

# LAS RELACIONES HISPANO-HANSEATICAS DURANTE EL REINADO DE FELIPE II

Carlos GOMEZ-CENTURION JIMENEZ  
Licenciado en Geografía e Historia.

*Deseando S. M. castigar y oprimir por todos caminos a los rebeldes de Holanda y Zelanda y necesitarlos de manera que se reduzcan al servicio de Dios y de sus Príncipes, ha sido advertido que convendrá se procure con los potentados y provincias de Alemania que tienen puertos marítimos que entiendan este deseo y voluntad, y asegurarles que sus vasallos y navíos sean los que han de navegar para sus reinos y que en ellos serán bien recibidos como de repúblicas libres, que no van sino a negociar y no a perturbar la paz (1). (Memorial Anónimo.)*

## El amigo hanseático.

Quizá fue la alianza española, concertada con la marina hanseática durante los años más turbulentos de la revuelta de los Países Bajos el mayor éxito de la diplomacia de Felipe II, desplegada por todo el norte de Europa a finales del siglo XVI en busca de cualquier posible coalición contra Inglaterra u Holanda. Pero también constituyó para la Hansa —junto a la activísima labor de reorganización interna desarrollada por su síndico Heinrich Sudermann— uno de los puntales básicos de su supervivencia durante la segunda mitad del siglo XVI. En torno a la década de 1580, cuando se fragua esta alianza, la comunidad hanseática había venido recibiendo sucesivamente varios golpes de importancia para su comercio y navegación:

1.º Al este, la conquista de las ciudades livonas de Narva y Dopart por los rusos en 1558, el protectorado sueco sobre Reval y la guerra de las Tres Coronas habían culminado el proceso de descontrol progresivo de los hanseáticos sobre el comercio ruso, favoreciendo, en cambio, la presencia de los ingleses y los holandeses.

2.º La decadencia de Amberes, sobre todo después del Gran Saco de 1576, había provocado graves dificultades financieras para la Liga, echando a perder las esperanzas de reanimar su factoría en los Países Bajos.

3.º Finalmente, la penetración del comercio inglés en las ciudades de Alemania occidental —Emden, Hamburgo— y del Báltico —Elbing— venía

---

(1) Archivo General de Simancas (A. G. S.). Estado, leg. 2.852, s. n.º

constituyendo otro elemento de presión para los hanseáticos, haciendo disminuir su actividad en Inglaterra y fomentando la desunión interna de las ciudades de la Comunidad (2).

Aunque resulte paradójico, es en esta época de decadencia cuando la Hansa va a disfrutar de un período de reactivación comercial como jamás había conocido antes. Y ello se deberá a tres circunstancias concretas: la escasez de cereales padecida no sólo en los Países Bajos, sino también en la península Ibérica y en Italia; la ruina de Amberes, que obligará a las grandes firmas comerciales del momento a trasladarse hacia las ciudades del norte de Alemania, y la hostilidad española contra Holanda e Inglaterra, que permitirá a los hanseáticos constituirse parcial y temporalmente en intermediarios entre el norte de Europa y la península Ibérica.

El inicio de las relaciones hispano-hanseáticas durante el reinado de Felipe II se remonta a comienzos de la década de 1580. Después de un siglo de tráfico comercial muy activo con la península (3), la presencia de los navíos hanseáticos en los puertos españoles fue disminuyendo paulatinamente durante la primera mitad del XVI, conforme se intensificaba la de sus competidores más directos, los holandeses, respaldados por la incorporación de los Países Bajos a la Monarquía de Carlos V. Algo más propicia siguió siendo su situación en Portugal, donde los antiguos *Privilegios dos alemães* les favorecían desde finales del siglo XV, a causa de los movimientos de capital que proporcionaban al comercio portugués, siempre escaso del apoyo financiero indispensable para su tráfico con Oriente (4). Pero la decadencia hanseática hay que situarla no en latitudes meridionales, sino en las mismas bases de su poder, en el Báltico, donde la rivalidad de los ingleses y los holandeses había terminado con su hegemonía y puesto en grave peligro la supervivencia de la Liga. Esta misma enemistad con Inglaterra y Holanda iba a ser precisamente lo que le uniría de nuevo con España.

Fue en los Países Bajos españoles donde se contempló con mayor interés, desde el comienzo del conflicto, la posibilidad de estrechar los lazos con la marina hanseática en perjuicio de Holanda. En 1573 D. Luis de Requesens había enviado una comisión a Dinamarca y a las *Ciudades Marítimas de Alemania* en busca de navíos de guerra para reforzar la Armada Real (5), y en

---

(2) Ph. Dollinger: *La Hanse (XV<sup>ème</sup>-XVI<sup>ème</sup> siècles)*. París, 1964, págs. 406-422.

(3) Sobre las relaciones de España con la Hansa durante los siglos XIV y XV, ver A. M. Fabie: «Apuntes para la historia sajona», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 28, págs. 30-31.

(4) Sobre el comercio hanseático en Portugal y sus privilegios: Jean Denuce: «Privilèges commerciaux accordés par les rois de Portugal aux Flamands et aux Allemands (XV<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup> siècles)», en *Archivo Histórico Portugues*. Lisboa, 1909, vol. VII, págs. 310 ss. y 377 ss.; Virginia Rau: «Privilégios y legislação portuguesa referente a mercadores estrangeiros (séculos XV e XVI)», en *Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel*, Colonia-Viena, 1970, págs. 15-30, y «Privilegios concedidos por los señores Reyes de Portugal a los Mercaderes Alemanes, Flamencos y demás extranjeros residentes en la ciudad de Lisboa, desde el año de 1452 hasta el de 1589». Biblioteca del Museo Naval, *Colección Navarrete*, t. XXIII, fol. 658, dto. 90.

(5) A.G.S. Estado, leg. 554, f. 183.

1577, muy deteriorada ya la posición naval española, el Conde de Mansfeld volvió a llamar la atención de Felipe II sobre la conveniencia de entablar una confederación con la Hansa para mantener activo el tráfico más allá de Alemania y del Sund (6). No fue, sin embargo, hasta la incorporación de Portugal a la Monarquía española cuando se vio la irremediable necesidad de aquella alianza.

Tras la anexión de Portugal, Castilla había echado sobre sus hombros el peso de un país siempre deficitario en trigo, con el inconveniente además de que las Azores, que eran el granero tradicional portugués, se habían levantado contra el Monarca español. De inmediato hubo que acudir al Duque de Parma para que intentase enviar trigo a la Península, pero éste se mostró muy pesimista, indicando que ni Inglaterra, ni Francia, ni Holanda se prestarían a ello por la contrariedad que les había supuesto la incorporación del territorio portugués a la Corona de Felipe II, de manera que sólo quedaba una solución: recurrir a los hanseáticos y asegurarles la venta de los cereales en España a precios astronómicos (7). Aquel ofrecimiento fue visto con buenos ojos por Heinrich Sudermann, síndico de la Liga, quien por entonces trataba de recabar toda la ayuda posible para excluir a los ingleses del comercio con las ciudades del norte de Alemania y del Báltico. Desde que los *Merchant Adventurers* se habían hecho con el monopolio de los paños ingleses e instalado sus factorías en Emden, Hamburgo y Elbing, había disminuido de manera alarmante el comercio de los hanseáticos en Inglaterra, por lo que ahora éstos redoblaban sus esfuerzos para expulsar a los *Adventurers* de Polonia y del Imperio. Por eso, en 1582, poco antes de la Dieta de Augsburgo, Farnesio recibió una comunicación de Sudermann a través de Jacobo van Coudenkoven, exponiéndole en un memorial las bases sobre las que se apoyaba la riqueza de Inglaterra, explicándole la razón de la contienda entre ésta y la Hansa y demostrándole la comunidad de intereses entre la Hansa y España frente a Inglaterra, Dinamarca —que controlaba el Sund— y Holanda. Como contrapartida de la ayuda hanseática a la Monarquía española, Sudermann solicitaba que Farnesio y Felipe II apoyasen sus gestiones en Augsburgo y en Polonia contra los ingleses (8). Pese al respaldo español, las pretensiones de la Hansa no tuvieron éxito en la Dieta y el Emperador se resistió a expulsar a los *Adventurers* (9), pero la común enemistad con Inglaterra continuó siendo un fuerte lazo de unión para los intereses españoles y hanseáticos.

