE, M.: "La Rochelle et les Iles au XVII siècle", *Revue d'histoire des Colonies*, XXXVI, (1949), pp. 238-281 y GARNAULT, E.: *Le Commerce Rochelais au XVIII siècle*, 5 vols., La Rochelle, 1888-1900.

36 JEULIN, P.: *L'évolution du port de Nantes; organisation et trafic depuis les origines*, Paris, 1929. TANGUY, J.: *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI siècle*, Paris, 1956. GABORY, E.: *La Marine et le commerce de Nantes au XVII et au commencement du XVIII siècles*, Rennes, 1902 y MEYER, J.: *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII siècle*, Paris, 1969.

37 Por aquellos años, para un período concreto, la labor principal, en lo que hace al tráfico, la había hecho, con sus alumnos DELUMEAU, J. et collaborateurs: *Le Mouvement de Port de Saint Maló 1681-1720, (bilan statisque)*, Rennes, 1966. Pero había otros trabajos, aunque fundamentalmente dirigidos al tema del corso. Era imprescindible L'ESPAGNOL, A.: "Saint-Maló et l'Espagne, aperçu historique d'ensemble: XV et XVIII siècles", *Annales de la société d'histoire et d'archeologie de Saint Malo*, 1975, pp. 166-199.

38 LE CORBEILLER, J.: *Histoire du port de Rouen et de son commerce*, Rouen, 1902. DARDEL, P.: "Le trafic maritime de Rouan aux XVII et XVIII siècle", *Bulletin Societe Emul*, 1946 y 1948, y del mismo DARDEL, P.: *Navires et Marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII siècle*, Paris, 1963.

hacia mucho una obra monumental. Solo faltaba algo semejante sobre Dunquerque, pero hay que recordar que había sido preferentemente puerto español hasta el siglo XVIII. Había incluso monografías sobre algunos de los puertos menores en las que también podían espigarse algunos datos<sup>39</sup>.

Y lo dicho sobre Francia se puede ampliar a Portugal<sup>40</sup>, a los Países Bajos<sup>41</sup>, a Hamburgo<sup>42</sup>, al Sund<sup>43</sup> con sus peculiares cuentas y al Reino Unido, donde durante el siglo XVI todavía se contaba con una infraestructura de puertos de comercio amplia, que se fue cerrando, hasta casi convertirse en una exclusiva londinense a fines del XVIII<sup>44</sup>.

39 En la mayoría de estas publicaciones no hay referencias a los puertos españoles, y cuando las hay son esporádicas. Por el contrario suelen informar de los efectos de las decisiones políticas sobre los mercados finales y de otras cuestiones que, sin tener naturaleza cuantitativa, sirven a una mejor comprensión de las relaciones mercantiles internacionales cuando no a un conocimiento de cuestiones colaterales. Como el desplazamiento en el nombre de ciertos textiles DARSEL, J.: *Histoire de Morlaix des origines à la Révolution. Histoire commerciale et maritime*, Morlaix, 1942, p. 108, o la pérdida del mercado hispano para los textiles bretones pp. 111-112. LEPOTIER, A.: *Lorient porte des Indes*, Paris, 1970.

40 Sobre Lisboa se puede ver BEBIANO, J. B.: *O porto de Lisboa, (Estudo de Historia económica)*, Lisboa, 1960. RAU, V.: “Subsidios para o estudo do movimento dos portos de Faro e Lisboa durante o século XVII”, *Anais da Academia Portuguesa de Historia*, Lisboa, 1954, y sobre Oporto de la misma autora: “Le mouvement de l’embouchure du Douro au cours du XVIII siècle; une interpretation”. FERREIRA, J. A.: *Visitas de Saude as embarcações entradas na barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Porto, 1977, y un trabajo más conocido OLIVEIRA, A. de y GARCÍA LOMBARDERO, J.: “Alguns dados em torno das relações económicas entre Porto –sua regio– e a Galiza na época moderna, secs XVII, XVIII”, *Revista de Historia*, vol. II, Porto, 1979, pp. 119-147. De todas formas la misma V. RAU ya advertía que: “A quelques exceptions près, relatives au XVII siècle, c’est seulement à partir du XVIII, et plus précisément à partir de sa seconde moitié, que les spécialistes disposent de series documentaires continues, d’un volume suffisant pour parvenir à la connaissance et à la estimation quantitative de l’évolution du mouvement maritime national at étranger dans les port de Portugal”, *Actes du quatrieme colloque international d’histoire maritime*, Paris, 1962, p. 255.

41 Un buen estado de la cuestión para 1959 puede encontrarse en BRUGMANS, M. I. J.: “Les sources de l’évolution quantitative du trafic maritime des Pays-Bas, (XII-XVIIIeme siècles)” en *Actes du quatrieme colloque international d’histoire maritime*, Paris, 1962. LEFEBRE, J.: *Etude sur le commerce de la Belgique avec l’Espagne au XVIII siècle*, Bruselas, 1921.

42 POHL, H.: *Die Beziehung Hamburg zu Spanien und Dem Spanischen Amerika in der zeit von 1740 bis 1808*, Weisbaden, 1963.

43 BANG, N. E. ad KORST, K.: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport genen Oresund 1661-1783, 4 vols., Copenhagen, 1930-1953*, que a pesar de todas las reservas metodológicas aporta notable información.

44 En 1959, aunque luego el trabajo se publicara en 1962, CARUS-WILSON, E. M. presentaba un trabajo sobre los estudios hechos utilizando los “customs accounts” desde 1945; entre otras cosa apuntaba incluso la próxima aparición de trabajos por entonces en curso (ver en *Actes du quatrieme colloque international d’histoire maritime*, Paris, 1962, pp. 337-345). Diez años después se publica un interesante libro, recopilación de diversos artículos que habían ido apareciendo entre 1954 y 1963. MINCHINTON, W. E. (Ed.): *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centures*, Londres, 1969, trabajos en los que se recogen abundantes referencias bibliográficas aunque hay que lamentar que alguna de las aportaciones mas interesantes proporcione los datos referidos a los puertos de los que nos ocupamos en una rúbrica que agrega todo el sur: España y Portugal y sus islas, así como el Mediterráneo. Pero también se incorpora, en sus últimas páginas un ensayo de bibliografía sumamente útil, una nada desdeñable extensión de doce páginas dedicadas a la bibliografía inglesa sobre el comercio y el tráfi-

La cuestión de las pesquerías es de complejo encaje en este repaso. Desde el punto de vista de la navegación no admite dudas, pero no estamos atendiendo a ésta sino al comercio. Desde la vertiente comercial los primeros años de la explotación de los caladeros, y las expediciones posteriores en pos de las ballenas, no son significativos, pero hay que recordar cómo desde fines del XVI la actividad extractiva fue siendo sustituida paulatinamente por la comercial. En un principio los pescadores ingleses y franceses – estos últimos frecuentemente con tripulaciones de ambos lados de la frontera pirenaica- vendían el resultado de sus campañas, o parte de él, en los puertos cantábricos, preferentemente San Sebastián, Bilbao, A Coruña o Santander. Pero las relaciones internas entre franceses e ingleses y el acceso de las propias colonias al protagonismo de su vida económica, fueron abriendo paso a otro comercio, este con los mismos puertos americanos. Comercio cuya bibliografía conviene seguir con atención por más que sea escasa<sup>45</sup>.

Los datos sacados de esta amplia bibliografía por lo común permitían una visión pormenorizada del comercio marítimo español, y en consecuencia de la función de los puertos cantábricos en el mismo; aunque no cabe ocultar el hecho de que también esta información estaba sesgada; los datos sobre el XVIII, la bibliografía sobre el siglo Ilustrado, era abrumadoramente mayoritaria. Lo cual no es extraño, las administraciones de los puertos europeos y americanos fueron desarrollando sus competencias y funciones y con ello su caudal de información, y esto no era exclusivo de un puerto o Estado, fue una constante general; y a resultas de esta mejor información original se produjo, y aún hoy se produce, una mayor posibilidad de investigación.

Pero no es este el problema principal. Desde un punto de vista metodológico resulta más que discutible el uso de estas informaciones externas para reconstruir un tráfico que nuestras fuentes, o nuestras investigaciones, no nos desvelan. El hecho de que un navío, o en su defecto, una mercancía, declare en cualquier puerto, su destino

---

co marítimo en los siglos XVI al XVIII, trabajo que nos ahora referimos a las obras anteriores a 1969; por lo demás viene al caso señalar que cuando trata de las bibliografías en relaciones bilaterales la única obra que se cita para las relaciones con España es la de McLACHLAN, J. O.: *Trade and Peace with old Spain 1667-1750*, publicada en 1940 y reimpresa en 1974, aunque, como bien indica su subtítulo “A study of the influence of commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the first half of the Eighteenth century” trate más la vertiente política que la que ahora nos interesa; todo un dato a considerar. En cuanto a los estudios locales, más allá de los relativos a Londres, se puede encontrar un amplio elenco. De todas formas se puede decir que la mejor aportación estadística era la de BOODY-SCHUMPETER, E.: *English Overseas Trade Statistics 1697-1808*, Oxford, 1960.

45 LYDON, J. G.: “Fish and Flour for Gold: Southern Europe and the colonial American Balance of payments”, *Business History Review*, 39, (summer 1965), pp. 171-183, y del mismo autor: “Fish for Gold: the Massachusetts fish trade with Iberia 1700-1773”, *New England Quarterly (NEQ)*, 54, IV, nº4, (Dic. 1981), p. 539 y ss. En especial, y también del mismo autor, se puede ver: “The Salem and Bilbao fish trade: Symbiosis in the eighteenth century”, 24 pgs. Y esto sin contar que también en tal área las monografías locales de Marblehead, Salem, Boston etc., permitían espigar multitud de noticias.

o su origen en uno u otro puerto español, no significa que así fuera; esta cuestión con otras similares ya fue planteada hace tiempo. Aunque quizás convenga matizarla.

Se han publicado hace tiempo, con algún detalle, los movimientos del puerto de Exeter entre septiembre de 1763 y marzo de 1764<sup>46</sup> según esto, en octubre de 1763 entró en aquel puerto británico el navío el “*Bilbao Packet*” procedente de Bilbao con carga de hierro y fruta; el 25 de enero de 1764 lo hizo el “*Mary & Jane*” con la misma carga y el 22 de febrero el “*Sarah*” con hierro. Por su parte salieron de aquel puerto con destino a Bilbao el 25 de septiembre de 1763 el “*Rachel & Catherine*” con mercaderías, la misma carga que llevaron el 11 de enero de 1764 el “*Bilbao Packet*”, el 22 de febrero el “*Trial*” y el “*Joseph & Nancy*”, el 20 de marzo el “*Prince William*” y el “*Wilmot*”.

Por lo que hace al Consulado de Bilbao inmediatamente surge uno de los problemas clásicos, ya que en sus cuentas estos años, que no todos, no se pone fecha ni de entrada ni de salida, son un simple asientos. De modo que las comparaciones puntuales, supuesto un tiempo de viaje, son inviables. Por lo tanto no hay sino una aproximación grosera.

En todo el año 1763 seis navíos descargan mercancías procedentes de Exeter y cinco de ellos salen con hierro para dicho puerto y en 1764 entran seis y salen cinco.

La cuestión es sencilla ¿de donde procedía el “*Sarah*” que entra en Exeter el 22 de febrero de 1764? De Bilbao no. Y por otra parte ¿a dónde fue el “*Rachel & Catherine*” salido de Exeter el 25 de septiembre con destino a un Bilbao que no lo registra? ¿o el “*Joseph & Nancy*”, salido el 22 de febrero y que tampoco?.

Es cierto que en estos años los nombres de los navíos no eran muy estables, pero no es la única razón. Lo cierto es que la información de este tipo hay que manejarla, cuando se pretenden cruzar los datos, con mucha cautela.

Al mismo tiempo se evidenciaban dos de las carencias mas notables de la historiografía española al respecto: la falta de unas sólidas y amplias monografías locales y la casi absoluta carencia de soportes cuantitativos para una historia serial. También es cierto que los investigadores internacionales insistían en la dudosa fiabilidad de las estadísticas y en las complejas relaciones entre navegación y comercio, pero aún con ello la carencia era sensible.

En esta materia, como en otras, el celo metodológico, la crítica de las fuentes, puede llevar a una desautorización casi radical de la mayoría de los datos de que podemos disponer; pero el problema real no son los datos, sino las conclusiones que pretendamos sacar de ellos. Con los datos en la mano siempre se podría estar a lo que se derivara de ellos, sin los datos, casi nada era posible.

---

46 HOSKINS, W. G.: *Industry, trade and People in Exeter 1688-1800*, 1ª ed. 1935, reprint Exeter, 1968.

Año	Navío Entrado	Capitán	Navío Salido	Capitán
1763			N. Sra. Rosario	J. Bengoechea
	Dolphin	Daniel Follet		
	Bilbao Packet	Diego Waye		
	N. Sr. Rosario	J. Bengoechea		
			Bilbao Packet	Diego Waye
	Bilbao Packet	Diego Waye		
			La Puwing	Juan Glanvill
	La Puwing	Juan Glanvill		
			La Puwing	Juan Glanvill
			Mary & Jane	Ricardo Wital
	La Puwing	Juan Glanvill		
1764			Sarah	Guill. Wiker
			Trial	Rob. Brownles
	Trial	Roberto Brouns		
	Wilmot	Fran. Melhutsh		
	Charming Molly	Roberto Ward		
			Dove	Jorge Lee
	Prince William	Tomas Smith		
			Princ de España	Agus. Loredo
			La Bee	Daniel Codner
	Wilmot	Fran. Melhichish		
	Lark Eason	Wetland		

### 3. Con la vista puesta en el V Centenario

Conviene de todas formas insistir en que no se hacía, por entonces, un trabajo programado en esta materia; esto es, los esfuerzos que se hicieran a continuación, ni respondían a un plan predeterminado ni tampoco podemos contar con que reaccionaban a una conciencia clara de estas carencias<sup>47</sup>, que por otra parte eran evidentes. Lo que se investigó se debió al impulso personal de cada autor, da ahí que no se hiciera un trabajo sistemático. Cada uno tiró por donde le pareció. Pero se trabajó en muchos frentes.

