

LOS ORIGENES DEL CONTRABANDO HOLANDES EN ESPAÑA DURANTE EL REINADO DE FELIPE II

Carlos GOMEZ-CENTURION JIMENEZ,
Licenciado en Geografía e Historia.

Sólo el Comercio es el que puede atraer á un Estado el oro, y la plata, que son los primeros móviles de todas las acciones. Esto es tan cierto, que España, en cuyos dominios se crían tan abundantemente estos dos metales, carecen bastantemente de ellos, por aver menospreciado el tráfico, y las manufacturas: y apenas son bastantes todas las minas de América para pagar las mercaderías y géneros, que las demás Naciones de Europa llevan a España.

P. D. HUET.

A comienzos del siglo XVIII escribía Pedro Daniel Huet refiriéndose a Holanda:

... y siempre será digno assumpto de asombro que un puñado de mercaderes refugiados en un país tan pequeño, que á penas produce con qué mantener á sus nuevos habitantes, ayan de tal suerte trabajado al enorme poder de la monarquía de España, y precisadola a pedirles la paz, levantando su Estado a tanto poder, que oy en algún modo se ve hazer equilibrio entre todas las demás potencias de Europa. Y lo que es más singular, y que más nos debe sorprender, es que la guerra nunca interrumpió su comercio; antes bien, quando estaban en el mayor calor en ella, zanjaron (sic) los fundamentos del de las Indias orientales, y costas de Africa; y, á pesar de todas las precauciones de los españoles, grangearon en sus dominios lo que los ayudaba para la manutención de la guerra.

Y más adelante añadía este mismo autor:

No obstante, el levantamiento de los holandeses, dissimuló Phelipe Segundo, como que no sabía que traficaban en sus estados con vandera de las naciones amigas. Y aunque conocía bien que este comercio les daba con qué mantener su sublevación, no cuidó mucho de privarlos dél. Siempre se ha juzgado que el motivo de proceder de este monarca de tal suerte fue por la necesidad que tenía de las mercaderías del norte

C. GOMEZ-CENTURION JIMENEZ

para armar sus flotas, y que era dificultoso obtenerlas por otro medio que el de los holandeses (1).

Con estos comentarios pretendía Huet, destacado teórico del pensamiento mercantilista francés, desvelar una de las causas que en mayor medida habían contribuido a prolongar durante ochenta años la guerra entre la monarquía española y los Países Bajos, esto es: la autoalimentación económica del conflicto bélico por ambos contendientes.

Dos economías complementarias.

La importancia de las relaciones económicas entre Castilla y los Países Bajos constituyó un fuerte vínculo para ambos estados ya desde finales de la Edad Media. Sin duda fue ésta una de las causas principales de la alianza política y dinástica que con tanto ahínco fomentaron los Reyes Católicos, monarcas que precisamente habrían de dar un enorme impulso a la expansión castellana hacia el Atlántico. El descubrimiento del nuevo mundo y la integración del mercado americano en los circuitos económicos de la Europa del siglo xvi, no hicieron sino estrechar aún más la enorme dependencia económica que se habría de establecer recíprocamente entre Castilla, sus posesiones ultramarinas y el bastión nórdico de los Países Bajos (2).

Para España, los Países Bajos constituían el mercado principal para la lana castellana, de cuyo contingente absorbía alrededor de un 60 por 100. El vellón castellano había ido paulatinamente, a lo largo del siglo xvi, desplazando a la lana inglesa y se convirtió en un producto básico para la industria textil flamenca (3). Se exportaban además hacia los Países Bajos importantes cantidades de sal —tan necesaria para las pesquerías neerlandesas—, aceite, vino, frutas y azafrán, además de productos coloniales como especias, azúcar, cochinilla, y cueros, muchos de los cuales eran reexportados a los países bálticos por los propios mercaderes de Amberes (4). Anualmente pues, salían de los puertos del Cantábrico flotas hacia los Países Bajos, y las colonias españolas y

(1) Pedro Daniel Huet: *Comercio de Holanda, o el gran thesoro historial y político del floreciente comercio, que los holandeses tienen en todos los Estados y Señoríos del Mundo*. Madrid, 1717 (traducción de don Francisco Javier de Goyeneche), págs. 2 y 90.