Entre tanto, la situación de Portugal se agravaba por momentos. En 1581 hubo que abastecer de trigo la zona de Lisboa desde Extremadura y Andalucía y, en 1583, las pésimas cosechas de Castilla obligaron a redoblar los esfuerzos para obtener el cereal donde fuera. Ese año volverían a enviarse

(6) A.G.S. Estado, leg. 573, f. 100.

(7) A. Farnesio a Felipe II, 16-XI-1580, A.G.S. Estado, leg. 582, f. 71.

(8) L. Boratynsky: «Esteban Batory, la Hansa y la sublevación de los Países Bajos», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 1951, t. CXXVIII, págs. 451-500.

(9) Sumaria información del negocio que tienen las ciudades hanseáticas con la Reina de Inglaterra, A.G.S. Estado, leg. 692, f. 33.

embajadores desde Viena y los Países Bajos tratando de conseguir la ayuda de las ciudades hanseáticas para salir de la crisis (10). La respuesta afirmativa de éstas marcó el inicio de una etapa de estrecha colaboración hispano-hanseática (11).

La escasez de cereales, sin embargo, había provocado una fuerte alarma en la Península Ibérica —diez años antes de que lo hiciera en Italia— y no era cuestión sencilla de resolver, sobre todo si se tenía en cuenta que hasta entonces España había dependido casi exclusivamente de los ingleses y los holandeses para abastecerse de grano. Era necesario aprovechar al máximo la alianza con la Hansa y conseguir algo más que la simple colaboración de los transportistas nórdicos; quizá, contando con este nuevo potencial naval, fuera posible incluso interferir el tráfico enemigo en su propio centro neurálgico. En la mente de las autoridades españolas estaba bien presente el hecho de que el trigo que los holandeses llevaban todos los años a las costas peninsulares había sido adquirido a bajo precio el verano anterior en los puertos de Polonia —Danzig, Riga, Stettin—, trasladado de allí a los Países Bajos y, finalmente, el sobrante conducido a España y Portugal. ¿No sería posible interrumpir este ciclo repetido año tras año, privar a Holanda de un tráfico tan lucrativo e, incluso, del contingente de cereal indispensable para su supervivencia durante el invierno? No había más que llegar a un acuerdo con Esteban Bathory y comprar por cuenta de Felipe II toda la producción de grano de la Confederación Polaco-Lituana correspondiente a un año determinado. Luego, se le encomendaría a los hanseáticos su transporte hasta España y los holandeses quedarían burlados. No podemos estudiar ahora con más detalle ni el origen ni el desarrollo de esta fantástica idea —que provocaría ríos de tinta en la correspondencia entre Madrid, Bruselas, Viena, Colonia y Cracovia durante casi diez años— porque ya lo hicieron de forma magistral en su momento Ludwik Boratynski y Felipe Ruiz Martín (12). Pero sí nos interesa recalcar tres aspectos de aquel embrollado proyecto que determinaron su fracaso:

1.º El Monarca español no disponía de holgura financiera para realizar

---

(10) Felipe Ruiz Martín: «Los hombres de negocios genoveses en España durante el siglo XVI, en *Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel*, págs. 84-99.

(11) A. G. S. Estado, leg. 588, f. 8-9.

(12) L. Boratynski: Ob. cit. y F. Ruiz Martín: «El pan de los países bálticos durante las Guerras de Religión. Andanzas y gestiones del historiador Pedro Cornejo», en *Hispania*, núm. 84 (1961), págs. 549-579. Cabría añadir sobre estos dos estudios que la idea de comprar el trigo polaco para España parece, desde luego, anterior a la estancia de Pedro Cornejo en Cracovia en 1583-84. Me inclinó a pensar, como Boratynski, que el proyecto partió del Nuncio apostólico en Polonia justo después de la anexión de Portugal. Probablemente, con la alianza polaco-española, Bolognetti esperaba asegurarse el compromiso con la causa católica de Esteban Bathory y, de rebote, la derrota del protestantismo en Holanda. Esta hipótesis la confirma la correspondencia con Madrid de A. Farnesio, que ya en 1580 menciona haber recibido un escrito del Nuncio con aquella propuesta (A. G. S. Estado, leg. 582, f. 121). Todavía en 1587 el Duque de Parma remitía otro memorial sobre este mismo proyecto dado por el portugués Bento Núñez (A. G. S. Estado, leg. 592, f. 76-77).

una inversión semejante, ni de los medios para transferir el dinero con seguridad hasta Polonia, pese a la probable colaboración de los Függer.

2.º Aunque la Hansa hubiera tenido la posibilidad de organizar una flota como aquélla, otra cuestión era llevar el cargamento sano y salvo hasta la Península. El trigo habría tenido que quedarse en Polonia, ya que enviarlo por el Atlántico, lleno de corsarios ingleses y holandeses, era como alimentar al enemigo por cuenta propia.

3.º No se podía contar, pese a sus buenas palabras, con la adhesión incondicional del Monarca polaco —como no se había podido contar en 1578 con la de Juan III de Suecia—, demasiado ávido en recabar el apoyo español para sus proyectos contra Moscú o para las pretensiones de Ana Jagellona sobre Bari y Rossano, los feudos napolitanos de Bona Sforza (13).

Con todo, los cargamentos de trigo llegados a Lisboa durante 1583-1584 constituyeron un gran alivio para el abastecimiento peninsular (14), y con ello se abría la interesante perspectiva de continuar recibiendo las apreciadas mercancías del Báltico sin depender exclusivamente de Holanda. Contando con esta colaboración, a finales de 1584 el Cardenal Granvela hacía ya planes para confiscar en los puertos españoles los navíos de Holanda y Zelanda (15) y durante el verano del año siguiente, una vez decretado el arresto general, Felipe II ordenaba que se tuviera especial cuidado y buen trato con los barcos alemanes: (...) *con ellos no se ha de entender el dicho arresto y embargo por no ser menester para la armada que mando juntar y por ser de tierras libres o de aliados y confederados míos y ser justo conservar el trato y comunicación que con ellos se ha tenido siempre en estos Reinos, y así, con disimulación y sin que por ahora se entienda que tenéis orden, pues hasta hacer la dicha declaración del arresto general no convendría, los podéis ir licenciando haciéndoles todo buen tratamiento porque no puedan tener ocasión de quejarse* (16).