<sup>47</sup> En octubre de 1983 se celebró el *IX Congreso de Estudios Vascos* con el título *Antecedentes próximos de la sociedad vasca actual. Siglos XVIII y XIX* a su llamado acudieron 26 ponentes y 43 comunicantes sin que ninguno afrontara la cuestión comercial y eso que un año atrás (diciembre 1982) en el *Primer Coloquio Vasco-Catalán de Historia* al que se presentaron 42 trabajos en la sección “Economía tradicional” de los 11 enmarcados en él, cuatro eran relativos al comercio y la navegación; aunque también es cierto que dos de ellos se referían al comercio colonial, materia tradicionalmente más atendida. Pero esta era una actitud generalizada, no exclusivamente vasca: en 1982 en Santander el *Centro de Estudios Montañeses* convocaba a unas sesiones sobre “Población y sociedad en la España cántabra en el Siglo XVII”, de los 18 trabajos leídos sólo uno era de comercio y dos más relacionados con el mundo marítimo (corso y construcción naval).

Por otra parte la investigación tampoco fue inmediata. Todavía en 1982, cuando se publica *La economía española al final del Antiguo Régimen* una obra ciertamente importante, en su tercer volumen dedicado al comercio, se trata de una dedicación doble Comercio y Colonias, indicándonos así cómo persistía una visión casi exclusivamente colonial del comercio externo español<sup>48</sup>. Es cierto que para entonces se llevaba algún tiempo haciendo otras investigaciones, pero su publicación aun se demoró años.

El ámbito institucional fue también estudiado y en tal sentido la aportación mas sensible quizás sea el trabajo de Samuel Lazcano quien en 1986 hizo el esfuerzo de transcribir y publicar, precedidas de un somero análisis, las desconocidas primeras ordenanzas del Consulado de San Sebastián de 1682<sup>49</sup> y el estudio de Martínez Barreiro sobre el de A Coruña<sup>50</sup>; trabajos que sumados a los ya conocidos de Burgos, Bilbao y Santander permitían tener un panorama ahora completo del entramado consular. Pero también hay que recordar que, al conmemorarse en Santander el Bicentenario del Consulado del Mar en Noviembre de 1985, se presentaron diversos estudios de interés, alguno de los cuales es de ineludible referencia para entender la peculiar característica de la red que se terminó por configurar en la segunda mitad del XVIII; en concreto al señalar, por un lado la vinculación entre los nuevos Consulados y la Junta de Comercio y por otra parte al hacer hincapié en su carácter mas de agentes de promoción económica que de tribunales de comercio, distinción esta última clave con respecto a los Consulados precedentes<sup>51</sup>.

Por otra parte en un plano mas jurídico, el mismo 1980 apareció un trabajo singular como es el de Carlos Petit quien en la introducción se quejaba de lo que venimos diciendo al lamentar la falta de estudios: “La falta de trabajos de base sobre historia social y económica ha pesado en nuestra opción de un modo fundamental”<sup>52</sup>. En el otro límite cronológico, en 1992, apareció un extenso trabajo sobre el fletamento<sup>53</sup>.

---

48 FONTANA, J. (Ed.): *La economía española al final del antiguo régimen. III. Comercio y Colonias*, Madrid, 1982.

49 LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián*, San Sebastián, 1986.

50 MARTÍNEZ BARREIRO, E.: *La Coruña y el Comercio Colonial Gallego en el Siglo XVIII*, A Coruña, 1981. Obra que dedica la mayor parte de sus 167 páginas al Consulado, aunque no tanto desde el punto de vista institucional como desde el análisis de sus actividades.

51 Me refiero en concreto a: FERNÁNDEZ DÍAZ, R.: “Burguesía y Consulados en el siglo XVIII”, en MARTÍNEZ VARA, T. (Ed.): *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, 1986, pp. 1 a 41.

52 PETIT, C.: *La compañía mercantil bajo el régimen de las ordenanzas del Consulado de Bilbao 1737-1829*, Sevilla, 1980.

53 FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ, R.: “El fletamento en las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737”, *AHDE*, LXII, (1992).

Hay con todo una cuestión que teniendo carácter institucional fue tratada desde una vertiente claramente histórica y con un enfoque global para toda la monarquía hispánica; me refiero al interesante y bien documentado trabajo de Jesús Pradells sobre los Consulados españoles en el siglo XVIII<sup>54</sup>.

Entrando más en concreto en las cuestiones comerciales, la carencia de una obra de síntesis sobre el comercio marítimo en la modernidad no fue cubierta. No así la aproximación por siglos, u otros periodos de larga duración, ya que el siglo XVI con la excepcional obra de Lapeyre<sup>55</sup> y el siglo XVIII, desde 1983 con la publicación de una tesis sobre *Comercio y tráfico marítimo del norte de España en el Siglo XVIII*<sup>56</sup>, quedaban, en gran medida tratados<sup>57</sup>. Lamentablemente no se hizo un trabajo similar sobre el Siglo de Oro.

En lo que hace a las áreas regionales hay algunos trabajos que pueden ser referidos aunque, tanto antes como ahora, cabe recordar que la fuerza de algunos puertos, y en algún caso de algunas instituciones, hace que las geografías se circunscriban a ellos y no a sus entornos. El ejemplo mas claro es Bizkaia donde el peso del puerto de Bilbao y la omnipresencia litoral de su Consulado, jurisdicción establecida en las Ordenanzas del mismo, hacían que el todo se identificara con la parte. Identificación que, por otra parte siguió un cierto proceso según el cual la costa estaba mucho mas fragmentada en el siglo XVI en el que puertos como Deva, Laredo o Ribadeo, tenían una mas que evidente personalidad y un siglo XVIII en el que la identificación señalada era ya, con la posible duda suscitada por los puertos de El Ferrol y Vigo en Galicia y la fragilidad del comercio de Gijón, un asunto a entender en términos de puertos concretos como Santander, Bilbao o el binomio San Sebastián- Pasajes.

Así en lo que hace al siglo XVI el trabajo de Aspiazu sobre Guipúzcoa no fue encomiásticamente prologado por Julio Caro Baroja cuando dice: “El comercio en

---

54 PRADELLES NADAL, J.: *Diplomacia y Comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Alicante, 1992.

55 LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981. De hecho se trata de un libro acabado en 1977 pero que no fue conocido hasta cuatro años después. El estudio, como dice su autor, pretende “sacar de las cuentas de las aduanas datos de origen económico, esencialmente un cuadro del comercio exterior”.

56 ZABALA URIARTE, A.: *Comercio y Tráfico Marítimo del norte de España en el siglo XVIII*, 2 vols., Zarauz, 1983. La obra apareció con un título de portada, responsabilidad del editor, “La función Comercial del País vasco en el siglo XVIII”, que viene a enunciar lo que podría ser la conclusión de la misma, ya que lo que se deduce de ella es que el puerto de Bilbao fue en el siglo Ilustrado el más relevante puerto internacional del Cantábrico, coyunturas aparte, y que a través de él, por medio de una red de cabotaje, se proveía a toda la costa.

57 Hay que contar con un estudio sobre el cabotaje, tanto en su vertiente de tráfico como de comercio que sirve para evidenciar la alta movilidad de la costa cantábrica y la importancia de la labor redistribidora de sus puertos menores ZABALA URIARTE, A.: “Notas sobre el cabotaje vasco en el siglo XVIII”, *Ernaroa*, nº 1, (1985).

grande necesita una técnica compleja. Este libro nos abre horizontes para comprender lo que podía llamarse, un poco pedantesca, pero exactamente, la esencia de su funcionalidad” sin fundamento; tanto mas cuanto su elaboración no siguió la línea usual de las contabilidades aduaneras o portuarias<sup>58</sup>, sino el mucho mas complejo de las fuentes notariales<sup>59</sup>. Pero es un trabajo singular en el que, entre otras cosa puede apreciarse la vigencia todavía por entonces del puerto de Deva. El resto de la costa no fue objeto de estudios semejantes<sup>60</sup>.

Por su parte los estudios de Maruri Villanueva<sup>61</sup> y Domínguez Martín<sup>62</sup> aportan claves para una visión amplia de Cantabria y mas en concreto de la propia Santander y el de Perivañez, publicado justo en el límite cronológico de esta parte de nuestra reflexión, lo hace sobre Asturias en la segunda mitad del XVIII<sup>63</sup>.

Hay que sentir también que durante estos trece años no apareciera tampoco ninguna monografía portuaria global. Pero en este tiempo aparecieron trabajos muy interesantes, trabajos sectoriales, pero imprescindibles para ir construyendo una visión de conjunto mas ajustada

No recuerdo ningún trabajo de esta especie sobre el XVI y respecto al siglo XVII tampoco hay estudios parciales, si se exceptúa una primera aproximación que al menos en lo relativo a Bilbao, puede ser ampliamente matizada<sup>64</sup>. Pero señalado esto, lo cierto es que resultaba verdaderamente difícil espigar noticias sobre el comercio cantábrico de tal siglo<sup>65</sup>.

---

58 Pretensión por lo demás inútil en el caso de San Sebastián tras el incendio de su Archivo. AS-PIAZU ELORZA, J. E.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes Guipuzcoanos*, 2 vols., San Sebastián, 1990.

59 Ver VÁZQUEZ DE PRADA, V.: “Protocolos Notariales e Historia Económica: Crédito, Comercio, Industria”, en *Actas del II Coloquio de metodología Histórica aplicada*, 1984.

60 Aunque se trata de un trabajo breve se puede citar a BRAVO CORES, D.: “Las relaciones comerciales entre Pontevedra y Andalucía a mediados del siglo XVI”, *Andalucía Moderna. Actas de los II Coloquios de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1983.

61 MARURI VILLANUEVA, R.: *La burguesía mercantil santanderina 1700-1850. (Cambio social y mentalidad)*, Santander, 1990.

62 DOMÍNGUEZ MARTÍN R.: *Actividades comerciales y trasformaciones agrarias en Cantabria, 1750-1850, (cambios y Limitaciones estructurales en el Corredor del Besaya)*, Santander, 1988, conviene recordar que se entiende por “corredor del Besaya” al territorio al que afectó fundamentalmente el camino de Castilla, desde el propio puerto de Santander a Reinosa.

63 PERIVAÑEZ CAVEDA, D.: *Comunicaciones y Comercio marítimo en las Asturias preindustriales, (1750-1850)*, Gijón, 1992. También conviene recordar la obra de ANES ÁLVAREZ, G.: *Economía y sociedad en la Asturias del Antiguo Régimen*, Barcelona, 1988. Pero en especial BARREIRO MALLÓN, B.: “El comercio asturiano con los puertos del Atlántico peninsular. El componente andaluz.”, *Andalucía Moderna. Actas de los II Coloquios de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1983.

64 ZABALA URIARTE, A.: “El tráfico de Bilbao y Pasajes en el siglo XVII”, *Población y sociedad en la España cantábrica en el siglo XVII*, Santander, 1985. De hecho en el trabajo se propone la utilización de los Dineros de Dios como indicador del tráfico, algo que hoy por hoy no lo mantendría, al menos no en los mismos términos.

65 RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A.: “La financiación del comercio en Laredo durante el siglo XVII”, *Altamira, XLVI*, (1986/87), pp. 45-100.

Más fácil es sobre el siglo Ilustrado, con lo que no se hace sino continuar con la línea que, como ya se ha señalado, venía siendo predominante con anterioridad. Hay algunos datos publicados sobre el funcionamiento del puerto de San Sebastián<sup>66</sup> y también pueden encontrarse sobre Bilbao<sup>67</sup>, Santander<sup>68</sup> y hay que felicitarse por la atención que prestó con sus estudios de Mejjide Pardo sobre A Coruña en el siglo XVIII<sup>69</sup> y Vigo<sup>70</sup>

Entendiendo la parcialidad más como sectorialidad tres ámbitos concretos de intercambio merecieron alguna atención: la lana, el hierro y el pescado<sup>71</sup>. En principio se trata de tres de los elementos más relevantes del comercio cantábrico y por lo tanto su estudio debe proporcionarnos una visión amplia del mismo. Pero siendo esto así, la propia fragmentación de los trabajos reduce su trascendencia. Los ciertamente importantes estudios de Luís María Bilbao<sup>72</sup> sobre el comercio de la lana se centran

66 GARMENDIA ARUABARRENA, J.: “Correspondencia con los jueces de arribadas de San Sebastián 1721-1778”, Homenaje a José Ignacio Tellechea Idígoras, 2 vols. *Boletín de Estudios históricos sobre San Sebastián*, nº 17, San Sebastián, 1982-83. Aunque se trata de un trabajo breve hay que tener en cuenta que los datos que aporta son los únicos de carácter cuantitativo con que contamos para el puerto guipuzcoano.

67 ZABALA URIARTE A.: “La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII, (1700-1733)” en *Historia de la economía marítima del País Vasco*, San Sebastián, 1983, y BASURTO LARRAÑAGA, R.: *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1983.

68 MARTÍNEZ VARA, T.: *Santander de Villa a Ciudad, (Un siglo de esplendor y crisis)*, Santander, 1983, y del mismo autor MARTÍNEZ VARA, T.: “El comercio de Santander en los siglos XVIII y XIX. Notas para su estudio”, en *Santander el puerto y su historia. Bicentenario del Consulado del mar 1785-1985*, Santander, 1985.