(2) Carmelo Viñas Mey: *Los Países Bajos en la política y en la economía mundial de España*. Madrid, 1944, y Ramón Carande: *Carlos V y sus banqueros*, ver especialmente el vol. I; *La vida económica de España*. Madrid, 1943.

(3) En su reciente artículo, *Sesenta años después: La Mesta de Julius Klein a la luz de la investigación subsiguiente*, separata de *Historia. Instituciones. Documentos*, Sevilla, 1982, Ch. J. Bishko ha planteado que la afirmación hecha por Klein en 1920, acerca de que la historia del comercio lanero español está aún por hacer, sigue siendo cierta aún en nuestros días. Por ello, se espera impaciente la obra dedicada a este tema que actualmente elabora la profesora Carla Rahn Phillips, de la Universidad de Minnesota.

(4) V. Vázquez de Prada: *Lettres marchandes d'Anvers* (4 vols.), París, 1960-61, vol. I, págs. 89-109.

LOS ORIGENES DEL CONTRABANDO HOLANDES EN ESPAÑA...

portuguesas constituían en las plazas mercantiles flamencas grupos económicos mucho más importantes que los de cualquier otro país (5).

Pero los Países Bajos representaban para España, además de un mercado para la exportación de numerosos e importantes productos, una fuente de bienes y servicios esenciales. España, a lo largo del siglo xvi, encontraría en los Países Bajos el almacén indispensable para surtirse, no solamente de sus manufacturas nacionales, sino también de ininidad de productos agrícolas e industriales del resto de Europa. La febril actividad mercantil en que se habían especializado los mercaderes neerlandeses les había convertido en pieza fundamental de casi cualquier intercambio comercial entre el norte y el sur, desplazando paulatinamente a las ciudades hanseáticas y transformando a Amberes, gracias a las fuertes reservas de capital acumuladas, en uno de los centros financieros internacionales más importantes de su época (6).

De los propios Países Bajos, o a través de ellos, España recibía tejidos —que suponían un 30 por 100 de las exportaciones de Amberes hacia la península—, metales y productos metalúrgicos indispensables para la agricultura y la industria metropolitana y colonial, armamento, mercurio para las minas de plata y, por encima de ellos, dos productos vitales: cereales y bastimentos navales. El cereal, cuya escasez empezó a ser grave en el Mediterráneo a partir de 1570 (7), constituía precisamente uno de los productos que los holandeses estaban especializados en importar del Báltico, de Prusia y de las ciudades de la Confederación Polaco-Lituana y reexportar hacia el Mediterráneo. Todas las primaveras hacían su aparición los barcos holandeses y zeelandeses en la península Ibérica, donde, aprovechando las invariables carestías, vendían el grano a precios exorbitantes, a cambio siempre de metales preciosos (8). Al mismo tiempo, el Báltico surtía también de la madera y demás pertrechos navales que resultaban indispensables para mantener en Castilla un poderío naval cuyas exigencias sobrepasaban los recursos internos (9).

Según el profesor Lynch, a mediados del siglo xvi las exportaciones con destino a la península Ibérica constituyeron dos tercios del total de los Países Bajos. De hecho, el mercado español era de vida o muerte para los Países Bajos, pues rehabilitaba su balanza comercial, adversa con Inglaterra, Italia, Alemania y Francia; ésta era una buena razón por la que un cierto tipo de vínculo político con España no lo veían

(5) J. A. Goris: *Etude sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens)*, à Anvers de 1488 a 1567, Lovaina, 1925.

(6) I. Wallerstein: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía mundo europea en el siglo xvi*, Madrid, 1979.

(7) Eduardo Ibarra: *El problema cerealista en España*, Madrid, 1944.

(8) F. Ruiz Martín: *La etapa marítima de las Guerras de Religión: bloques y contrabloques*, en *Estudios de Historia Moderna*, III, 1953.

(9) V. Vázquez de Prada: *Ob. cit.*, págs. 67-87. Ver además en A.G.S., *Consejo y Juntas de Hacienda*, leg. 109, núm. 12, la *Memoria de las mercaderías que vienen de Francia, Inglaterra, Flandes...*

con malos ojos (10). Y, como hemos visto, tampoco la península ni sus posesiones ultramarinas podían prescindir fácilmente de las relaciones comerciales con los Países Bajos, bastión septentrional indispensable para el buen funcionamiento de los circuitos económicos de la monarquía hispánica.