Y es que para llevar a cabo con éxito un bloqueo comercial contra Holanda e Inglaterra había que asegurarse antes a cualquier precio la alianza y la buena amistad de la Hansa (17). Felipe II envió asimismo orden al Duque de Parma para que escribiese a todas las ciudades hanseáticas prometiéndoles que en todo momento serían bien recibidos en la Península y quedarían a salvo de cualquier arresto, y *exhortándoles a que no se embaracen en cosas de holandeses y de zelandeses, de que no se les dexará de seguir a ellos también*

(13) Felipe Ruiz Martín: «Carlos V y la Confederación Polaco-Lituana», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXXXIII (1953), págs. 345-470.

(14) Durante el verano de 1583 llegaron a Lisboa alrededor de un centenar de navíos hanseáticos cargados de trigo, A. G. S. Guerra Antigua, leg. 145, f. 106.

(15) M. van Durme: *El Cardenal Granvela (1517-1586)*. Barcelona, 1957, pág. 362, y E. Pouillet y Ch. Piot: *Correspondance du Cardinal de Granvelle*, Bruselas, 1877-1896, t. XI, pág. 347.

(16) Felipe II a A. de Guevara, 3-VII-1585, A. G. S. Guerra Antigua, leg. 201, f. 51.

(17) A.G.S. Estado, leg. 2.218, f. 32/2.

*muy grande provecho, pues gozarán del que los otros llevaban antes para sí* (18). Así se hizo y los navíos hanseáticos continuaron libremente su tráfico, pero otra cosa era evitar las interferencias de Inglaterra y Holanda (19). Ninguno de los dos adversarios de España veía con buenos ojos la estrecha amistad que se venía fraguando con los hanseáticos y no les fue difícil tomar represalias comerciales. Ambos decidieron imponer un derecho especial sobre cualquier mercancía que saliese de sus puertos en navíos alemanes con destino a la Península (20).

Además, como era de esperar, los hanseáticos se constituyeron en seguida en intermediarios de los holandeses en el comercio con España y Portugal, y en diversas ciudades de Alemania y Polonia se les permitía avecindarse o hacer ventas fingidas de sus navíos para que, bajo supuesta nacionalidad, los rebeldes continuasen viajando hacia la Península con total impunidad: así ni siquiera les hacía falta falsificar los pergaminos ni los sellos oficiales de las villas hanseáticas (21). Hay que tener en cuenta que desde la rebelión de los Países Bajos las principales ciudades del norte de Alemania—Colonia, Hamburgo—venían beneficiándose con la inmigración de cientos de mercaderes extranjeros—italianos y portugueses, flamencos y españoles—, y que en el Báltico, tanto Danzig como Lübeck mantenían una estrecha correspondencia con los puertos de Holanda (22).

Hamburgo, por ejemplo, había doblado el tonelaje de su flota a mediados del siglo XVII gracias a la concurrencia de los armadores holandeses y los movimientos de mercancías y capitales; los diferentes intereses económicos de cada momento eran tan complejos que, llegado un punto, resultaba imposible distinguir los beneficios o los daños que las represalias comerciales podían provocar a los mercaderes de una u otra comunidad. En España, desde un primer momento se comenzó a tener indicios de la complicidad hanseática con el contrabando holandés. A finales de 1586 Felipe II le escribía indignado al Príncipe de Parma que: *Cuando se prohibió el comercio de estos Reinos a los naturales de Holanda y Zelanda y se arrestaron sus navíos por*

(18) Felipe II a A. Farnesio, 5-IX-1585 y 29-XII-1585, A.G.S. Estado, leg. 589, f. 37 y leg. 2218, f. 32.

(19) El 28 de febrero de 1586 A. Farnesio escribía a Madrid sobre este punto que (...) *luego que se tuvo del dicho arresto se avisó a los de las Villas marítimas de Alemania que no era por ellos y que podrían contratar en adelante e ir a esos Reinos, que serían bien vistos y mejor tratados, y después se ha ido continuando este oficio como también el que dexen la amistad de holandeses y aún de ingleses, animándoles a ello con el pretexto de cierta imposición que ha puesto la Reina sobre los paños que salen de Inglaterra para las dichas villas y que así ella como los rebeldes no les permiten el trato libre con los demás vasallos de V. M. de estos estados que les es grandísimo perjuicio, mas como también ellos los amenazan y los tienen tan cómodos no se saben resolver, ni creo lo harán, aunque de aquí no se dexan ni dexarán de hacer las diligencias que parecieron convenir*, A.G.S. Estado, leg. 590, f. 20.

(20) A.G.S. Guerra Antigua, leg. 158, f. 136.

(21) Tal procedimiento lo habían venido utilizando los holandeses a comienzos de la década de 1570, según lo había denunciado D. Luis de Requesens, A.G.S. Estado, leg. 564, f. 76/1 y leg. 565, f. 21.

(22) Ph. Dollinger: *Ob. cit.*, págs. 433-444.

*causa de su rebelión, se declaró expresamente que a los mercaderes y naos de las ciudades marítimas de Alemania se haría a todas buen tratamiento. Y esta orden se ha executado así en Portugal como en todas las demás costas de estos Reinos, con tanta puntualidad que los dichos alemanes tienen harto de qué loarse. Hase entendido ahora que pagan mal esta buena obra prestando su nombre y voz a holandeses para que contraten acá defraudando la prohibición y mi intento, y que yendo los rebeldes con sus naos a los dichos puertos de Alemania hacen allí ventas fingidas y cargazones en nombre de mercaderes alemanes y, debaxo de esta cubierta, se aprovechan y burlan de las órdenes que están dadas. Y aunque pasa ya esto de indicios y sospechas, porque en la lengua y lo que traen muchos de los marineros y de las naos que acá vienen se conoce de dónde son, se pudiera proceder de otra manera, todavía me ha parecido, porque acaben de conocer las dichas ciudades marítimas la cuenta que tengo con ellas, comunicaros el negocio, y que lo que acá parece es que vos les enviéis persona que de vuestra parte en mi nombre les de a entender todo esto, acordándoles lo bien que se procede con ellos y cuánto esto les obliga a diferente gratitud de la que ésta sería, exhortándoles a que pongan en lo porvenir tal cuidado que no se pueda decir ni sospechar lo que hasta aquí, echándoles también en cargo del favor de esta nueva diligencia y asegurándoles mucho del buen tratamiento que hallarán por acá no queriendo servir de cubierta a mis rebeldes. Vos podréis, antes de enviar, informaros también si por allá se trasluce que los rebeldes se aprovechan de esta cautela, y haréis hacer el oficio en la forma que más convenga y de la resolución que tomáredes y lo que se hiciere me avisaréis (23).*

Y tenía razón el Monarca para quejarse. Entre un centenar de urcas que se detuvieron en los puertos de Andalucía a principios de 1587, sólo siete u ocho parecían pertenecer realmente a los armadores hanseáticos y, el resto, a los holandeses (24). En algunos de los libros de registro de los navíos podía comprobarse cómo entre 1583-1584 sus maestros los habían cargado en España inscribiéndose como vecinos de diferentes ciudades de Holanda y Frisia, mientras que unos años después aseguraban serlo de Danzig, Hamburgo o Emden (25). Desde Laredo (26) y Lisboa (27) las autoridades denunciaban fraudes idénticos, añadiendo que los navíos alemanes llegaban además repletos de mercancías holandesas. Un memorialista anónimo avisaba a Felipe II que para que tuviera efecto el embargo contra Holanda se debía exigir a los hanseáticos que trajeran tripulaciones alemanas y no holandesas como solían hacer: (...) *porque tienen por estilo de nombrar un maestre alemán para que diga que vienen de Alemania y las urcas en que los dichos maestros alemanes vienen son postiças y traen patentes falsas y hacen ventas falsas de las dichas*

(23) Felipe II a A. Farnesio, 17-XII-1585, A.G.S. Estado, leg. 2.218, f. 85.