69 MEIJIDE PARDO, A.: *El Puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, A Coruña, 1984.

70 Se puede señalar unas páginas sobre Vigo en CUNQUEIRO, A. et alii, (Coords.): *Vigo en su Historia*, Vigo, 1980, en concreto el trabajo de MEIJIDE PARDO, A.: “Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII”, pp. 298-355.

71 No cabe olvidarse del pastel, aunque su negociación revistió caracteres muy particulares: CASADO ALONSO, H.: “El comercio del pastel. Datos para una geografía de la industria pañera española en el siglo XVI”, *Revista de Historia Económica*, año VIII, nº 3, (1990), del mismo autor “Segovia y el comercio del pastel en España a mediados del siglo XVI”, en *Segovia 1088-1988*, Segovia, 1991. Un caso particular puede ser también, por otras razones, la cera: URIARTE MELO, CI.: “Un buen negocio ocasional. El comercio de la cera a mediados del siglo XVI”, *Letras de Deusto*, nº 81, Bilbao.

72 BILBAO BILBAO, L. M.: “Exportations des laines, transhumance et occupation de l’espace en Castille au XVI, XVII et XVIIIèmes siècles”, en CATTINI, M. (Ed.): *Migration, population and occupation of land, (before 1800)*, Akadémia Kiadó, Budapest, 1982, pp. 36-48; reeditado con el título “Exportación de lanas, trashumancia y ocupación del espacio en Castilla durante los siglos XVI, XVII y XVIII”, en GARCÍA, P. y SÁNCHEZ, J. M. (Eds.): *Contribución a la historia de la trashumancia en España*, Publicaciones del Ministerio de Agricultura, Madrid, 1986 (1ª ed.), pp. 343-359, y 1997 (2ª ed.), pp. 343-359. BILBAO BILBAO, L. M.: “Exportación y comercialización de lanas de Castilla durante el siglo XVII”, en *El pasado histórico de Castilla y León*, vol. II, Burgos, 1983. Pero además de los trabajos de Bilbao hay que recordar el de RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A.: “La exportación de lanas por el puerto de Santander en el siglo XVII”, *Altamira*, XLVIII, (1989), pp. 379-404.

casi en exclusiva en los siglos XVI y XVII, y los de Rafael Uriarte<sup>73</sup> sobre el hierro y los de Meijide<sup>74</sup> sobre el bacalao, lo hacían en el XVIII. Por último no hay que olvidar, aunque sea de menor calado, el comercio de cereales con Estados Unidos al que ya se habían dedicado algunos trabajos con anterioridad<sup>75</sup>

Otro concepto de sectorialidad es el territorial, en nuestro caso y siguiendo el esquema de la primera parte, la referencia al mercado americano y andaluz. A este planteamiento vino a colaborar el hecho de que el bicentenario de la erección de los Consulados de Santander y A Coruña se conmemoraba en estos años. Los trabajos, si no abundantes si permitieron avanzar, y en algún caso con amplitud de planteamientos, en el conocimiento de la cuestión. El más madrugador, y probablemente sin conexión con las razones señaladas fue el trabajo ya citado de Martínez Barreiro<sup>76</sup>, en el 86 Alonso Álvarez<sup>77</sup> publica su estudio y en el 87 vio la luz el trabajo de Garay Unibaso<sup>78</sup>, con lo que los nexos entre Galicia y América quedaban relativamente aclarados. En lo que hace a las Provincias Exentas ya es sabido que no fueron habilitadas para el comercio americano<sup>79</sup> y que sus Consulados se constituyeron en otros momentos, pero no obstante ello Montserrat Gárate siguió la tradición de los estudios sobre la Compañía de Caracas<sup>80</sup>. Pero lo que no podía basarse en la apertura del co-

---

73 URIARTE AYO, R.: “El tráfico Marítimo del mineral de hierro Vizcaino (1700-1850)”, en *Historia de la economía marítima del País Vasco*, San Sebastián, 1983.

74 MEIJIDE PARDO, A.: *El Comercio de bacalao en Galicia en el siglo XVIII*, A Coruña, 1980. También puede verse sobre el comercio del bacalao, pero para el puerto de Bilbao: ZABALA URIARTE, A.: “Bilbao y el comercio con el Norte de América (negocio y burguesía)”, en *Los vascos y América*, Bilbao, 1989.

75 El trabajo de GONZÁLEZ ENCISO, A.: *España y Estados Unidos en el siglo XVIII*, Valladolid, 1980, representa un avance notable con respecto a los planteamientos de la década precedente.

76 MARTÍNEZ BARREIRO, E.: *La Coruña y el comercio colonial gallego en el siglo XVIII*, A Coruña, 1981. Trabajo cuya primera parte pp. 28-49 es un interesante repaso a algunas de las características del comercio gallego de la primera mitad del XVIII.

77 ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, A Coruña, 1986.

78 GARAY UNIBASO, F.: *Correos marítimos españoles y la América Española (Yndias Occidentales)*, 2 vols., Bilbao, 1987. No hay que olvidar que estos correos americanos, como los de Falmouth además de su función propia como tales correos también transportaban mercancías. Hay que recordar que cuatro veces al año hasta 1776 (años hubo en que los navíos participantes llegaron a ser seis) los paquebotes hacían el viaje, y bastantes más a partir del reglamento definitivo de 1777 (17), “transportando (además) géneros de libre comercio a fletes cómodos, tanto de ida como de vuelta”. Lamentablemente no es objetivo del estudio rendir cuentas de la referida actividad comercial. Aunque algo de ello puede encontrarse en el trabajo de Alonso Álvarez citado más arriba.

79 TORIJA HERRERA, C.: *El libre comercio vasco con América*, Vitoria, 1985, y MIGUEL I.: *El comercio hispano americano a través de Pasajes-San Juan, (1778-1795)*, San Sebastián, 1990.

80 GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, 1990. Obra que siendo la más amplia de su autora no es sino una entre las múltiples que tiene dedicadas a la compañía y las cuestiones anexas a la misma. En el mismo territorio de las compañías de comercio ver MARILUZ URQUIJO, J. M.: *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Buenos Aires, 1981.

mercio colonial se hizo con el pretexto del II centenario de Carlos III; de hecho, cosa insólita, la obra que recoge el encuentro organizado al efecto es casi exclusivamente un compendio de estudios sobre comercio y sobre la Compañía de Caracas<sup>81</sup>.

Pero las diferentes conmemoraciones se saldaron de forma regular, sobre todo si tenemos en cuenta que en 1985 Tomás Martínez Vara se quejaba de que a pesar de las oportunidades ofrecidas, en lo que hacía a Santander “nos falta un estudio serio sobre el tema (comercio santanderino) pues los análisis hasta la fecha realizados sólo sirven para recordarnos lo mucho que queda por hacer”, y así, en esa conciencia del déficit, cuando La Junta del Puerto de Santander le encarga organizar unas jornadas para conmemorar el Bicentenario de aquel Consulado del Mar, intenta cubrirlo<sup>82</sup>

Casi en un corolario de ello, en 1987 se publica en la revista de la Universidad de Barcelona un trabajo de Carlos Martínez Shaw, un trabajo sobre el libre comercio que dio pie, en el número del año siguiente a dos colaboraciones de Tomás Martínez Vara y de Alonso Álvarez<sup>83</sup>. Algo se había adelantado.

Pero la fase que venimos comentando se cerró con las organizaciones en torno al quinto centenario del descubrimiento de América, evento que dio pie a multitud de trabajos que exploraron aún más la vertiente andaluza y americana del comercio hispano, y por ende del cantábrico.

Quizás donde más se notó este impulso fuera en el País Vasco en el que se registraron diversas iniciativas al respecto, pero antes del año en cuestión se presentaba el trabajo de García Fuentes<sup>84</sup>, que desde entonces es ampliamente referenciado. El estudio de Estíbaliz Ruiz de Azúa impulsado por Mafre<sup>85</sup> y las conferencias com-

81 *Los vascos y América; El comercio Vasco con América en el siglo XVIII; La real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. (volumenes aparecidos como Actas de las jornadas organizadas con ocasión del II Centenario de Carlos III), Bilbao, 1989.

82 MARTÍNEZ VARA, T. (Ed.) en nota preliminar a *Mercado y desarrollo económico en la España Contemporánea*, Santander, 1986, obra colectiva en la que afectan a esta reflexión los trabajos de FERNÁNDEZ DIEZ, R.: “Burguesía y Consulados en el siglo XVIII”, y la de DELGADO RIBAS, J. M.: “Libre comercio: mito y realidad”, ambas de carácter general, y las de IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R.: “El Real Consulado el Mar de Santander y las comunicaciones terrestres en Cantabria”, de MARTÍNEZ VARA, T.: “Aproximación al comercio marítimo de Santander en los siglos XVIII y XIX” y ZABALA URIARTE, A.: “La distribución de la actividad comercial en el Cantábrico en torno a los Decretos de Libre Comercio”, más localizadas.

83 MARTÍNEZ SHAW, C.: “Los comportamientos regionales ante el Libre Comercio”, *Manuscripts*, nº 6, (1987), ALONSO ÁLVAREZ, L.: “Galicia y el comercio Americano. Los límites del modelo ilustrado de crecimiento económico”, *Manuscripts*, nº 7, (1988), y MARTÍNEZ VARA, T.: “El Cantábrico y el comercio Americano”, *Manuscripts*, nº 7, (1988).

84 GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Bilbao, 1991.

85 RUIZ DE AZUA, E.: *Vascongadas y América*, Madrid, 1992. De forma más puntual la RSVAP también se sumó al evento y en la publicación de las actas del seminario que organizaron se puede encontrar TORALES, M. C.: “Los comerciantes en la Nueva España, socios de la RSVAP”, *La Real Sociedad Bascongada y América*, Bilbao, 1992.

plementarias a una exposición, conferencias debidamente editadas<sup>86</sup>, son su fruto. Pero el evento también se saldó con algunas monografías del resto de la costa y su conexión con el Nuevo Mundo; la misma fundación Mafre publicó trabajos sobre Cantabria, Galicia y Asturias<sup>87</sup>

De modo que podemos decir que a partir de 1992 se daba una situación diferente a la que hemos señalado para los años anteriores a 1980. Ahora, al abrigo de eventos como la liberalización, para algunos puertos del Cantábrico, del comercio con América, la fundación de los Consulados y la propia efemérides colombina, se daba una situación de amplia atención a la cuestión colonial; aunque hay que reconocer que las fuentes hacían posible una aproximación muy limitada a la misma, poca o casi ninguna noticia sobre el tráfico y sus componentes, pocas noticias sobre el comercio efectivo y escasa información sobre sus agentes. En general normativa, proceso de implantación y rendimientos para la Real Hacienda, son los ítems mas logrados.

Por lo demás, y aunque ya se han señalado los límites de una búsqueda en la bibliografía internacional, hay que resaltar que en estos años son contados los trabajos que pudieran ser útiles a nuestro intento que hayan visto la luz, Quizás el mas significativo, aunque de utilización complicada, sea el de Pfister Langanay sobre Dunkerque<sup>88</sup>, un puerto siempre difícil de interpretar.

#### 4. Los últimos quince años

Lo cierto es que en doce años no se había cambiado gran cosa. Es verdad que en algunas cuestiones se había adelantado más que en décadas precedentes, pero algún rendimiento había que suponerle a una Universidad en expansión. Por el contrario, es en los siguientes quince años cuando se han producido algunos cambios relevantes. Y no es que el evento del 92 tuviera capacidad para promover los cambios, pues como veremos tienen poco o nada que ver con ello. En mi opinión el origen de la cuestión está mas atrás en el tiempo, aunque, como veremos, a nosotros nos llega algo después.

En estos últimos años hay dos líneas de actuación una, por así decirlo, continuista; que trata de cubrir las lagunas de una interpretación de los hechos que viene desde mediados del siglo pasado, basada en los modelos generados por la historio-

---

86 *Presencia vasca en América*, Vitoria, 1991.

87 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, J. J.: *Asturias y América*, Madrid, 1992; SOLDEVILLA ORIA, C.: *Cantabria y América*, Madrid, 1992 y EIRAS ROEL, A.: *Los Gallegos y América*, Madrid, 1992.

88 PFISTER-LANGANAY, Ch.: *Ports, navires et négociants a Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, 1985.

grafía francesa e inglesa. Otra más reciente, que sin ser absolutamente innovadora, hay que reconocerle que ha aportado nuevos espacios de reflexión.

Hay por lo tanto una tradición clásica a la que vamos a prestar la atención en primer lugar. Una tradición que, entre otras cosas, siguió trabajando en los aspectos jurídicos; para empezar el mismo año 92 hubo una reunión en Barcelona para tratar de esta cuestión<sup>89</sup> aunque en lo que hace a nuestra área sean mas ajustados los trabajos publicados por Pedro Andrés Porras<sup>90</sup>. Todo ello sin olvidar que, como veremos en Burgos en 1994 se celebró un simposium conmemorativo de la creación de su Consulado al que se presentaron trabajos de carácter jurídico que se publicarían en forma de actas<sup>91</sup>. Mas recientemente un trabajo de José Luís Orella permite, por su carácter de compendio, y su amplia bibliografía, hacer un recorrido muy eficaz por las instituciones que tenían algo que decir en el comercio del cantábrico hecho a través de los puertos vascos<sup>92</sup>. De entre ellas destacan las aduanas que, por su parte, han sido objeto del interesante trabajo publicado por Alberto Angulo<sup>93</sup>.

Entrando de nuevo en la cuestión del comercio y la navegación en el Cantábrico conviene recordar, por enmarcarla en un contexto general, que en mayo de 1994 la Asociación Española de Historia Moderna dedicaba su reunión en Las Palmas de Gran Canaria a reflexionar sobre el comercio en el Antiguo Régimen, lo que de ninguna manera es casual, ya que responde a una clara conciencia de las carencias de conocimiento que había al respecto. Pero tampoco es casual que, a la vista del número de páginas de las actas, sólo poco más del 15% se refiera al comercio Cantábrico.