Es por estas dos razones por las que, al estallar la sublevación de los Países Bajos en la década de los años sesenta, se acabaría produciendo una situación anómala, de desequilibrio económico profundo, que ha llevado al profesor Braudel, retomando la expresión de Germaine Tillion, a calificar a ambos contendientes como *los enemigos complementarios* (11).

La lucha por el dominio del mar.

Al hablar de las etapas de la política exterior de Felipe II (12), el historiador Henri Lapeyre ha establecido una fase de retroceso respecto a la posición española, tanto en el Norte como en el Mediterráneo, que abarcaría los años entre 1572-1579. Por un lado, el fallecimiento de Pío V (1 de mayo de 1572) que perjudicó a la Liga Santa; la paz separada de los venecianos con Turquía en 1573; la pérdida de La Goleta y Túnez al año siguiente, y la presión provocada por el levantamiento de los Países Bajos determinaron una paulatina retirada española del área mediterránea que hubiera parecido impensable justo después de la victoria de Lepanto. Por otro, y apenas seis meses después de esta batalla, comenzó a producirse en el Norte un rápido y continuado avance en las posiciones navales de los rebeldes holandeses.

En efecto, la toma de La Briel, en abril de 1572, por Guillermo de la Marche convirtió a los *mendigos del mar* en dueños de la isla de Voorne, base desde la que los rebeldes harían saltar la chispa revolucionaria a lo largo del Waterland hasta Flesinga, situada en la misma desembocadura del Escalda (13). El apoyo prestado por ingleses y franceses a los navíos rebeldes (14) acabó por convertir la ruta del canal de la Mancha en una zona prácticamente inaccesible para los barcos mercantes y de guerra de Felipe II. El corte de las comunicaciones maríti-

(10) J. Lynch: *España bajo los Austrias*, Barcelona, 3.^a ed., 1975, I, página 355.

(11) F. Braudel: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1976, 2.^a ed. esp., I, pág. 837.

(12) H. Lapeyre: *Las etapas de la política exterior de Felipe II*, Universidad de Valladolid, 1973, págs. 80-83. Ver también el artículo de G. Parker: *España, sus enemigos y la rebelión de los Países Bajos*, publicado en 1970 en la revista *Past and Present* y traducido recientemente al castellano en el volumen presentado por John H. Elliot: *Poder y sociedad en la España de los Austrias*, Barcelona, 1982, págs. 113-144.

(13) Archivo General de Simancas, *Estado*, leg. 550, f. 76 *Lo que se entiende por cartas de Bruselas de 20 y 22 de abril de 1572*.

(14) A lo largo de 1572 y 1573 aparecen constantes referencias en la correspondencia del duque de Alba sobre la ayuda prestada a los rebeldes por los países vecinos. En carta de 24 de junio de 1572, dice: *Que con haver favorecido el Rey de Francia los rebeldes de Flandes y dexado venir sus vasallos en su favor se ve el poco cargo que le es, pero que no conviene*

mas y la superioridad naval holandesa quedaron bien patentes desde el frustrado episodio de la armada del duque de Medinaceli (15). Los *watergueuzen* se habían convertido finalmente en señores de la mar.

Ante el cariz que tomaban los acontecimientos, el duque de Alba fue sustituido como gobernador de los Países Bajos por don Luis de Requeséns. Al hacerse éste cargo del gobierno, a finales de 1573, la situación en el mar no hacía sino empeorar día tras día:

“... hallo todo lo de acá en muy peores términos de lo que nunca estuvo, ni aún de lo que hasta aquí se ha escripto ni jamás se pensó, porque los enemigos son absolutamente señores de la mar, por la cual tienen asidiados todos los Estados, pues faltándoles el comercio con que se sostenían puede v. md. considerar el término en que estarán. Tienen así mismo ocupados todos los puertos principales y la mayor parte de Holanda y Zelanda, y algunas plazas en Gueldres y Bravante...” (16).