(24) Felipe II a A. Farnesio, 18-I-1585, A.G.S. Estado, leg. 2.218, f. 119-120.

(25) A.G.S. Guerra Antigua, leg. 214, f. 33.

(26) A.G.S. Guerra Antigua, leg. 204; f. 47, y leg. 219, f. 114.

(27) A.G.S. Guerra Antigua, leg. 215, f. 207-208.

*urcas para poder con ellas contratar en estos reinos, y las mercaderías que en las dichas urcas traen realmente son de Holanda y Zelanda, donde se fabrican y hacen, y no de Alemania como dicen. Hase de mandar que de Alemania no se traigan sino trigo, cobres, clavaçon, cera, sebo, madera, lino, que son las mercaderías que la tierra de Alemania produce y acostumbra a traer a vender a las partes que navega (...) porque todo lo demás que se trae a España, así como queso, manteca, olandas, anascotes, telillas, lanillas, todo género de mercadería viene de las dichas provincias rebeldes y es causa esto que los oficiales mercaderes que están en las dichas provincias leales al Rey nuestro Señor estén perdidos y muy pobres por no tener puertos ni urcas en que cargar sus mercaderías ni hacen las navegaciones que solían acostumbrar, antes ocultamente se van pasando a las dichas provincias rebeldes por goçar de las comodidades y ganancias que los dichos luteranos rebeldes goçan, siendo esto parte y causa para fortificarse y sustentar con fuerça y vigor la guerra que contra el Rey nuestro Señor hacen y usan, y demás de todas las causas dichas, todas las naos y urcas que vienen de las dichas provincias rebeldes a estos reinos desde el mes de septiembre hasta el mes de março y cargan en estos Reinos con las mercaderías que de ellos llevan no pueden en este tiempo volver a Alemania por ser la navegación prohibida e imposible de hacerse por estar helada mar y puertos de Alemania, y esto es causa para que todas las cosas que de España llevan se lleven a vender a Inglaterra o a las dichas provincias rebeldes (...) (28).*

Así pues, parecía que el contrabando holandés era mucho más difícil de erradicar de lo que se había pensado en un principio. Pese a ello, temeroso de perder un aliado, Felipe II ordenaba constantemente a sus oficiales y a las autoridades encargadas de vigilar el contrabando *que no se haga molestia alguna a los de Alemania, pues en ellos solos ha quedado el trato y comercio de estos mis Reinos (29).*

Desgraciadamente, la situación política y militar hizo que empeorasen en seguida las ya precarias condiciones en que se desarrollaba el tráfico comercial. Los preparativos de la Gran Armada de 1588 exigieron realizar múltiples embargos no sólo entre los ya mermados efectivos de la flota mercante española, sino también entre los navíos extranjeros: los hanseáticos no pudieron quedar esta vez al margen. Desde 1589 encontramos una constante lluvia de quejas que llegan a España desde Hamburgo, Danzig y Lübeck, a causa de las molestias recibidas por sus marinos o por los asaltos a que los ingleses —que trataban de impedir la llegada a España de bastimentos navales para reorganizar la Armada— les sometían una y otra vez (30), amenazando con abandonar el comercio con la Península si no recibían garantías y privilegios especiales.

(28) A. G. S. Guerra Antigua, leg. 228, f. 43.

(29) Felipe II a Medina Sidonia, 16-III-1587, Biblioteca Museo Naval, Ms. 496, dto. 266, fol. 294-295.

(30) A. G. S. Estado, leg. 595, f. 109-111; leg. 596, f. 34-36; Guerra Antigua, leg. 243, f. 26-28 y leg. 254, f. 59-61.

### La gran década del contrabando.

En efecto, el comercio de las villas hanseáticas con la Península, todavía de cortos vuelos, pero eficaz a la hora de asegurar un nivel de abastecimiento mínimo de las mercancías procedentes del Báltico, comenzó a disminuir bruscamente a partir de 1589. Como ya hemos insinuado anteriormente, los constantes embargos que se producían para sostener la Armada Real y la reactivación del curso inglés que buscaba bloquear la zona del Canal, originaron una fuerte recesión en la contratación con los mercaderes hanseáticos y en la llegada de sus navíos y sus mercancías.

La ciudad de la Liga que mantenía unas relaciones comerciales con la Península más activas era Hamburgo. Desgraciadamente, no disponemos de datos concretos sobre este tráfico hasta los años finales del siglo XVI, en los cuales el profesor Kellenbenz ha descubierto los nombres de unos ochenta navíos que realizaban regularmente el viaje a España y Portugal. En 1605, uno de los años récord, se registra la llegada de hasta noventa navíos (31). Sus puntos de destino preferentes eran:

1.º Los puertos vasco-cantábricos: San Sebastián, Portugalete, Bilbao, Laredo y Colindres.

2.º Toda la costa gallego-portuguesa, en especial el área de Lisboa, donde arribaban la mayor parte de los navíos procedentes de Hamburgo (32).

3.º Andalucía, registrándose la mayor afluencia en Sanlúcar de Barrameda. Allí encontramos veinticuatro navíos en octubre de 1594, aunque después de 1609 —tras la tregua con Holanda— no superen ya nunca la veintena (33).

Después de Hamburgo, eran las ciudades del Báltico, Lübeck y Danzig las que sostenían unas relaciones más intensas con la península Ibérica. Gracias a la confirmación de los privilegios concedidos por el Rey D. Manuel, hecha por Juan III en 1528, se reactivó en los años sucesivos el comercio regular entre Danzig y Lisboa, y así, los Függer exportaban a través de aquel puerto todo el cobre destinado a España y Portugal. El Rey D. Sebastián confirmó de nuevo sus privilegios en 1570, de manera que entre 1574 y 1578 un total de noventa y dos navíos partieron de Danzig con destino a Portugal. A Danzig le seguía en importancia Lübeck (34), y también participaban en la ruta ibérica, aunque con un número de navíos considerablemente inferior, otras villas

(31) Herman Kellenbenz: *Unternehme Kräfte im Hamburger, Portugal und Spanien Handel (1590-1695)*, Hamburgo, 1954, págs. 15-29.

(32) F. Mauro: *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>ème</sup> siècle*, París, 1960, pág. 463.

(33) Herman Kellenbenz: «Les allemands sur les routes de l'Atlantique», en *Les routes de l'Atlantique*, Travaux du neuvième Colloque International d'Histoire Maritime (Sevilla, 24 de septiembre de 1967), Sevilla, 1969, págs. 163-207.