Pero en lo que a nuestra área nos importa, hay que seguir diciendo que falta, porque no se he hecho, una obra general. Falta la obra que podría llamarse algo así como: *Historia del comercio y la navegación en el Cantábrico durante la modernidad*. Pero no sólo falta eso. Tampoco se ha hecho nada semejante sobre el XVI que

89 MARTÍNEZ SHAW, C. (Ed.): *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, 1996.

90 PORRAS ARBOLEDAS, P. A.: *La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental, (siglos XV-XIX)*, Madrid, 2002.

91 *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*, 2 vols., Burgos, 1995. CORONAS GONZÁLEZ, S.: “La jurisdicción mercantil de los consulados del Mar en el Antiguo Régimen (1494-1808)”, vol. 1, pp. 249-281; GARCÍA SANZ, A.: “El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI”, vol. 1, pp. 443-499; BARKHAM, M. H.: “Mercaderes, comercio y finanzas en el Norte de España: El seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián y Madrid (1500-1630)”, vol. 1, pp. 555-621; De la CUESTA SAENZ, J. M.: “Consulados y Arbitrajes”, vol. 2, pp. 313-329.

92 ORELLA UNZUE, J. L.: “Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna. Las instituciones mercantiles vascas”, *Lurralde*, 25, (2002), pp. 21-81. [www.ingeba.euskalnet.net/lurralde/lurranet/lur25/orella02.htm](http://www.ingeba.euskalnet.net/lurralde/lurranet/lur25/orella02.htm).

93 ANGULO MORALES, A.: *Las puertas de la vida y la muerte: La administración aduanera en las Provincias vascas (1690-1780)*, Bilbao, 1995.

supere lo de Lapeyre<sup>94</sup> y sólo un breve trabajo sobre el XVII puede ser un avance de lo que debería hacerse sobre tal siglo<sup>95</sup>. Sobre el XVIII es más insólito encontrar trabajos generales<sup>96</sup>.

Ya he señalado la dificultad que entraña hacer trabajos de tipo regional, y ello los hace especialmente significativos, como es el caso del estudio de Regina Grafe sobre la actividad mercantil desarrollada entre el Bidasoa y Asturias; de hecho a pesar del enfoque amplio, el trabajo resulta ser casi monográficamente bilbaíno<sup>97</sup>. Con la misma geografía como referencia, pero con otro planteamiento, puede verse el trabajo de Oscar Lucas<sup>98</sup>. Pero también cabe recordar, circunscritos a los puertos vascos, el de M. Barkham, o el más innovador desde el punto de vista de las fuentes utilizadas: “Libros de manifestación de mercaderías”, de Xavier Alberdi, ambos en el mismo número monográfico de la revista *Itsas Memoria* dedicado a Transporte y Comercio marítimo<sup>99</sup>, así como otras aportaciones de Luís Maria Bilbao<sup>100</sup> y Rafael

---

94 Hay que prestar alguna atención a los trabajos de BARROS, A. J. M.: “Em busca de un mercado integrado. Redes comerciais portuenses e trato internacional”, en *Actas del VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Sesión B24, Santiago 22005, (inédito), y más en concreto a BARROS, A. J. M.: “O grande comercio dos pequenos “actores”. Portuenses e vascos no construçao do sistema Atlântico”, en *RIEV* 50-2, San Sebastián, 2005.

95 ZABALA URIARTE, A.: “Rutas y puertos en el comercio cantábrico en el siglo XVII”, en RIBOT GARCIA, L. A. y De ROSA, L. (Dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, 2003.

96 TORRES SÁNCHEZ, R.: “Comercio y asentamientos militares: hacia la integración comercial del Cantábrico en el siglo XVIII”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 17, (1999), pp. 81-108, y aunque no resulta fácil de encajar en un lugar u otro de esta reflexión, (por las propias características artificialmente taxonómicas de la misma) hay que ver el trabajo de AZCONA GUERRA, A.M.: “La presencia de la minoría bayonesa en la dinámica del comercio franco-español del siglo XVIII”, *Hispania*, vol. LIX, nº 123, (1999), pp. 955-987.

97 GRAFE, R.: *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico. Comercio y especialización regional, 1550-1650*, Bilbao, 2005.

98 LUCAS VILLANUEVA, O.: “El Cantábrico y el espacio económico Atlántico en el siglo XVI”, en *Actas del VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Sesión B24, Santiago, 2005, (inédito).

99 BARKHAM, M.: “El Comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 4, (2003), y ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos o víveres en los siglos XVI y XVII base del sistema económico de Guipúzcoa durante la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 4, (2003); ARAGON RUANO, A.; ALBERDI LONBIDE, X.: “Zarauz. Ejemplo de reconversión económica en los años críticos del XVII guipuzcoano”, en *Actas del VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Sesión B24, Santiago, 2005, (inédito).

100 BILBAO BILBAO, L. M.: “Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII, (1600-1650). Una visión panorámica”, en *Itsas Memoria*, 4, (2003), pp. 259-285; BILBAO BILBAO, L. M.: “El ascenso mercantil del País Vasco en los siglos XIII al XVII”, en *Cuadernos de Alzate. Revista vasca de la cultura y las ideas*, 31, (2004), pp. 143-172.

Uriarte<sup>101</sup> para Galicia el de Victor Castañeira<sup>102</sup>, para Asturias el de Baudilio Barreiro<sup>103</sup> y para las Cuatro Villas el de Ramón Lanza<sup>104</sup>.

En cuanto a las monografías portuarias tampoco se han hecho trabajos generales que abarquen toda la época moderna<sup>105</sup>; pero si se han hecho trabajos parciales como el de A Coruña<sup>106</sup>, Santander<sup>107</sup> y sobre todo los de Bilbao<sup>108</sup>.

La villa del Nervión ha sido objeto estos años de una atención muy detallada. Y lo ha sido en toda su amplitud geográfica y también en su mayor expresión territorial, ya que, al menos en lo hace al siglo XVI, los trabajos se han extendido hasta la plaza burgalesa y su conexión con el puerto vasco. A ello contribuyó, entre otras cosas el ya citado *V centenario del Consulado de Burgos*. En este sentido, tanto para entender los precedentes de un protagonismo burgalés casi absoluto como para contextualizar el surgimiento del Consulado de Bilbao son imprescindibles los trabajos de Hilario Casado<sup>109</sup> y también

101 URIARTE AYO, R.: “El hierro vasco y los mercados europeo y colonial durante el Antiguo Régimen”, *Itxas Memoria*, 4, (2003).

102 CASTIÑEIRA CASTRO, V. M.: “El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del siglo XVII”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 8, (1999), pp. 7-30.

103 BARREIRO MALLÓN, B.: “Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica”, en LOBO, M. y SUÁREZ, V. (Eds.): *El Comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994. Bajo el título genérico hay un trabajo de interpretación sobre el contexto del comercio asturiano a lo largo del Antiguo Régimen.

104 LANZA GARCÍA, R., “Auge y declive de las cuatro villas de la costa en la época de los Austrias”, en FORTEA PÉREZ, J. I. (Ed.): *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la historia*, Santander, 2002.

105 Se ha publicado una historia de San Sebastián en la que la parte moderna vienen a ser unas doscientas páginas y entre ellas hay algunas dedicadas al comercio. Pero no conviene olvidar que la historia de la actual capital de Guipúzcoa es siempre difícil de hacer, ARTOLA GALLEGO, M. (Ed.): *Historia de Donostia, San Sebastián*, San Sebastián, 2000.

106 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M. C.: *La Coruña en la Edad Moderna, (siglos XV-XVII)*, A Coruña, 1994.

107 ECHEVARRÍA ALONSO, M. J.: *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, 1995, y el más reciente de LANZA GARCÍA, R.: “El puerto de Santander en el siglo XVIII, entre el privilegio y la Libertad de Comercio”, en FORTEA, J. I. y GELABERT, J. E., (Dirs.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia. Siglos XVI-XIX*, Santander, 2006, ver también el trabajo ya citado de MIGUEL LÓPEZ, I.: “Santander redistribuidor euroamericano de mercancías, (1766-1785)”, *Hispania*, vol. LXIV, n.º 217, (2004), pp. 601-636.

108 Más allá de la villa del Nervión pero circunscrito a las características de su negocio lanero GONZÁLEZ ENCISO, A.: “El comercio de lanas por la Aduana de Ágreda en 1781”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, n.º 18, (2001) y en general todo lo recogido por GONZÁLEZ ENCISO, A., (Ed.): *El negocio de la lana en España (1650-1830)*, Pamplona, 2001.

109 CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, 2003, del mismo autor “Comercio Internacional y Seguros Marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos”, en *Actas do Congreso “Bartolomeu Dias e a sua época”*, Oporto, 1990; “La Bretagne dans le commerce castillan aux XVe et XVIe siècles”, en KERHERVÉ, J. y DANIEL, T. (Eds.): *1491. La Bretagne, Terre d'Europe*, Brest-Quimper, CNRS, 1992; “Las colonias de mercaderes castellanos en Europa, (siglos XV y XVI), en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995; “La nation et le quartier des Castellans de Bruges (XVe et XVIe siècles)”, *Handeligen van het Genoots-*

los de Clara Uriarte<sup>110</sup>. Tratando concretamente de Bilbao en el XVI destacan las sucesivas aportaciones de Jean-Philippe Priotti<sup>111</sup>. De modo que en este momento, si a ello sumamos lo hecho con anterioridad, en especial la obra de Guiard, y una visión panorámica como la de Luís María Bilbao<sup>112</sup> y algún trabajo de Fernandez de Pine-

---

*chap voor Geschiedenis "Société d'Emulation" te Brugge*, vol. CXXXIII, 1996/1-3; "Le Rôle des Marchands castillans dans la Commercialisation internationale du Pastel toulousain (XVe et XVIe siècles)", en CARDON, D., MÜLLEROTT, H. E., BEMJELLOUN, B., BRUMONT, F. y DELMAS, M. (Eds.): *Woad, Indigo and others Natural Dyes: Past, Present and Future*, Arnstadt, 1998; « La nation et le quartier des Castillans de Bruges (XVe et XVIe siècle) », en BOTTIN, J. y CALABI, D. (Eds.): *Les étrangers dans la ville. Minorités et espace urbain du bas Moyen Âge à l'époque moderne*, París, 1999; "Le commerce des "marchandises de Bretagne" avec l'Espagne au XVIe siècle", en ANTOINE, A. (Ed.): *Les activités textiles dans l'Ouest XVIe – XIX et siècles*, Número especial de *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 107, nº 2, (2000); "Bruges, centre d'échanges avec l'Espagne", in VANDEWALLE, A. (Ed.): *Les marchands de la Hanse et la banque des Médicis. Bruges, marché d'échanges culturels en Europe*, Oostkamp (Belgie), Stichting Kunstboeck, 2002; "El comercio de hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses, (1565-1596)", *Itxas Memoria*, nº 4, (2003); "El papel de las colonias mercantiles castellanas de los Países Bajos en el eje comercial Flandes-Portugal e Islas Atlánticas", en GARCÍA GARCÍA, B. y GRILO, F. (Eds.): *A o modo da Flandres. Disponibilidade, inovação e mercado de arte na época dos Descobrimentos, (1415-1580)*, Madrid, 2005.

110 URIARTE MELO, Cl.: "Transporte y mercado en el Cantábrico en el siglo XVI. Las dificultades de los mercados alternativos", en *18º Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*, Pau, 1993, de la misma autora URIARTE MELO, Cl.: "Los negocios de Martín Sáez de Anuncibay a mediados del siglo XVI", *Bidebarrieta*, XVII, (2006). En una línea semejante ver también CARRIÓN ISCAR, F. J.: "Un ejemplo del comercio burgalés en el Atlántico: los negocios de la Compañía de García y Miguel de Salamanca", en LOBO, M. y SUAREZ, V. (Eds.): *El Comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995.

111 El trabajo más relevante desde este punto de vista es PRIOTTI, J. Ph.: *Bilbao y sus mercados en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*, Bilbao, 2005; del mismo autor "Contrôler les marchés étrangers. Stratégies françaises dans le nord-ouest de l'Espagne, (1560-1600)", en MINOVEZ, J. M. et POUJADE, P. (Cords.): *Circulation de marchandises et réseaux marchands dans les Pyrénées (XVe-XVIIIe siècle)*, 2005, pp. 179-190; "El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI", *Itsas memoria*, nº 4, (2003); "Guerre et expansion commerciale : le rôle des Basques dans l'empire espagnol au XVIe siècle", *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 2001, nº 48, 2/3; "El rey, el crecimiento de la red vizcaína y la defensa del imperio español (1500-1630)", en GUTIÉRREZ, J. R. et alii: *Felipe II y el oficio de rey: la fragua de un imperio*, Madrid, 2001; "Les fonctions portuaires du Pays Basque espagnol au XVIe et au début du XVIIe siècle", en *Actes du Lème Congrès d'Études Régionales de la Fédération Historique du Sud-Ouest*, Bordeaux, 1999; "Emigración, redes vascas de negocios y poder en el imperio español (1500-1630) : un punto de partida", en *Historias*, México, 1999, t. 42; "Un marché international inattendu: Bilbao dans les années 1560", *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, Bordeaux, 1998; "Mercaderes vascos y castellanos en Europa durante el siglo XVI: cooperaciones y rivalidades", en CASADO ALONSO, H. (Dir.): *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, 1995; "Les marchands basques espagnols et l'espace atlantique au XVIe siècle", *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, Bordeaux, 1995; "Des financiers de la mer: les marchands de Bilbao au XVIe et au début du XVIIe siècle", en *18e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*, Pau, octobre 1993; "Nantes et le commerce Atlantique : les relations avec Bilbao au XVIe siècle", *Annales de Bretagne*, 1993, t. 100, nº 3.

112 BILBAO BILBAO, L. M.: "El comercio marítimo de la villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI", *Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*, vol. XII, (2003), pp. 225-276.

do<sup>113</sup>, podemos concluir que tenemos un buen conocimiento del puerto de Bilbao y su comercio en el XVI.

No podemos decir lo mismo sobre Bilbao en el XVII, aunque en los últimos años se ha hecho un esfuerzo, pero aún faltan por esclarecerse los aspectos principales. Sobre todo porque habiendo fuentes para ello ni siquiera tenemos una visión fiable del tráfico de su puerto y mucho menos del volumen y naturaleza de los intercambios<sup>114</sup>.

Bilbao en el XVIII es por otra parte ampliamente conocido, y no sólo porque ya con anterioridad se le había prestado alguna atención a este siglo bilbaino, sino porque se ha continuado trabajando en su estudio tanto globalmente<sup>115</sup> como en forma más fragmentaria<sup>116</sup>. Incluso se han hecho aportaciones que plantean los aspectos financieros del comercio internacional<sup>117</sup>.

De hecho esta especial atención al siglo de las Luces se ha traducido también en la biografía de comerciantes pues a las anotaciones de las obras de Basurto y Zabala hay que añadir, como hecho singular la de Priotti sobre los Echeverri del siglo XVI y las dieciochescas biografías de Gardoqui, Gómez de la Torre y otros comerciantes

113 FERNÁNDEZ de PINEDO, E.: “Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao en los años 80 y 90”, *Las sociedades ibéricas y el mar a fines del siglo XVI. Tomo IV. La Corona de Castilla*, Madrid, 1998, pp. 115-135; del mismo autor “Bilbao en la Edad Moderna”, en TUSELL GÓMEZ, J.: *Bilbao a través de su historia*, Bilbao, 2004.

114 ZABALA URIARTE, A.: “The Consolidation of Bilbao as a Trade Centre in the Second Half of the Seventeenth Century”, en *Research in Maritime History*, nº 15, Newfoundland, 1998, pp.155-175; del mismo autor “Cambios estructurales y desarrollo mercantil 1660-1680”, *Bidebarrieta*, XII vol. I, (2003), pp. 417-441; “El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII”, *Itsas Memoria*, nº 4, (2003), pp. 297-313; “Les liessons marchands entre Bilbao et quelques ports du nordouest de la France pendant la premiere moitie du XVII<sup>e</sup> siècle (1610- 1620)”, (en prensa). Un caso insólito, aunque no sea más que por su lugar de edición es el trabajo de SÁNCHEZ BELÉN, J. A.: “Bilbao y el comercio de importación anglo-holandés durante la guerra de reuniones de 1684”, en RODRÍGUEZ CANCHO, M.: *Historia y perspectivas de investigación. Estudios en memoria del profesor Ángel Rodríguez Sánchez*, Mérida, 2002.

115 ZABALA URIARTE A.: *Mundo Urbano y Actividad Mercantil, Bilbao 1700-1810*, Bilbao, 1993.

116 BILBAO BILBAO, L. M.: “El comercio hispano-británico de lanas en el siglo XVIII. Una reconstrucción”, en *Antiguo Régimen y Liberalismo. Homenaje a Miguel Artola. 2. Economía y sociedad*, Madrid, 1995, pp. 43-59; del mismo autor, “Exportación de lana española y demanda británica en el siglo XVIII”, en RUIZ, F. y GARCÍA SANZ, A. (Eds.): *Mesta, trashumancia y lana en la España Moderna*, Barcelona, 1998, pp. 303-330; “Exportación de lanas y finanzas públicas. La política arancelaria en el comercio lanero español, 1750-1827”, en *El negocio de la lana en España (1650-1830)*, Pamplona, 2001, pp. 347-686. FERNÁNDEZ de PINEDO, E.: “La production et la vente des laines destinées à l’exportation dans l’Espagne Moderne (XVII<sup>e</sup>. XVIII<sup>e</sup> siècles)”, en FONTANA G. L. et GAYOT, G. (Eds.): *Wool: Products and markets (13th-20th century)*, 2004; URIARTE AYO, R.: “The Anglo- Spanish Trade Through the Port of Bilbao During the Second Half of the 18th Century: Some Preliminary Findings”, en *First International Congress of Maritime History*, Liverpool-England, 1992.

117 GUTIÉRREZ MUÑOZ, C.: *Comercio y Banca. Expansión y crisis del capitalismo comercial en Bilbao al final del Antiguo Régimen*, Bilbao, 1994.

de la plaza<sup>118</sup>. Por lo demás hay que señalar que la práctica de la biografía no se ha extendido tampoco por el resto de la costa.

Y en lo relativo a la vertiente americana de toda ésta cuestión, después de los “trabajos” del centenario se ha publicado algunos estudios de referencia ineludible, tanto producidos en el propio País Vasco como fuera e él<sup>119</sup>. Y no se hace una referencia más amplia pues en alguno de ellos se puede encontrara la bibliografía más actual. En todo caso, como se ha señalado anteriormente, conviene prestar cierta atención al comercio del bacalao<sup>120</sup>, entre otros productos especiales como puede también ser el tabaco<sup>121</sup>, ambos americanos.

Pero como se ha dicho hay otras líneas de investigación que se han abierto estos años, líneas que tienen en parte soportes materiales e institucionales precisos pero que, en otros casos responden mas bien a propuestas de tipo historiográfico. En este sentido es cierto que la creación de la revista *Itsas Memoria*, varias veces citada, ha permitido la puesta a punto de un foro no solo de publicación sino también de incitación a la investigación en el País Vasco de cuestiones fundamentalmente marítimas, pero sin desdeñar las comerciales; pero también lo es que foros como la Asamblea de Puertos han contribuido notablemente a la producción historiográfica que nos interesa.

Hacia tiempo que historiadores del relieve de Domínguez Ortiz<sup>122</sup> nos habían señalado la estrecha relación existente, en ciertos momentos históricos y en medio de conflictos políticos muy concretos, entre política y comercio internacional. Evidente-

---

118 CALDERÓN CUADRADO, R.: *Empresarios españoles en el proceso de independencia norteamericana. La casa Gardoqui e hijos de Bilbao*, Madrid, 2004; ALCORTA ORTIZ de ZÁRATE, E.: *Hombres de negocios y Familia en el siglo XVIII: Los Gómez de la Torre*, Pamplona, 2002. Sobre los Ordeñana, una casa de segunda fila RIBECHINI PLAZA, C.: *Venturas y desventuras de un mercader en el Bilbao del XVIII*, San Sebastián, 1995.

119 ESCOBEDO MANSILLA, R. et alii (Eds.): *Comerciantes, mineros y Nautas. Los vascos en la economía americana*, Vitoria, 1996. Se trata de diecinueve trabajos que tratan de comercio y navegación. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F.: *Comerciantes vascos en Sevilla 1650-1700*, Vitoria, 2000, o MARTÍNEZ del CERRO GONZÁLEZ, V. E.: *Una comunidad de comerciantes: navarros y vascos en Cádiz, (segunda mitad del siglo XVIII)*, Vitoria, 2000.

120 ASPIAZU ELORZA, J. A.: “La pesca del bacalao, su preparación y comercialización en Guipúzcoa en la Alta Edad Moderna”, en *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, vol. VII, (1988-89), pp. 85-110.

121 TORRES SÁNCHEZ, R.: *Tabaco y economía en el siglo XVIII*, Pamplona, 1999; y también Actas de la sesión B2: “El tabaco en la Historia Económica” del VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, Santiago de Compostela, 2005 (inédito).

122 DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: “El almirantazgo de los países septentrionales y la política económica de Felipe IV”, *Hispania*, vol. VII, nº 27, (1947), pp. 272-290, del mismo autor unos años después “Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV”, *Hispania*, vol. XXIII, nº 89, (1963), pp. 71-100.

mente no es nada nuevo. Sin embargo la historiografía general española no se había preocupado, por lo común, de esta vertiente de las relaciones internacionales<sup>123</sup>.

Tengo la impresión de que la situación a cambiado notablemente, y creo que puedo atribuirle la condición de causante de este cambio a una obra en concreto; aunque entiendo que no es una afirmación que pueda hacerse sin matices y que, probablemente deba preguntarse a quienes afecta más directamente. En 1982 se publica en Oxford la obra de J. Israel<sup>124</sup>, obra que no se traduce al castellano hasta 1997, pero que para entonces ya era citada con alguna regularidad por los profesionales españoles. Realmente ya se había insistido con anterioridad en el valor de la guerra económica en tiempos de los Austrias, pero me atrevo a decir que pocos trabajos como éste hacen del comercio el eje de la negociación.

Pero además en 1984 el *Comité Español de Ciencias Históricas* se encarga de articular un espacio de relación relativamente estable entre historiadores españoles y de los Países Bajos. Dicho espacio, consistente en la celebración de coloquios alternativamente en uno y otro país, deja un amplio legado de conocimiento de la historia bilateral, aunque no todas las actas de dichos encuentros se hayan publicado —al menos a mí no me consta<sup>125</sup>. Pero es que además desde 1982 venía publicándose la revista *Diálogos Hispánicos* de Ámsterdam, que aunque casi exclusivamente está destinada a cuestiones de literatura y lingüística, en alguno de sus números han aparecido trabajos de historia<sup>126</sup>.

---

123 Como casos singulares pueden citarse BASAS FERNÁNDEZ, M.: “Mercaderes y Corsarios españoles en torno a la paz de las Damas”, *Hispania*, vol. XXII, nº 87, (1962), y en el siguiente número de la misma revista CÁRDENAS VILAR, R.: “Un gran proyecto anti-holandés en tiempos de Felipe IV. La destrucción del comercio rebelde en Europa”, *Hispania*, vol. XXII, nº 88, (1962), pp. 542-558; EIRAS ROEL, A.: “Desvío y Mudanza de Francia en 1616”, *Hispania*, vol. XXV, nº 101, (1965), pp. 521-560; LABORDA MARTÍN, J. J.: “Materiales para el estudio de la política comercial durante el primer reinado de Felipe V: el valor ilustrativo del caso vizcaíno, (1700-1727)”, *Cuadernos de investigación histórica*, nº 5, (1981), pp. 73-112; ECHEVARRÍA BACIGALUPE, M. A.: “Un episodio en la guerra económica hispano-holandesa: el Decreto de Gauna, (1603)”, *Hispania*, vol. XLVI, nº 162, (1986), pp. 57-91; PARKER, G.: “Guerra y cambio económico: los costos de la revuelta holandesa”, en *España y los Países Bajos (1559-1659)*, Madrid, 1986, y más recientemente el muy interesante trabajo de GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988.

124 ISRAEL, J. I.: *La República Holandesa y el mundo hispánico 1606-1661*, Madrid, 1997.

125 Según creo se llegaron a celebrar seis reuniones, la última en 1996; y sólo se han publicado completas las actas de las dos últimas. No obstante ello hay que reconocer a tales encuentros (además de las aportaciones efectivas) la capacidad que tuvieron para involucrar en la investigación de la historia bilateral a varios, hoy prestigiosos, modernistas.

126 Por ejemplo en su número 11 de 1993 se dedica a la historia de América y el 16 de 1995 a publicar las actas de los encuentros históricos citados mas arriba

Sea como fuere, desde esos años, los trabajos de relación entre política y comercio han abundado; historiadores prestigiosos como Gelabert<sup>127</sup>, y otros<sup>128</sup>, han hecho aportaciones muy valiosas para la historia del comercio Cantábrico. Y esto es así, en especial porque sus estudios tienen por objetivo aspectos relevantes del mismo, aunque eso sí, con una perspectiva general. Con todo hay que apuntar que la mayoría de estas visiones se han dirigido a las relaciones hispano holandesas, siendo escasos los trabajos semejantes referidos a Francia<sup>129</sup> o a Inglaterra.

Pero la investigación no se ha limitado a tal corsé. De la mano de los primeros trabajos, pero también de la de algunas instituciones se ha despertado un interés paralelo por el comportamiento de las comunidades mercantiles holandesas y flamencas. Hay en este sentido tanto referencias bibliográficas generales<sup>130</sup> como estudios sobre las comunidades locales y sus actividades.

---

127 GELABERT GONZÁLEZ, J. E.: “La guerre et les alterations des relations commerciales entre les villes de la façade atlantique (1567-1609)”, en SAUPIN, G. (Ed.): *Villes Atlantiques dans l'Europe Occidentale du Moyen Âge au XXe siècle*, Rennes, 2006; del mismo autor, “Comercio, guerra y paz en los puertos atlánticos (1598-1609)”, en FORTEA, J. I. y GELABERT, J. E. (Eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander, 2006; “Las repercusiones sobre el comercio atlántico de la guerra y la política, (siglos XVI y XVII)”, en FERNÁNDEZ de PINEDO E. et alii: *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar*, Portugalete, 2006.

128 ECHEVARRIA BACIGALUPE, M. A.: “Presentación: Guerra y economía en Flandes, siglos XVI y XVII”, *Svdiá Histórica Historia Moderna*, vol. 27, (2005); del mismo autor, “La cooperación económica Hispano Holandesa 1637-1639”, *Hispania*, vol. LIV, nº 187, (1994); “Las relaciones económicas hispano holandesas y los tratados de 1648-50”, *Diálogos Hispánicos de Ámsterdam*, nº 16, (1995); CARRASCO VÁZQUEZ, J.: “Contrabando, moneda y espionaje, (el negocio del vellón: 1606-1620)”, *Hispania*, vol. LVII, nº 197, (1997); HERRERO SÁNCHEZ, M.: “Las relaciones económicas entre la monarquía hispánica y las Provincias Unidas, 1648 a 1680. La red consular holandesa en los puertos españoles”, en ALVAR, A., BERNARDO, J. M., MOLAS, P. (Cords.): *Espacios Urbanos, mundos ciudadanos. España y Holanda, (s. XVI-XVIII)*, Córdoba, 1998; del mismo autor, “La política de embargos y el contrabando de productos de lujo en Madrid (1635-1673). Sociedad cortesana y dependencia de los mercados internacionales” *Hispania*, vol. LIX, nº 201, (1999).