(34) Sobre la importancia del comercio de Lübeck en el Báltico en torno a estas fechas, ver P. Jeannin: «Le commerce de Lübeck aux environs de 1580», en *Annales, E. S. C.*, XVI, núm. 1 (1961), págs. 36-65.

del Báltico como Rostock, Wismar o Stralsund (35). Olechnowitz confeccionó una lista de navíos de las diferentes villas bálticas que realizaron el viaje hacia la península Ibérica entre 1557 y 1627 (36):

Lübeck .....	1.627
Danzig .....	750
Wismar .....	216
Stralsund .....	137
Rostock .....	123
Stettin .....	114

Este comercio hanseático, que podía haber florecido desde 1583-1585 y supuesto un gran alivio para la escasez de materias primas procedentes del Báltico que padecía la Península, volvió a descender, como hemos dicho, a partir de 1588. Felipe II, con la urgencia de atender ante todo las necesidades de sus armadas, no dudó en embargar navíos y mercancías a los capitanes hanseáticos (37), al mismo tiempo que los ingleses intentaban impedirles el paso del Canal. A partir de estas fechas el Monarca español apoyó por medio de sus embajadores las antiguas pretensiones hanseáticas de expulsar a los ingleses de las ciudades del Imperio (38), tratando de paliar así el descontento general que la guerra había provocado. El Conde de Olivares desde Roma (39) y D. Guillén de San Clemente en Praga (40), presentaron una instancia ante el Emperador para que los ingleses fueran expulsados de sus puertos. Pese a las quejas presentadas, la Reina Isabel escribió al Emperador y a las villas hanseáticas, asegurando cínicamente:

*(...) que ella no impide la navegación que no traiga consigo daño al reino de Inglaterra, sino la que enflaquece la seguridad y quiere despojarla del Reino y de su hacienda armando y avituallando al enemigo, lo cual no puede ella consentir (...), pues nadie hay que tenga entendimiento que venga en poner en las manos el cuchillo a quien con él le ha de degollar, que es lo que del todo sería contrario al derecho de naturaleza (...) que el Rey de España nunca hubiera podido enviar tan gran armada contra ella si las dichas ciudades no le hubieran proveído el año pasado de armas, trigo y las demás cosas necesarias (41).*

(35) Herman Kellenbenz: «Les allemands sur les routes de l'Atlantique», pág. 181.

(36) Recogida por H. Kellenbenz: *Ob. cit.*, pág. 182.

(37) A.G.S. Guerra Antigua, leg. 222, f. 90.

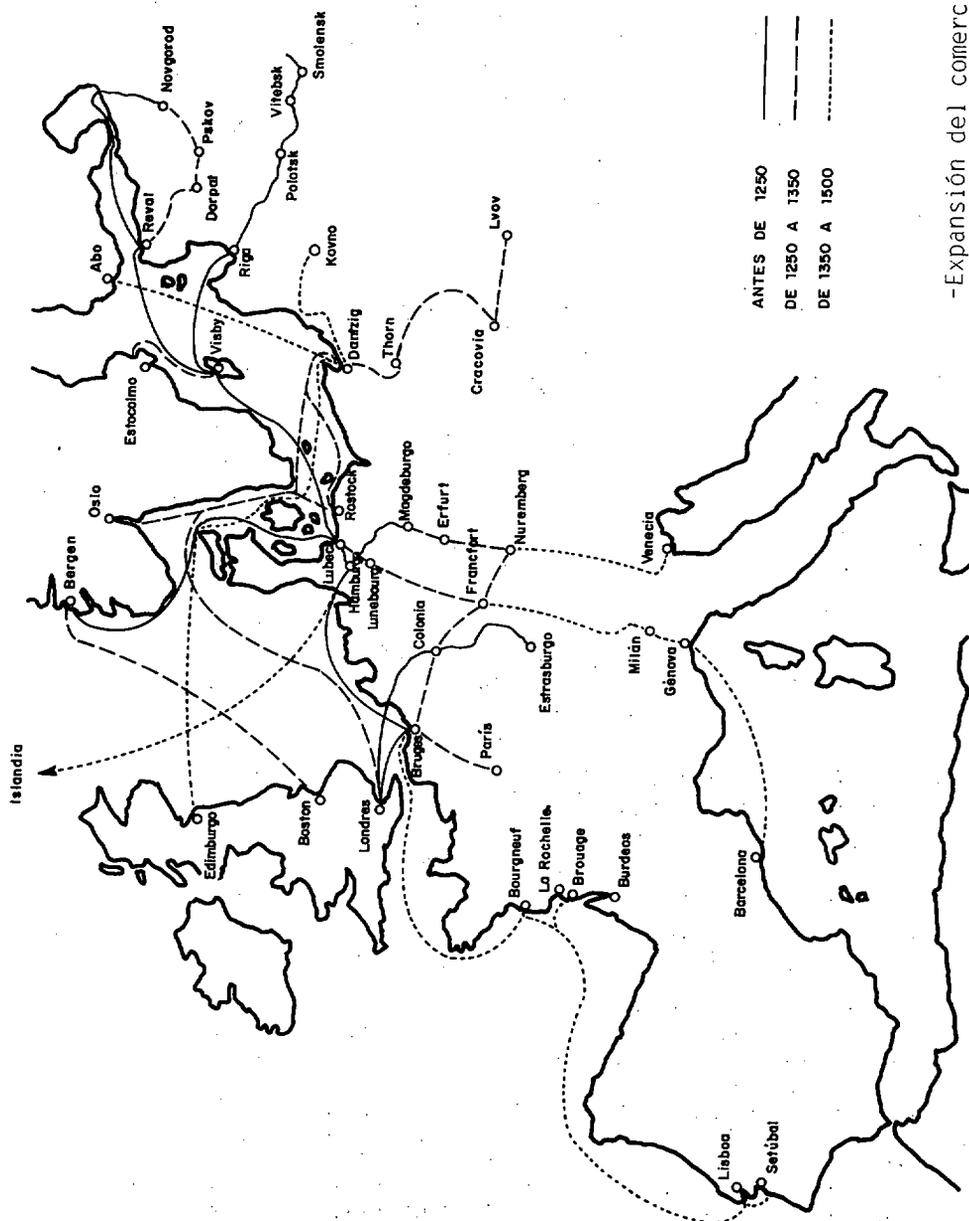
(38) Guillén de San Clemente a Felipe II, 19-XI-1585, A.G.S. Estado, leg. 692, f. 32-33.

(39) Conde de Olivares a Francisco Idiáquez, 21-XII-1588, A.G.S. Estado, leg. 951, f. 66-68.

(40) Guillén de San Clemente a Felipe II, 22-VIII-1589, A.G.S. Estado, leg. 696, f. 90.

(41) *Relación de cartas de D. Guillén de San Clemente para S. M.*, 19-IX-1589, A.G.S. Estado, leg. 696, f. 79.

LAS RELACIONES HISPANO-HANSEATICAS DURANTE EL REINADO...



-Expansión del comercio hanseático.

No fue hasta 1597 cuando el Emperador Rodolfo II, después de mucho dilatar la medida, se decidió a satisfacer las peticiones hechas por Hamburgo en nombre de la Liga Hanseática —y apoyadas por España— prohibiendo a los *Merchant Adventurers* comerciar en Alemania (42). El 13 de enero de 1598, Isabel I respondió a esta medida clausurando la factoría hanseática en Londres y expulsando a sus comerciantes de Inglaterra (43).

Pero los armadores hanseáticos difícilmente podían conformarse con la expulsión de los *Adventurers* de las villas imperiales cuando en España, según sus denuncias, sufrían constantes atropellos y vejaciones (44). Su comercio con la Península comenzó a reanudarse lentamente desde 1590 gracias a las exenciones y privilegios que la Corona les ofreciera a cambio de transportar las mercancías que eran más necesarias. Fueron, sin duda, importantes las condiciones que se incluyeron en los asientos tomados para traer a España y Portugal jarcia y arboladura con que construir los Doce Apóstoles (45). En 1590, ante la escasez de cobre para fundir artillería, se ofreció a los mercaderes alemanes la posibilidad de comprar pimienta en Lisboa a un precio muy bajo a cambio del preciado metal e, incluso, introducir éste con importantes descuentos fiscales (46). Afortunadamente para los hanseáticos, se produjo durante estos años una singular voluntad negociadora por parte de la Corona española, ansiosa de establecer unos acuerdos firmes con la Hansa que permitiesen regularizar y proteger su comercio con la Península. Un aluvión de memoriales dirigidos al Rey o a sus consejeros optaban por este medio como el único y primordial para arrancar a los rebeldes holandeses de los puertos españoles y, al mismo tiempo, asegurar y garantizar los suministros del norte (47).

En 1596 y 1597 tienen lugar nuevas negociaciones por intermedio de Bruselas para intentar arreglar la situación del comercio esterlín. Las gestiones llevadas a cabo durante estos años bien pueden considerarse como los preliminares que acabarán conduciendo al Tratado de 1607. Esta serie de contactos diplomáticos con las ciudades hanseáticas se vieron estimulados, además, por la difícil posición en que la Triple Alianza había colocado a España y que aparece reflejada en la correspondencia Madrid-Bruselas de esta época (48). Aprovechándose de esta voluntad negociadora española, Hamburgo señaló en 1596 tres condiciones para el libre comercio de sus mercaderes:

1. Que ni los comerciantes ni los marineros que acostumbraban a viajar a España pudieran ser molestados con motivo de su religión, ni sus mercancías embargadas por los comisarios inquisitoriales que hacían la visita de los

(42) A. G. S. Estado, leg. 178.

(43) Ph. Dollinger: *La Hanse*, pág. 421.

(44) A. G. S. Estado, leg. 601, f. 164 y 174.

(45) A. G. S. Guerra Antigua, leg. 250, 252, 289, 290, 291.

(46) A. G. S. Guerra Antigua, leg. 288, f. 149-161.

(47) A. G. S. Estado, leg. 2.851, leg. 2.855, leg. 599, f. 59.

(48) A. G. S. Estado, leg. 611, f. 200 y 233; leg. 613, f. 141, leg. 2.224-1.º, f. 257-258.

navíos en los puertos. El Consejo de Inquisición autorizó tal cláusula, advirtiendo únicamente que las visitas continuarían para evitar la entrada de libros prohibidos (49).

2. Una moratoria de dos años para comenzar a llevar sus libros en lengua castellana (50).

3. La garantía de que la ciudad de Hamburgo concedería a sus vecinos pasaportes y marcas para que, en ningún caso, pudieran ser confundidos con los rebeldes de Holanda y Zelanda. La ciudad rehusaba, en cambio, que un agente español residiera en ella para el registro de mercancías y la expedición de tales pasaportes (51).

El año siguiente las negociaciones se hicieron conjuntamente con Lübeck y Hamburgo como representantes del resto de las ciudades de la Liga. El Emperador, a través de su embajador en Madrid y del embajador español en Praga, hizo llegar a Felipe II una relación de los agravios que los hanseáticos habían sufrido en la Península y las solicitudes que hacían al Rey para asentar definitivamente el comercio con sus territorios (52). Se lamentaban las villas imperiales de que, pese a que desde el año de 1583 habían acudido a la llamada que Felipe II les había hecho a través de su embajador, D. Guillén de San Clemente, para llevar a sus tierras trigo y otras mercancías necesarias, venían sufriendo *muchos naufragios e insufribles agravios y daños que no solamente les causarían ingleses enemigos de vuestra Real Corona, pero también los mismos oficiales y vasallos de V. M. en los propios puertos*, con lo que el comercio había empezado a decaer y *están paradas esas navegaciones*. Los cónsules de las ciudades hanseáticas tasaban en trescientos mil táleros imperiales los daños recibidos durante los últimos diez años, es decir, desde los preparativos de la Armada de Inglaterra. Según sus testimonios, una gran parte de los navíos que habían servido a la Corona nunca recibieron su sueldo ni se les indemnizó por las pérdidas sufridas, además de los malos tratos y vejaciones a que habían sido sometidos por parte de los oficiales del Rey. Otro tanto cabría decir de multitud de cargamentos embargados, cuyo importe nunca fue satisfecho, o del trigo que se quemó en Lisboa en 1589 por miedo a que lo tomaran los ingleses y que era propiedad de mercaderes alemanes. Finalmente, los hanseáticos se sentían agraviados de que los holandeses y zelandeses comerciasen de tapadillo con España —cuando a ellos se les prohibía servir de intermediarios— y, en muchas ocasiones, siendo bastante mejor tratados.

Para resarcirse de todo ello, Lübeck y Hamburgo exigían el pago de la citada cantidad —que el Consejo aprobó se les descontara de los derechos de

(49) A. G. S. Estado, leg. 178, s. f.

(50) A. G. S. Estado, leg. 611, f. 183 y 169.

(51) A. G. S. Estado, leg. 613, f. 52-52; leg. 614, f. 28.

(52) A. G. S. Estado, leg. 2.852, s. núm.

aduanas— y el establecimiento de un consulado en Andalucía con el reconocimiento en Castilla de los mismos privilegios que gozaban en Portugal (53).

La conclusión de los acuerdos se postergó hasta el año siguiente en que el Hansetag se reunía en Lübeck. Allí fue enviado, por el Archiduque Alberto, Conrado Heque con instrucción de frenar las exigencias hanseáticas echándoles en cara su colaboración con Holanda y de solicitar el envío de una embajada extraordinaria para tratar nuevamente el problema. Tal embajada, prometida por la Hansa, tardó diez años en llegar a Madrid (54).

No fueron, sin embargo, las ciudades de la Liga hanseática las únicas en que Felipe II pensó como sustitución a los holandeses; la embajada del almirante de Aragón a Polonia en 1597 tenía, asimismo, el objetivo de entablar una posible alianza comercial con aquel reino católico al que Felipe II trataba de favorecer (55). En mayor o menor medida debieron verse favorecidos también por la revuelta de los Países Bajos, como transportistas y comerciantes entre la península Ibérica y el norte, Dinamarca —aunque las quejas por los embargos son también numerosas— (56), Noruega (57), la ciudad de Emden, los Condes de Oldenbourg, los Duques de Schleswig-Holstein-Gottorf, los Duques de Mecklenburgo, los de Pomerania, aunque no disponemos, por el momento, de datos satisfactorios (58).

¿Podían haber sustituido por completo estas potencias nórdicas, con sus barcos y sus comerciantes, a los holandeses? La respuesta, obviamente, es no. Aunque el comercio hanseático, alemán y escandinavo con la Península no hubiera encontrado dificultad alguna para desarrollarse con libertad absoluta, jamás hubiera podido competir, ni en volumen ni en dinamismo, con el holandés. La década de 1590 marcó precisamente, como señaló A. Christensen, el inicio del gran expansionismo mundial del comercio de Holanda:

*Durante el breve período que va de 1590 a 1600 los holandeses crearon un sistema comercial completamente nuevo. Aunque todavía en pañales, las rutas del comercio holandés colonial y levantino habían quedado establecidas de una vez (59).*

A partir de 1590, obedeciendo a la llamada del Gran Duque de Toscana y de la Señoría veneciana —y al igual que en 1583 harían con la del Rey de

(53) A.G.S. Estado, leg. 2.852, s. núm.