129 Hay una obra que se puede considerar un clásico y que afecta al comercio del Cantábrico especialmente en lo que hace a Guipúzcoa ZYLBERBERG, M.: *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808*, Paris, 1993, pero también hay que ver SÁNCHEZ BELÉN, J. A. y RAMOS MEDINA, M. D.: “La Junta de Represalias de 1667 y el comercio de géneros de Francia”, en LOBO, M. y SUÁREZ, V. (Eds.): *El Comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, y también ALLORZA APARICIO, A.: “Guerra económica y comercio europeo en España, 1624-1674: las grandes represalias y la lucha contra el contrabando”, *Hispania*, vol. LXV, nº 219, (2005), pp. 227-279.

130 SANZ AYÁN, C.: “La figura de los arrendadores de rentas en la segunda mitad del siglo XVII: La renta de lanas y sus arrendadores”, *Hispania*, vol. XLVII, (1988); de la misma autora “Negociadores y capitales holandeses en el sistema de abastecimiento de pertrechos navales de la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII”, *Hispania*, vol. LII, nº 182, (1992); “Asentistas Holandeses en las finanzas de la Monarquía Hispánica, (1680-1715)”, *Diálogos Hispánicos de Ámsterdam*, nº 16, (1995); “Las redes financieras franco-holandesas y la lana en el tránsito del siglo XVII al XVIII”, en GONZÁLEZ ENCISO, A. (Ed.): *El negocio de la lana en España, (1650-1830)*, Pamplona, 2001; “Financieros de Felipe V en la Guerra de Sucesión. Huberto Hubrecht”, en CRESPO SOLANA, A. y HERRERO SÁNCHEZ,

Aunque en muchos sentidos muy lejos de lo referido a los Países Bajos, pero al menos en lo geográfico cerca, está Suecia. En 1997 se iniciaron en Madrid los *Encuentros Históricos Suecia España*. En su tercera edición de 1999 tuvieron como hilo conductor el comercio y aunque el protagonismo recayó en la ciudad anfitriona: Cádiz, algunos trabajos incidieron en la cuestión de la vertiente económica de las relaciones internacionales, cuestión que tratándose del norte de Europa ineludiblemente afecta al comercio cantábrico<sup>131</sup>.

En una posición compleja, entre lo interno y lo internacional están las cuestiones relacionadas con Portugal, cuestiones que también en los últimos años han merecido una cierta atención de los historiadores. Relaciones que, por otra parte tienen casi ineludibles repercusiones comerciales y, por ende, repercusiones en el comercio cantábrico; tanto desde el punto de vista de los hechos en sí mismos como desde el de sus protagonistas<sup>132</sup>.

Aunque el tema de los extranjero supera con mucho el marco de esta páginas y todo lo dicho sobre holandeses, franceses o portugueses es sólo una pequeña parte de lo publicado, si analizamos la geografía del comercio cantábrico vemos que estos colectivos y el formado por ingleses e irlandeses son los interlocutores ordinarios del comercio del norte de España, No tengo noticias sobre el colectivo inglés y sus asentamientos comerciales en el cantábrico pero sí del irlandés, colectivos que ha sido objeto de atención. En opinión de María del Carmen Saavedra, esta atención a

---

M.: *España y las 17 Provincias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica, (XVI-XVIII)*, Córdoba, 2002; FAGEL, R.: "Gregorio de Ayala un mercader español y su familia en los Países Bajos de Carlos V: un caso extraordinario", *Diálogos hispánicos de Ámsterdam*, nº 16, (1995); del mismo autor, "Guerra y comercio en los Países Bajos. El control del comercio en tiempos de guerra a través de las ordenanzas, (1506-1559)", *Studia Histórica. Historia Moderna*, nº 27, (2005); EBBEN, M.: "Corona y comerciantes, García de Yllan un mercader al servicio de Felipe V", *Diálogos hispánicos de Ámsterdam*, nº 16, (1995); ZABALA URIARTE, A.: "Los holandeses en Bilbao; la reconstrucción de la comunidad tras el tratado de Münster", *Bidebarrieta*, XVII, (2006), pp. 147-185.

131 MARTÍNEZ RUIZ, E.; PI CORRALES, M. de P.: "Guerra y Comercio. La propuesta de un tratado comercial Hispano-Sueco a mediados del siglo XVIII", en RAMOS SANTANA, P. (Cord.): *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Cádiz, 2000; LAVANDEIRA HERMOSO, J. C.: "Política y comercio de mediados del siglo XVIII: Algunos informes del Marqués del Puerto desde la embajada española en Suecia", en RAMOS SANTANA, (Cord.): *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Cádiz, 2000, y no se olvide que, además el citado marqués era miembro de una familia de comerciantes bilbaínos, aunque el trabajo en cuestión proporciona escasa información.

132 LÓPEZ BELICHON, B. J.: "Sacar la sustancia al reino. Comercio contrabando y conversos portugueses, 1621-1640" *Hispania*, vol. LXI, nº 209, (2001); CARRASCO VÁZQUEZ, J.: "Contrabando, moneda y espionaje. (El negocio del vellón: 1606-1620)", *Hispania*, vol. LVII, nº 197, (1997); EBBEN, M.: "Un triángulo imposible: La corona española, el Santo Oficio y los banqueros portugueses, 1627-1655", *Hispania*, vol. LIII, nº 184, (1993); ZABALA URIARTE, A.: "La communauté marchande portugaise dans les ports de Bilbao et Saint-Sébastien au début du xvii<sup>e</sup> siècle", en SAUPIN, G. (Ed.): *Villes Atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Age au XX siècle*, Rennes, 2006, pp. 179-204.

los irlandeses en España hay que inscribirla en el contexto de la conmemoración del *IV Centenario de la batalla de Kinsale*<sup>133</sup>.

Para cerrar este apartado del trabajo quisiera llamar la atención sobre un cúmulo de información ya procesada que es, sin embargo, de difícil acceso y que resulta además lamentablemente objeto de poca difusión. Me refiero a las tesis doctorales. Trabajos como el de Ramón Fernández Guerra sobre *El fletamento en el litoral cantábrico durante el siglo XVIII* o el de María Cristina Guimarás de Almeida sobre las relaciones comerciales luso- españolas (1774-1860) que fue defendido en Pamplona el año 2002 y que aunque trata poco lo que aquí nos trae pues a pesar de su título casi toda la reflexión comienza en 1796, son tan sólo una muestra y de referencia inexcusable. Los hay en varias universidades y es difícil dar con ellos, pero un estado de la cuestión exhaustivo debería intentarlo<sup>134</sup>.

## 5. Carencias y nuevas cuestiones

Creo que podemos afrontar este último tramo de la reflexión en un triple plano, el de los déficits de la interpretación clásica, algunos nuevos conceptos, en mi opinión no suficientemente debatidos y, desde luego poco desarrollados y, por último, el de ciertas cuestiones que ni siquiera han sido planteadas y que a la vista de otras experiencias podríamos estudiar.

### *Las carencias en el concepto tradicional*

Desde el punto de vista de las preocupaciones clásicas en la historia del comercio marítimo creo que las carencias son evidentes, las páginas que preceden son un testimonio de ello.

Es obvio que falta una visión de conjunto, pero no la hay probablemente porque faltan datos, porque hay aún trabajo que hacer. Quizás podamos decir que conocemos razonablemente el entramado normativo e institucional, pero yo creo que aún queda

133 Dos obras recogen variados trabajos al respecto, por una parte, GARCÍA HERNÁN, D. et alii. (Eds.): *Irlanda y la monarquía hispánica: Kinsale, 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, Alcalá, 2002, en la que se pueden encontrar trabajos que abordan la cuestión de las relaciones comerciales y otros que tratan de la presencia de estos irlandeses en Galicia, y O'CONNOR, Th. et LYONS, M. A. (Eds.): *Irish Communities in Early-Modern Europe*, Dublín, 2006. Pero a nivel local y en el Cantábrico hay que recordar BILBAO ACEDOS, A.: *The Irish community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublín, 2003, o SAAVEDRA VÁZQUEZ, M. C.: "El Exilio Irlandés en Galicia en el siglo XVII", *Congreso Internacional Galicia e Irlanda*, Santiago de Compostela, 2004, de la misma autora, "La comunidad irlandesa de La Coruña, 1580-1650", *Homenaje a José García Oro*, Santiago de Compostela, 2002, pp. 315-330.

134 En este caso debo de agradecer al profesor Agustín González Enciso, director de la tesis, el que me facilitara una copia.

faena por cerrar. Sólo si nos referimos al entramado administrativo del comercio internacional el citado trabajo de José Luís Orella evidencia hasta que punto el mismo era complejo. Y hemos de reconocer que al respecto salvo el notable trabajo de Angulo sobre las aduanas, y algunas nociones sobre las alcaldías de sacas, queda mucho por aprender. Lo mas relevante sin embargo es que esta es la situación en lo que hace al País Vasco pero es que, en el resto de las jurisdicciones de la costa, la falta de noticias es, a lo que a mi me consta, casi total. Administradores de aduanas, escribanos de marina y jueces de contrabando, visitadores y otros agentes reales, en la mayoría de los casos, ni siquiera sabemos quienes eran<sup>135</sup>. De hecho, en el caso de los visitadores a veces ni tenemos noticia de su existencia, y eso que hubo inspecciones generales de toda la costa ante las sospechas de connivencia generalizada de las autoridades, con comerciantes y transportistas, para defraudar a la Real Hacienda, en mas de una ocasión; hubo también “visitas” de lonjas de todos los comerciantes, en los casos de embargos o confinaciones por causa de guerra, e incluso se dieron encomiendas particulares. Pero sólo conocemos retazos sueltos.

Se dirá que se ha avanzado mucho en el conocimiento de los Consulados, y es así, pero estamos todavía en la superficie de la cuestión. Por no haber no hay ni un estudio comparado de las ordenanzas de todos ellos vistos en su conjunto. Los autores insisten en que están las de Burgos y Bilbao, los bilbaínos insistieron en que las de San Sebastián eran copiadas y luego, tras la reforma de las Ordenanzas de Bilbao, los nuevos Consulados del XVIII en parte copiaron a aquellas. Pero este es un esquema general, lo cierto es que no tenemos certeza de ello.

Todos los estudiosos señalan el carácter más o menos oligárquico o patricio de la institución, pero hay pocas investigaciones acerca de su vida interna. Es cierto que el de Burgos perdió pronto protagonismo, que del de San Sebastián casi no queda documentación y que los de Santander y A Coruña tuvieron una vida relativamente efímera. También es cierto que la documentación mas frecuente, cuando la hay, que no es siempre, son los Libros de Actas y estos son poco recomendables. Pero también es cierto que, sin entrar en la prosopografía, en el simple plano de la historia general de la institución, estamos desasistidos.

Es más: sabemos que hubo, en amplias zonas de la costa cantábrica, actividad comercial notable desde el siglo XVI a fines del XVIII, sin que mediara la autoridad de ningún Consulado, y sin embargo no conocemos cómo se afrontaban en esas ju-

---

135 Sabemos que hacia mediados del XVIII era comisario ordenador de marina en Santander Juan de Isla. Vid. MAÍSO GONZÁLEZ, J.: *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. de Isla y Alvear*, Santander, 1990, aunque la monografía en cuestión no trata de su labor como Juez Ordenador de Marina.

jurisdicciones los pleitos internos de la comunidad mercantil, siempre tan especial (en general la bibliografía apunta a la competencia de las cofradías de mareantes o pescadores, a las autoridades locales, en función de lo que se derive de las ordenanzas municipales...). En Bilbao, si sirve de ejemplo, antes del Consulado hubo una Cofradía, de la que, por cierto tampoco sabemos gran cosa; en Bermeo en la Baja Edad Media la Cofradía tenía algunas atribuciones que luego recaerían en el Consulado bilbaíno...

Y todo ello por no recordar que durante mucho tiempo todo este entramado era “gestionado” por particulares, o era jurisdicción mas o menos discutida con autoridades y notables locales; y hemos de reconocer que poco sabemos de los arriendos y sus condiciones, pero tampoco gran cosa de la función de las autoridades municipales o de los Corregidores y Gobernadores.

Todo ello sin entrar, que no corresponde, en la vertiente meramente jurídica de la cuestión respecto de la cual quienes tienen que decir son los historiadores del derecho y otros expertos en la materia.

Siendo las cosas así en la vertiente institucional, en el conocimiento efectivo del comercio también hay amplio campo de trabajo por tratar. Y ello sin recurrir a la obviedad de que no hay una visión general.

Un primer nivel, el más amplio, el regional tampoco está satisfecho en ninguna de las jurisdicciones históricas; como tampoco, salvo la obra de Guiard para Bilbao -con las limitaciones que se quieran- hay una historia de uno sólo de los puertos, historia marítimo comercial, para toda la modernidad.

Desde el punto de vista sectorial, el de los objetos del comercio, es cierto que se ha trabajado mucho en el estudio del negocio lanero, pero tampoco disponemos hoy por hoy de una síntesis fiable. Yo creo que hay datos para intentarlo, de hecho hay datos cuantitativos para casi todos los puertos, y a lo largo de las tres centurias, y hay suficiente información cualitativa; quizás lo que peor conocemos no es la oferta, la vertiente hispana de la cuestión, sino las características de la demanda y los mecanismos seguidos por la misma para proveerse en cualquier coyuntura.