(54) A.G.S. Estado, leg. 615, f. 117-118; leg. 2.224-1.º, f. 143-144.

(55) A.G.S. Estado, leg. 614, f. 36 a 43. Ver también «El discurso del capitán Thomas North sobre las tierras septentrionales», en A.G.S. Estado, leg. 2.851, s. núm.

(56) A.G.S. Guerra Antigua, leg. 125, f. 179-181; leg. 158, f. 177; leg. 228, f. 97-99; leg. 243, f. 27; A.G.S. Estado, leg. 178, s. f.

(57) Oscar Albert Johnsen: «Les relations commerciales entre la Norvège et l'Espagne dans les temps modernes», en *Revue Historique*, CLXV (1930), págs. 77-82.

(58) Herman Kellenbenz: «Les allemands sur les routes de l'Atlantique», págs. 183-184, y «Die Fremden Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel vom 15 Jarhundert bis zum Ende des 16 Jarhunderts», en *Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel*, Colonia-Viena, 1970.

(59) Aksel E. Christensen: *Dutch trade to the Baltic about 1600*, Copenhagen, 1941, pág. 19.

España—, los navíos holandeses y hanseáticos comenzaron a llegar cargados de trigo al Mediterráneo para abastecer la península italiana. Los principales exportadores nórdicos eran —como no— los holandeses (60), seguidos por los mercaderes de Hamburgo, Danzig y otras ciudades hanseáticas (61). Los holandeses llegaban al Mediterráneo casi diez años después de que lo hicieran los ingleses (62), pero a finales de la centuria ya habían establecido contactos comerciales con Constantinopla y la zona del Levante (63).

Por otro lado, Baltasar de Moucheron, mercader emigrado de Amberes a Holanda, se propuso en 1594 extender el comercio del Báltico hasta Rusia y estableció una factoría en Arkangel, en el mar Blanco, concibiendo el proyecto de pasar a China e India por el norte de Asia. Esta propuesta fue aprobada por los Estados Generales, pero las expediciones enviadas con esta misión entre 1594 y 1596 fracasaron. Un año antes, en 1593, los holandeses habían llegado hasta la Costa de Oro de Guinea, y en 1595 se constituyó la *Compañía Van Verre* para financiar la expedición de Cornelio Hautman por la conocida ruta del cabo de Buena Esperanza, arribando a Java en junio de 1596. Inmediatamente cundió el entusiasmo y se formaron multitud de pequeñas compañías que, en 1602, se unificarían en la *Compañía Unida de las Indias Orientales* (64).

La penetración holandesa en la ruta de las Indias occidentales fue bastante menor. Se registra alguna expedición corsaria con el propósito de entorpecer el comercio español con sus colonias, pero, sobre todo, desde 1598 las costas septentrionales americanas eran visitadas por los holandeses de la Compañía de Groenlandia o por convoyes de navíos sueltos que trataban de cargar sal en Santa Margarita los años en los que en la Península se lo dificultaba un embargo general (65). Dos factores contribuyeron a frenar las actividades holandesas en la América española a fines del siglo XVI: el escaso interés demostrado en esta época por los neerlandeses, por la colonización de arraigamiento —al contrario que los ingleses— y la importante participación indirecta que gozaban sus mercaderes en el comercio ultramarino español.

Con todo, la partida fuerte del comercio holandés seguía siendo el Báltico. Pese a la importancia que paulatinamente fue adquiriendo el comercio con las Indias Orientales, sólo entre 10 ó 20 barcos partían anualmente con ese destino, mientras 1.000 ó 2.000 atravesaban el Sund hacia el Báltico y vol-

(60) Maurice Aymard: *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant le seconde moitié du XVI<sup>e</sup>me siècle*, París, 1966, págs. 155-168.

(61) Albert d'Haenens: *La Europe de la Mer du Nord et de la Baltique. Le Monde de la Hanse*, Amberes, 1984.

(62) Fernand Braudel: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, I, págs. 228-230.

(63) E. Córdova Bello: *Compañías holandesas de navegación, agentes de la colonización neerlandesa*, Sevilla, 1964, pág. 6.

(64) *Ibidem*, págs. 21-30.

(65) *Ibidem*, pág. 45.

vían en dirección a la península Ibérica o a Europa meridional (66). Y de 1.068 barcos que partieron de Amsterdam entre 1591 y 1602 hacia España o Portugal, 434 partirían después con destino al Báltico y 314, cargados de sal, la llevarían directamente hacia Alemania y Polonia. La península Ibérica continuaba siendo, pues, la pieza clave para el buen funcionamiento del comercio con el Báltico. En palabras del profesor Parker, se trataba del *comercio madre* para todo el tráfico holandés (67), ya que además —como indicara Braudel— de la Península procedía la plata para mantener vivo todo el círculo de intercambios que ahora se extendía hacia Oriente: (...) *por ser vecina de los Países Bajos católicos, por su tenacidad en forzar las puertas de España, y por la habilidad con que supo sortear las guerras, los saqueos y la violencia, Holanda permaneció en mayor grado que Inglaterra asociada a la Península Ibérica y a sus tesoros de América, sin los cuales no habría podido animar su propio comercio. Pues sin el dinero, sin los doblones tan pacientemente extraídos de España, el comercio holandés por los siete mares del mundo habría sido imposible* (68).

Sólo así resultaría explicable el triunfo del comercio oceánico de Holanda sobre el de Inglaterra por espacio de casi un siglo.

### Hacia el Tratado de 1607.

Entre 1587 y 1598 los mercaderes hanseáticos bascularon entre el atractivo que les proporcionaba el comercio peninsular —sirviendo incluso de cómplices de la propia Holanda— y los perjuicios que éste les acarreaba. Desde hacía años sus navíos venían soportando la política de embargos generales llevada a cabo en la Península y sorteaban aquellos avatares como podían. Pocos meses antes de morir Felipe II, el coronel Semple había avisado que *en cuanto a navíos alemanes y esterlines no he hallado más que seis navíos y éstos muy mal tratados y arrastrados por los jueces y proveedores y advertía que tales atropellos se debían evitar tanto con los escoceses como con los hanseáticos, porque son las naciones que han de enchir el vacío que harán las naciones que se han de excluir* (69). Siguiendo este criterio de favorecer a los comerciantes de la Hansa, Felipe III escribió en noviembre de 1598 a su cónsul en Lisboa, Conrado Rolt, asegurándole que los alemanes quedarían a salvo del embargo recientemente decretado y que les invitaba a seguir comerciando libremente con la Península (70). En contestación, Rolt comu-

(66) Pierre Jeannin: «Les Comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (xvi<sup>ème</sup>-xviii<sup>ème</sup> siècles)», en *Revue Historique*, 1964, núms. 1 y 2.

(67) G. Parker: «War and Economic Change: the Economic Costs of the Dutch Revolt», en *Spain and The Netherlands, 1559-1695. Ten Studies*, London, 1979, págs. 178-275.

(68) F. Braudel: *Ob. cit.*, pág. 835.

(69) A.G.S. Estado, leg. 181, s. f.

(70) Felipe III a Conrado Rolt, 6-XI-1598, A.G.S. Estado, leg. 181, s. f.

nicó al Rey que había escrito a las ciudades de la Liga expresándoles sus deseos y que éstas suplicaban a Su Majestad las siguientes mercedes:

- 1.º Ratificación en el resto de los reinos peninsulares de los mismos privilegios de que gozaban en Portugal.
- 2.º Que los proveedores reales no les tomaran sus cargamentos sin haber acordado primero el precio de las mercancías.
- 3.º Que en ningún caso pudieran ser embargadas las urcas hanseáticas (71).

El descontrol que se originaba en las costas españolas y portuguesas con motivo de la realización de los embargos hacía que, pese a todo, fuese muy difícil seleccionar las víctimas y evitar el que los alemanes sufriesen los mismos inconvenientes que el resto de las naciones. A lo largo de los primeros años del siglo XVII, continuaremos encontrando en muchas ocasiones embargos de los navíos hanseáticos por los oficiales reales, incluso cuando llegaban a los puertos cargados de mercancías de importancia estratégica —como el trigo (72) y los pertrechos navales (73)— y tras haber acordado un asiento especial con la Corona que les ofrecía prerrogativas de inmunidad. Quizá el principal obstáculo para que en España los hanseáticos gozasen de plenas garantías era la persistente negativa de las ciudades de la Liga a admitir comisarios españoles en sus puertos que controlasen el tráfico y expidieran pasaportes (74). En vista de ello, y siguiendo los consejos del embajador D. Baltasar de Zúñiga, el Consejo de Estado acordó proponer al Rey de Dinamarca que autorizase a enviar una persona a su reino para observar la circulación de los navíos por el Sund y desde allí avisar a España sobre la actividad holandesa en el Báltico y confeccionar relaciones de los navíos de una u otra nacionalidad (75).

Fue la imposición del derecho del 30 por 100 la que actuó de detonador para propiciar un acuerdo formal entre españoles y hanseáticos. Después de 1604 la Hansa quedaba en inferioridad de condiciones respecto a Inglaterra y Francia, pero a cambio de un tratado comercial España se proponía obtener un compromiso por parte de las ciudades que componían la Liga en el que éstas no actuarían como intermediarias de Holanda en el tráfico peninsular (76). En 1605 la grave crisis cerealista que se produjo en Andalucía aconsejó disimular con los hanseáticos —igual se haría con los holandeses— y no

(71) Conrado Rolt a Felipe III, 28-XI-1598, A.G.S. Estado, leg. 182, s. f.

(72) La ciudad de Hamburgo a Felipe III, 20-I-1600, A.G.S. Estado, leg. 617, f. 169.

(73) El Archiduque Alberto a Felipe III, 28-V y 14-XII-1600, A.G.S. Estado, leg. 617, f. 30 y 79-80.

(74) El Archiduque Alberto a Felipe III, 28-V-1600, A.G.S. Estado, leg. 617, f. 29, y Felipe III a D. Guillén de San Clemente, 9-VI-1600, A.G.S. Estado, leg. 706, s. f.

(75) Consultas del Consejo de Estado de 26-III-1600, A. G. S. Estado, leg. 706, s. f.; y de 22-VI-1600, A.G.S. Estado, leg. 2.023, f. 14.

(76) A.G.S. Estado, leg. 2.492, f. 8-9.

hacerles pagar en ningún caso el 30 por 100 (77), pero esta era una medida provisional y a finales de año el Consejo de Estado protestaba por la compli-  
cidad alemano-holandesa en materia de contrabando: *y pues los alemanes muestran estimar más la amistad de los rebeldes que la de V. M., no mereçen que se les haga ninguna cortesía, sino que se execute con rigor con ellos el 30 por 100* (78).

Por todo ello, a principios de 1606 estaba ya en la corte de Valladolid Juan de Kampferbeck, enviado por el Hansetag para iniciar conversaciones preliminares con las autoridades españolas acerca de un tratado especial de comercio (79). La tan esperada embajada de las ciudades hanseáticas llegó a España en 1607 (80), concluyéndose las negociaciones a finales de ese año. Como ha indicado Valentín Vázquez de Prada, el Tratado hispano-hanseático de 1607 representa uno de los primeros tratados exclusivamente comerciales firmados en la España moderna (81). Y en él quedan bien patentes las huellas que los veinte últimos años de guerras continuadas habían dejado en el comercio exterior de la Península. En principio el tratado lo que hacía era confirmar los privilegios que la Hansa gozaba en Portugal y los hacía extensivos a Castilla, pero además contenía toda una serie de cláusulas tendentes a proteger al comercio hanseático de los avatares bélicos; por él se estipulaba que ninguna autoridad militar podría visitar sus navíos, que nunca se sacarían violentamente las mercancías de las bodegas de los barcos, que en caso de querer Su Majestad arrendar un navío para la Armada Real era necesaria la autorización de los marineros y se le debía pagar a su tiempo el precio justo; la existencia de un Juez Conservador propio para el caso de que fuera preciso llevar a cabo acciones judiciales o registros, etc. En cuanto a los temas estrictamente comerciales, se les concedía a los barcos y mercaderes de la Hansa la libre circulación de hombres y mercancías por el territorio peninsular, privilegio para tener un Cónsul, Casa Pública y lonja en Sevilla, la reducción del derecho de alcabala al 8 por 100 y de almojarifazgo al 5 por 100 y exención fiscal absoluta para la introducción *del Trigo, del Maderamen, de que se fabrican los Navíos, y Mastiles y Antenas dellos, y de las Municiones Militares, como son Mosquetes, Arcabuzes, Polvora, Balas de Hierro, y plomo, y de cualesquier formas, y materiales, de que ellas se componen, y son necessarias para su uso y manejo* (82).

A cambio, España obtenía el compromiso hanseático de que no servirían

(77) Consulta del Consejo de Estado de 30-VI-1605, leg. 2.637, f. 90.

(78) Consulta del Consejo de Estado de 20-X-1605, A.G.S. Estado, leg. 2.023, f. 131.

(79) A.G.S. Estado, leg. 2.492, f. 227-228.

(80) Se conservan las relaciones del viaje a España de los cónsules Heinrich Brockes y Arnol von Holten. A. Domínguez Ortiz: «Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVI,» en *Estudios de Historia Social de España*, t. IV/2, Madrid, 1960, pág. 374.

(81) Valentín Vázquez de Prada: *Historia económica y social de España. Los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1978, pág. 454.

(82) J. A. Abreu y Bertodano: *Colección de los tratados de paz, alianza, neutralidad, garantía, etc.*, Madrid, 1740-1752, t. I, págs. 375-390.

como intermediarios en el comercio holandés y trató de conseguir libertad de culto católico en Hamburgo y otras ciudades (83). Lamentablemente, los días gloriosos para el comercio de la Hansa en España estaban contados, pues la Tregua de 1609 reabrió el comercio holandés con el que los esterlines difícilmente podían competir (84). A los hanseáticos no les quedó otro remedio que estrechar su relación con Holanda y, poco a poco, sus apariciones en los puertos peninsulares —sobre todo en Andalucía— fueron disminuyendo (85).

---

(83) El Archiduque Alberto a Felipe III, 10-I-1607, A. G. S. Estado, leg. 2.289, f. 8-9; Guillén de San Clemente a Felipe III, 23-I y 17-II-1607, A. G. S. Estado, leg. 2.493, f. 12 y 26, y Consulta del Consejo de Estado de 17-II-1607, A. G. S. Estado, leg. 2.052, f. 9.

(84) Herman Kellenbenz: *Unternehmer Kräfte im Hamburger, Portugal und Spanien Handel (1590-1625)*, págs. 23-25.

(85) J. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano: *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, 1975, pág. 139.