El hierro, siendo importante, lo es menos, y también lo conocemos peor. Sabemos cosas sobre el XVIII, pero aparte de cierta información sobre el XVI, insuficiente, estamos casi ignorantes de su comportamiento en el XVII. Algo se ha investigado de su significación en el mercado portugués, pero resulta incomprensible que siendo Francia, así como Inglaterra, uno de sus mercados terminales más frecuentes, sepamos tan poco sobre los mercados del hierro en tales países. Por no tener no tenemos ni siquiera series de precios que nos ayuden a entender el funcionamiento del mercado. Que decir por lo tanto de compradores en los puertos, o de destinatarios últimos, fabricantes, del mismo.

Es cierto que, al igual que acontece con la lana, una parte de este trabajo corresponde hacerlo a los países de destino; o al menos hay que hacerlo en aquellos lugares. Pero sea de una forma u otra lo cierto es que estamos muy desorientados al respecto. Otros productos como el vino han sido objeto de investigaciones bilaterales muy eficaces. Bien es verdad que se trata de trabajos sobre el vino portugués o el francés, no el español.

No estamos mejor dotados sobre los objetos de importación. De hecho se trata de una investigación harto más complicada; sobre todo porque por nuestra parte falta mucha información. Aunque se puede hacer mucho más de lo hecho. Es cierto que ni la información aduanera ni la de los registros portuarios, donde los hay, es muy explícita al respecto, pero los protocolos notariales sí suelen serlo.

Tengo la impresión de que el único sector en el que pueden darse avances considerables es el de la pesca pues ni siquiera se ha hecho un estudio minucioso de los derechos aduaneros y hay datos abundantes. Tanto en Inglaterra como en Estados Unidos hay información complementaria a la nuestra, sobre todo en este último país, como lo demuestra la monografía sobre Gardoqui. De modo que podríamos salir de las simples estimaciones sobre las cantidades importadas, ahondar en la línea del reciente trabajo de Isabel Miguel utilizando las cuentas del Consulado de Burgos y otras fuentes semejantes y entrar en un conocimiento más profundo de un mercado, en todo caso relevante. Pero es verdad que todo ello apunta no tanto a una visión larga de trescientos años como a un coyuntura secular del XVIII. Y lo cierto es que el juego de demandas bacalao-sardina da mucho de sí a lo largo del tiempo.

Más complejo, también más relevante, es el mercado textil. Las aproximaciones existentes a las importaciones de tejidos son escasas. La información aduanera es nula; los datos disponibles del XVI casi inexistentes salvo por vía notarial. Para el XVII una grosera aproximación puede hacerse para el puerto de Bilbao, pero tengo mis dudas sobre su última significación. Hay datos más detallados en Bilbao entre 1735 y 1800, pero es un trabajo que está también por hacer. De modo que caben reticencias acerca de las posibilidades de una visión de larga duración sobre las importaciones españolas de textiles.

Si de las visiones largas pasamos a unas secuencias seculares, para las que la cuestión está bien situada, pues las cesuras de la muerte de Felipe II y la de la guerra de Sucesión así como la de la Guerra de Independencia, son significativas a nivel comercial, hemos de decir que tampoco es como para sentirse despreocupados. También hay mucho por hacer.

Puede decirse que el siglo XVI, a nivel general está bastante investigado. Es evidente que los datos de Lapèyre tienen que ser complementados en parte con los de Ulloa (el mismo hispanista recuerda en la contraportada de su obra que ésta había

sido elaborada en su totalidad sin conocer el trabajo sobre la hacienda de Felipe II), pero también que los trabajos citados de Bilbao, Casado, Priotti, Uriarte o Saavedra lo han hecho posible. En cuanto a las historias portuarias parece que no podrá avanzarse mucho más. En San Sebastián no ha fuentes, tampoco en Pasajes; Deva tiene su protagonismo en el XVI, y ya está estudiado. Bilbao además de la obra de Guiard cuenta con los trabajos del XVI de Priotti y otros; el resto de los puertos vizcaínos habían dejado de ser comercialmente activos de forma relevante. En las Cuatro Villas de la Costa las historias locales son muy parcas. Hace tiempo José Luis Casado hizo una sucinta exposición sobre Santander y más recientemente Ramón Lanza ha proporcionado unos datos sobre Laredo, pero verdaderamente no hay un trabajo que pueda considerarse suficiente; otra cosa es que las fuentes no sean en este caso, como en otros muy explícitas. Para Asturias el trabajo de Barreiro establece los límites de lo posible, y la historia comercial de sus puertos es verdaderamente escasa y en general, salvo excepciones vinculada con Andalucía. Algunos datos pueden espigarse de algunos puertos gallegos, pero yo creo que es donde más posibilidades de trabajo, en lo que hace a este siglo XVI, hay por hacer.

En lo que hace al XVII no cabe sino decir que algunas excepciones no alteran el hecho general de que es el siglo menos estudiado. Tanto a nivel general, como al regional e incluso al local de las historias portuarias. Y eso que es un siglo en el que se producen cambios importantes. A lo largo de este siglo la relativamente abierta actividad marítima comercial del Cantábrico durante el XVI se va restringir de forma radical. En parte estoy convencido de que influyen en ello cuestiones de tecnología tales como el tamaño cada vez mayor de los navíos que se dedicaban al comercio internacional, y las limitaciones de unos puertos siempre difíciles. Pero no sólo eso. Es cierto que también influyó y mucho la situación política internacional y un corso que infestó el cantábrico hasta límites esterilizantes. Pero tampoco eso lo explica todo, entre otras cosas porque no nos aclara cuál es la razón por la que unos puertos siguieron teniendo, pocas o muchas, sus conexiones internacionales y otros sin embargo prácticamente desaparecieron de las rutas del gran comercio.

Por el contrario el Siglo de las Luces es un período bien conocido. En mi opinión tanto a nivel general como en el regional. Con la salvedad de una Guipúzcoa que parece girar en torno a la Compañía de Caracas, lo que es poco probable, sabemos bien como funcionaron tanto las áreas como puertos principales, ya bien definidos, de la costa. Es cierto que se trata de un conocimiento desigual; pero es que las fuentes son distintas y no todas permiten la misma aproximación al comercio.

Está elaborada una visión de conjunto. Hay estudios regionales sobre Vizcaya, las Cuatro Villas y Asturias; falta Galicia. Hay también estudios portuarios monográficos sobre Bilbao, Santander y Coruña, salvando San Sebastián lo que falta son

algunas monografías complementarias de puertos de algo menor consideración como el de Gijón o los del Atlántico gallego.

Como ya se ha apuntado antes, si bien hay que reconocer un notable avance en el conocimiento del comercio americano, quizás quede por intentar una cierta cuantificación, tanto de viajes como de mercancías.

En todo caso del XVI al XIX una parte del problema estriba en las fuentes. Parece obvio que las más evidentes, series aduaneras e impuestos portuarios, han sido adecuadamente utilizadas y aunque pueda quedar algo por hacer, es lo menor. Hay que valorar, en lo que aportan, las nuevas investigaciones sobre los puertos menores de Guipúzcoa a partir de los libros de manifestaciones, habrá que ver hasta cuanto dan de sí y en que medida se puede ampliar el recurso a otros puertos. Tengo con todo la impresión de que el problema, aparte de si existieron o no, esta en si han sobrevivido o no. Pero lo que parece evidente es que el camino de los protocolos notariales, camino ya trillado, está por recorrer en su mayor parte. Y hay registros notariales casi por doquier.

Trabajos locales como los que tratan del comercio de Laredo o Santander, en determinadas, épocas nos muestran las posibilidades de un esfuerzo sistemático con esta fuente. Pero no sólo eso, la utilización de los registros notariales en plazas de la relevancia de Bilbao se ha mostrado también eficaz y eso que fuentes de otra naturaleza no faltan. Pero los protocolos, por su propio origen iluminan espacios que otras fuentes dejan en la sombra. Creo que una parte importante de las investigaciones de futuro pasa por una utilización sistemática de tales registros.

Pero no sólo por ello. Tanto en Guipúzcoa como en Vizcaya, Santander y Galicia hay un nicho documental que en el caso del Señorío ha sido ampliamente recurrido, y aún cabe más; que en Santander también, pero que por doquier admite más dedicación. Me refiero a los documentos judiciales.

Creo, en suma que un recurso sistemático a los protocolos y a los pleitos (incluida cómo no Chancillería) junto con el recurso a las fuentes de tipo general que peden encontrarse, no en los archivos locales o regionales, sino en los generales (léase Simancas, Histórico Nacional o Indias) todavía tiene mucho que aportar.

### *Los nuevos conceptos*

Seguramente hay más conceptos que los que voy a enumerar y atender, siquiera sea un tanto superficialmente, pero en mi opinión éstos son los que han suscitado en los últimos años una mayor atención tanto internacional como local. Me refiero a la cuestión amplia del Sistema Atlántico a la mas reducida del Sistema Portuario y al debate sobre las Redes.

La cuestión del Sistema Atlántico viene de atrás<sup>136</sup> y evidentemente, aunque sólo lo sea geográficamente, es un debate y un campo de investigación, en su caso, de interés en esta reflexión. Pero no tiene sentido dedicarle en estas páginas toda la atención que merece.

Sin embargo no quiero dejar pasar la oportunidad de señalar alguna cuestión que me parece relevante por las repercusiones que tiene en el estudio y la contextualización del comercio cantábrico.

Frente a otras interpretaciones, por lo común anglosajonas y también hispanas, interpretaciones que ven el mundo Atlántico básicamente como una relación este-oeste, una conexión que hace del estudio de las relaciones con el Nuevo Mundo el eje de todas las reflexiones, y sin discutir la relevancia de tal hecho, cabe preguntarse si no hay otros mundos, otros Atlánticos que tienen un pleno sentido en si mismos. No se trata de terciar en un debate que otros vienen haciendo de tiempo atrás, se trata de plantear que si bien es posible que el sistema atlántico sea un sistema “Horizontal” el mismo no puede, creo yo, entenderse adecuadamente en tanto no se aclare suficientemente cómo se articula el propio mundo europeo en una relación de otra índole, en una relación sur-norte o norte-sur, como se prefiera. Creo que se tardaron muchos años, desde mediados de la Edad Media, en articular debidamente ese mundo, en hacer de los puertos de la fachada atlántica un mundo compartido en gran medida por marinos comerciantes y también, como no, políticos.

El proceso fue largo. En mi opinión basta ver lo tarde que el comercio español se asoma al fondo del Báltico, a San Petersburgo para darse cuenta que las geografías evidentes no lo eran tanto. El número de puertos con los que se relacionaban los marinos y comerciantes de los puertos cantábricos a lo largo de la modernidad fue ampliándose poco a poco. Y, dicho sea de paso, esto vale tanto para los puertos europeos como para los puertos atlánticos de la América del Norte, donde un sistema más abierto que el hispánico posibilitó una geografía amplia.

---

136 CÉSPEDES del CASTILLO, G.: “La Historia Atlántica”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CCIII, n.º 2, (2006), pp. 145-163, señala cómo “la historia atlántica a que Elliott se refiere es una especialidad o sub especialidad historiográfica aparecida hace no mas de diez años” lo que nos situaría en 1996. En 1999 señalan unos autores cómo se celebró en Hamburgo “una Conferencia Internacional que reunió a una serie de especialistas con el propósito de que sus aportaciones facilitasen el debate en torno a la definición del concepto de “sistema atlántico”. Vid. MARTÍNEZ SHAW, C. y OLIVA MELGAR, J. M. (Eds.): *El sistema atlántico Español (siglos XVI-XIX)*, Madrid, 2005 p. 11. Más recientemente el profesor Manuel Bustos, que participa en esta reunión y que probablemente puede dar mejor razón de lo vengo señalando apuntó: “... (Atlantic System) definición que va mas allá de lo concreto geográfico para referirse a una red de relaciones predominantemente, aunque no exclusivamente, económicas, de carácter complementario, entre ambos lados del gran océano, aunque sus ramificaciones lleguen hasta otras áreas mas lejanas, tales cómo el Pacífico o el Índico”. BUSTOS RODRÍGUEZ, M.: *Cádiz en el Sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, 2005, p. 20.

En este sentido quiero recordar aquí que, desde hace años que viene realizándose por parte de la universidad de Bretaña, tanto en Nantes como en Rennes, en el ámbito de las actividades del CRHIA, un conjunto de reuniones científicas abiertas sobre todo a historiadores (y no sólo historiadores sino inclusive geógrafos o expertos en turismo) franceses y españoles, pero también a portugueses, ingleses y de otras universidades con el ánimo de reflexionar sobre las distintas vertientes de la Ciudad atlántica.

La regularidad casi anual de las convocatorias ha ido creando un impreciso pero amplio grupo de investigadores que viene reflexionando con asiduidad sobre la articulación de ese espacio urbano mercantil atlántico al que me refiero. Esto supone, entre otras cosas que la bibliografía sobre el comercio se ha ampliado y también que, a tenor de las materias que se proponen como ordenadoras de cada convocatoria, el acervo de información se vaya homogeneizando.

Pero el Cantábrico español presenta, por otras razones, un mirador privilegiado. A lo largo del siglo XVI las amélicas de los marinos cantábricos fueron varias; la mas obvia la Hispana, pero también hay que contar con la de los cazadores y pescadores del norte. Esta segunda se trasformó en un espacio de comercio a partir de 1715, si antes no lo había sido. De modo que los armadores y marinos desde Bayona a Bayonne tenían un universo mental Atlántico que, como mínimo, abarcaba la totalidad de la costa americana conocida (que esta es también una realidad cambiante), costa de la que, entre otras cosas, fueron en parte cartógrafos, negocio comercial que se fundamenta en las amplias comunidades de comerciantes vascos o cántabros en Sevilla y Cádiz, la costa Europea y a lo menos la derrota a Canarias. La ruta de los esclavos no nos consta que fuera ordinariamente recorrida.

Lo que de ello se concluye es que pocas comunidades tenían un espacio atlántico tan amplio y tan puntualmente conocido como el colectivo marítimo comercial del norte de España.

No se trata de dar a las cosas más importancia de la que pudieran tener. No obstante creo que estos afanes contribuyen a una mejor comprensión de ese Sistema Atlántico del que se trata y además ayudan a interpretar integradamente el comercio del cantábrico. Lo que no es desdeñable.

Junto al concepto de Sistema Atlántico que tendría por lo tanto un carácter muy amplio y general, he señalado el de Sistema Portuario<sup>137</sup> y tampoco se trata de un concepto menor. Desde hace tiempo (1995) se venían celebrando algunas jornadas de estudios portuarios (creo que ahora se han cancelado) y algunas de ellas (dos)

---

137 MONGE, F.: "Los estudios sobre Historia Portuaria: una perspectiva crítica y metodológica", *Hispania*, vol. LVII, nº 198, (1998). DELGADO BARRADO, J. M. y GUIMERÁ RAVINA, A.: *Los puertos españoles: Historia y futuro, (siglos XVI-XX)*, Madrid, 2000.

vieron publicadas sus actas. Estas reuniones sirvieron para perfilar el concepto que ahora nos ocupa.

Se trata del concepto de “sistema portuario”, y en gran medida el desarrollo del comercio marítimo del Cantábrico en la Edad Moderna vendría a ser, entre otras cosas, el proceso de construcción de un sistema portuario, desde la relativa desvertebración de la costa a fines de la Edad Media, a su articulación mas o menos consolidada a principios del XVIII; y los esfuerzos por configurar un nuevo “sistema” a fines de éste siglo, esfuerzos que no cuajaron por razones externas al mundo cantábrico, razones más generales.

Esta evolución viene forzada por una relación dialéctica entre expectativas (conjunto de estímulos políticos, económicos y sociales) y costes (valor del esfuerzo de utilización en el límite tecnológico de cada momento)<sup>138</sup>.

De forma que nos encontramos ante formulaciones que afectan a un nivel más concreto que el del Sistema Atlántico a la materia que nos ocupa, a un nivel más Cantábrico. Y en este sentido, no en el de una simple agregación de información, sino en el de una interpretación todo lo integrada posible de un “mundo”, es en el que, de nuevo nuestras reflexiones están más verdes.

Me parece que una parte de los factores que hacen comprensible lo sucedido está en relación con cuestiones tecnológicas acerca de las que casi no se ha investigado. Al contrario que nosotros, por ejemplo, la historiografía francesa clásica contó con trabajos empíricos sobre la navegación aportados por profesionales, trabajos que ayudaron a entender ciertos comportamientos que las fuentes tradicionales explican sólo en parte<sup>139</sup>. Entre otras cosas me refiero a que, por ejemplo, la evolución en la construcción naval supuso un aumento paulatino del tamaño de los navíos y también de su coste. Lo primero implicaba puertos cada vez mas capaces y lo segundo, para hacer rentable el viaje, plazas comerciales cada vez mas ricas e integradas. Pero además ello implicaba capacidades de viaje-trayecto, más amplias en el tiempo-recorrido, con lo que las escalas intermedias se fueron eliminando y dejando, por ello, su aprovisionamiento en manos de un cabotaje del que poco o nada conocemos<sup>140</sup>.

---

138 GIMERÁ RAVINA, A.: “El sistema portuario español, (siglos XVI-XX)” en GUIMERÁ, A. y ROMERO, D. (Eds.): *Puertos y Sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, 1996, p. 126.

139 En este sentido es de sentir que el reto planteado en el ya lejano 1856 no se cumpliera y aún estemos ayunos de muchos conocimientos. DENOIX, C.: “Le bâtiment de commerce et la navigation après les grandes découvertes”, en *Le navire et l'économie maritime du XV au XVIII siècles*, Paris, 1957.

140 En un trabajo con otro objetivo pude comprobar que había auténticos expertos en recorrer ciertas rutas. Así Pedro Tausin hizo el viaje Bilbao-Bayona (ida y vuelta) más de 5 veces al año (casi una vez cada dos meses) durante 23 largos años. ZABALA URIARTE A.: “Aproximación a una tipología del cabotaje Cantábrico en la primera mitad del XVIII”, *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, Santander, 1978.

Es duro tener que señalar que no sabemos cuánto tiempo se tardaba en recorrer, con mar normal, un determinado trayecto. Mucho menos cuales eran los tiempos según las tipologías de las embarcaciones. Tampoco tenemos una información sistemática y sólida sobre los costos de fletamento. De modo que entre unas cosas y otras casi desconocemos por completo las claves con que se construían las decisiones más básicas de los comerciantes.

Hay incluso previamente cuestiones que ni siquiera hemos planteado. ¿Por qué un armador del norte, tanto si enviaba su navío en un convoy, como si lo hacía al cuidado único de su capitán, después de atravesar el Canal de la Mancha en su derrota hacia el sur, en lugar de llegarse a Coruña, que sobre el mapa parece lo mas próximo, lo hacía a Bilbao? ¿Sólo por razones de tornaviaje? Si fuera así podría haberse planteado también el que el puerto gallego fuera puerto de destino de un cabotaje desde la Provincias Exentas y las Cuatro Villas de la Costa para aprovisionarlo suficientemente de hierro o lana, ¿o es que el negocio no permitía tales costos? ¿Tenían miedo a los corsarios que frecuentemente merodeaban por aquellas costas? Si fuera así también lo tendrían, y con más motivo, los que se llegaban a Cádiz. La cuestión se torna más difícil si tenemos en cuenta, pues nos consta documentalmente, que algunos navíos llegaban desde el norte a los puertos vascos y luego desde allí partían a Andalucía. Que el viaje normal desde la Bretaña, desde Nantes, fuera a Bilbao se puede entender, pero desde Londres o Ámsterdam...

Podrá argüirse que se daba una situación fiscal que promovía tal uso, pero si los costos no ayudaran no creo que la cuestión fiscal fuera tan determinante, más cuando, como ya ha señalado Lanza, el privilegio fiscal al autoconsumo estaba ampliamente implantado en otras zonas del Cantábrico. Es cierto que la parte del león era el comercio internacional y no el del consumo local, pero, en todo caso, se podría haber constituido, como se hizo en Bayona en el siglo XVIII una “zona franca”, y no se hizo<sup>141</sup>... ¿Fue tan sólo una cuestión de *lobys*? Resulta difícil de entender algo así actuando durante casi trescientos años.

De modo que, y esto es a simple guisa de ejemplo, cuestiones a las que dar respuestas desde una visión integrada de todo el comercio cantábrico, por lo tanto, del “sistema portuario” del cantábrico, no faltan<sup>142</sup>. Y por tales derroteros van algunos de los mas interesantes trabajos actuales.

---

141 DELGADO BARRADO, J. M.: “Puerto y privilegio en España y los estados italianos durante el siglo XVIII” en GUIMERÁ, A. y ROMERO, D. (Eds.): *Puertos y Sistemas portuarios...* : Op. cit.

142 De todas formas conviene señalar que en opinión de E. MARTIN durante los siglos XVI y XVII lo que se da, en todo caso, es un subsistema atlántico del “Sistema Portuario Imperial”. MARTÍN CORRALES, E.: “La proyección mediterránea del sistema portuario español: siglos XVI-XVIII” en GUIMERÁ, A. y ROMERO, D. (Eds.): *Puertos y Sistemas portuarios...*

Por último me gustaría referirme a la cuestión de las redes, que, por cierto tampoco es nueva. No obstante ello podemos partir del número de los *Annales* dedicado en parte a la cuestión de los *Réseaux marchands* en mayo-junio de 2003. Se trataba de cinco artículos y no por casualidad todos ellos referidos a la época moderna<sup>143</sup>.

En un sentido clásico las redes estarían manifiestas en las naciones castellana y vizcaína de Brujas, por poner un ejemplo, en el siglo XVI; pero en un sentido más actual las naciones no son el único cobijo de las redes, éstas pueden ser familiares o nacionales, pero también pueden basarse en otro tipo de relaciones personales más abiertas, como es el caso de los comanditarios y asociados u otros que puedan irse definiendo en el curso de las investigaciones.

Sea como fuere, se trata de identificar los circuitos de información, dinero y mercancías que hacen posible el comercio entre dos plazas mas o menos lejanas, cuanto mas lejanas, mas basadas en una confianza que debe articularse y protegerse y no precisamente por medio de instrumentos jurídicos, que si hace falta también, sino a través de la relación personal.

Por lo tanto en su mayor parte el estudio de tales redes parte del conocimiento de las personas, de la biografía –más o menos desarrollada- de los comerciantes, del conocimiento de sus circuitos de proveedores y compradores, de sus avalistas y garantes financieros, de sus plazas de pago y cobro y también de sus informadores. Pero, en una visión más amplia, también de sus redes clientelares, de sus familiares y deudos. Y, sobre todo, de la forma en que todo ello contribuye a crear su máximo capital, la confianza y el crédito.

Se han hecho pocos trabajos con este enfoque, algunos sobre los franceses como el de Zylbelberg y ciertos artículos, todavía insuficientes para alcanzar una visión adecuada de las redes, de los portugueses, pero los trabajos sobre firmas mercantiles, con base de acción en la zona cantábrica, de hecho casi son exclusivos del siglo XVI, como las investigaciones ya citadas de Casado y sobre todo de Priotti, quien hace un amplio uso del concepto de red.

Pero hay que apuntar que lo dicho no agota los campos de reflexión en marcha. Por no tratar de la relación entre política y comercio, de lo que algo hemos visto, conviene recordar que desde hace algunos años ciertas investigaciones vienen fijándose en la relación entre comunidades mercantiles o individuos del comercio y el Poder. Lo que en el Antiguo Régimen no es, ni mucho menos una cuestión menor; ni para bien, ni para mal.

---

143 Cuatro de los textos correspondían a los presentados en el coloquio: *Comercial Networks in Early Modern World* acontecido en Florencia en octubre del 2001.

### *Ensayos metodológicos*

Dicho lo anterior, hay que aceptar, de partida que no es fácil tener información sobre todo lo que en materia de comercio se está haciendo a día de hoy; los trabajos se van conociendo poco a poco. De modo que es muy posible que haya investigaciones y propuestas metodológicas o interpretativas varias, ciertamente interesantes, que se escapen a esta reflexión.

No obstante, a guisa de ejemplo, quiero traer a colación un trabajo en mi opinión interesante y susceptible de ser tomado, con los matices debidos, como modelo de un trabajo que está, una vez más por hacer.

Me refiero al estudio originariamente en holandés y muy tempranamente editada en inglés (por lo tanto a nuestro alcance) de Lesger<sup>144</sup>. Es evidente que ni las condiciones de producción ni las del comercio holandés, y más en concreto las del entorno de Ámsterdam, son equiparables en ningún lugar del Cantábrico; pero creo que algunos de sus recursos son aplicables a una interpretación unitaria del amplio espacio de los puertos del norte de España.

El trabajo convierte a Ámsterdam en el centro de un doble mundo, un territorio interior, a la vez consumidor y proveedor, un hiterland, del que hemos hablado poco, y un mundo fluvial y litoral, además de un amplio espacio marítimo, que la ciudad pone en mutua comunicación. Y aunque el capítulo sobre la organización del tráfico marítimo parezca el más imaginativo, y probablemente metodológicamente sea el más debatible, no es el único que merece una atención detallada.

Sea como fuere esto último no es sino un simple apunte. No tengo con esta referencia otra pretensión que la de llamar la atención sobre cuestiones menos amplias que las precedentes, pero cuestiones que también e necesario afrontar si queremos llegar a un buen conocimiento del comercio cantábrico, pero también a un conocimiento homologado con el que, a día de hoy, tiene en otros lugares de su propia actividad mercantil.

## **6. Consideración final**

Sin ánimo de hacer una consideración extensa creo conveniente señalar que los últimos años han sido verdaderamente fecundos. Se ha pasado de una visión casi exclusivamente americana del comercio español, cual era la de los años 70/80 del

---

144 LESGER, Cl.: *The rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries c.1550-1630*, London, 2006.

siglo pasado, a un tiempo en el que podemos decir con fundamento que el comercio cantábrico tiene, al menos, una entidad propia.

Todavía intuyo un cierto sobredimensionamiento de la vertiente americana en los estudios sobre el comercio español, fenómeno que atribuyo, entre otras cosas, a una influencia foránea. No es que crea que el comercio americano fuera una cuestión menor, no lo era. Creo sin embargo que España como mercado era vista por los otros países, fundamentalmente Francia, Inglaterra y Holanda, como puerta de América y a ellos les interesaba ahondar en el conocimiento de esa cuestión. El título del libro de Phol sobre las relaciones de Hamburgo con España es sintomático; como también lo son los tempranos estudios de McLachlan o de Guirard.

Simplificando mucho creo en efecto que para España, para sus monarcas y gobernantes las Indias eran muy relevantes. En primer lugar proporcionaban al rey una condición que ninguno de sus “primos” tenía: era el más poderoso, tuviera o no título de emperador y ello gracias a la prolongación de la monarquía en América y Filipinas. Por otra parte, y no la menor, como sobradamente han puesto de manifiesto muchos historiadores dedicándole a la cuestión lo mejor de su trabajo, era fuente de riqueza colectiva e individual. Y además era el espacio preferente de emigración hispana, con todo lo que ello conlleva de ilusión colectiva. Y mucho más.

Pero desde el punto de vista del comercio el auténtico comercio internacional español, que también se hacía por el binomio Sevilla-Cádiz, como sobradamente ha puesto de manifiesto el profesor Bustos, era un negocio que se sustanciaba en una gran medida en el Mediterráneo y el Cantábrico.