Así, pues, la superioridad naval de los rebeldes era ya una realidad a comienzos de la década de los setenta, precisamente cuando —en palabras de Felipe Ruiz Martín— *el continente pierde la tensión que gana el océano (...), y el mar pasa a ser teatro principal y decisivo de las hostilidades* (17). ¿Qué fue lo que impidió a Felipe II poner remedio a esta lamentable situación: una visión miope y obstinada del problema o una irreparable deficiencia congénita de las estructuras navales españolas, incapaces de responder al desafío que suponía el poder marítimo holandés? (18). Quizá ambas razones se entrecruzaron en más de un momento. De cualquier manera, independientemente del criterio de la corte española, los gobernadores de los Países Bajos tuvieron una conciencia bastante más clara de la situación, y así lo demuestra su correspondencia. Según Requeséns: *Si la quietud de estos Estados dependiera de romper la gente de los enemigos en campaña, presto se vería el fin, pues ninguna vez se peleara con ellos que no se pierdan, pero no depende sino de quitalles la fuerza de la mar, donde son superiores* (19).

Durante los años siguientes, hasta su fallecimiento en marzo de 1576, no dejaría Requeséns de llamar la atención del gobierno de Madrid sobre la necesidad ineludible de alcanzar la superioridad naval sobre

Su Majestad darse por entendido, pues aunque es grande el daño que el Rey haze con máscara, sería mucho mayor si se la quitase. Y el 18 de julio del mismo año: De Inglaterra le vienen (a los de Flesinga) muchas vituallas, municiones, y gente cada día. Es gran trabajo haver de dissimular tantas indignidades, pero es fuerza que se sufran por agora. A.G.S., Estado, leg. 551, f. 152 y 164.

(15) El propio duque así lo reconocía en su correspondencia. Ver carta dirigida a Felipe II a 19 de enero de 1573, A.G.S., Estado, leg. 552, f. 161.

(16) Don Luis de Requeséns a don Pedro Manuel, de Bruselas a 4 de diciembre de 1573, *Codoin*, t. CII, pág. 420.

(17) F. Ruiz Martín: *Art. cit.*, pág. 185.

(18) Ver J. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano: *Velas y cañones en la política-septentrional de Felipe II*, en J. Zurita, núms. 23-24, Zaragoza (1970-71).

(19) Carta de 5 de junio de 1574: N. *Codoin*, III, pág. 15.

los holandeses. Cabían para ello dos posibilidades: mejorar las propias escuadras españolas en los Países Bajos o, por el contrario, enviar una armada desde la península. Los informes elaborados acerca de la primera alternativa eran enormemente pesimistas (20). Por ello el comendador mayor de Castilla se inclinaba decididamente por la formación de una gran armada que, partiendo desde España y barriendo de piratas la zona del canal de la Mancha, diese la embestida definitiva a la armada holandesa (21).

Las peticiones de Requeséns tuvieron un eco positivo en Madrid, y a comienzos de 1574 Felipe II se decidió a formar una nueva armada en Santander, a cargo de Pedro Menéndez de Avilés. Lamentablemente, las amenazas turcas en el Mediterráneo dilataron la salida de la armada, hasta que definitivamente fue deshecha por los estragos de la peste, a finales de 1574 (22). Con sus restos se formaría al año siguiente una pequeña flota, dirigida por Pedro de Valdés, para que patrullase las costas y las defendiera de corsarios, pero sólo se mantuvo en el mar durante algunos meses (23).

El período que transcurre desde el 1 de septiembre de 1575, fecha de la suspensión de pagos decretada por Felipe II, hasta el 1 de octubre de 1578 en que muere don Juan de Austria, fue, sin duda, uno de los peores por los que atravesó la guerra hispano-holandesa, estrechamente condicionada la situación por las dificultades que la corona española tenía para transferir fondos hacia los Países Bajos, dada la negativa de los capitalistas genoveses a consentir ningún tipo de anticipo (24),

En los años siguientes el empuje militar dado por Farnesio pareció despejar el horizonte, pero la ruptura de las relaciones con Inglaterra y el desastre de la Armada de 1588 cerraron el periodo de intervención en el norte durante el reinado de Felipe II con un saldo bastante negativo. Habría que esperar a que, en la última década del siglo y durante el siguiente reinado, se abrieran nuevas perspectivas y una visión más amplia y flexible de posibles líneas de actuación en esta contienda que no finalizaría hasta bien entrado el siglo XVII.

Guerra, mercancías y metales preciosos.

Fue precisamente durante el período de mayor debilidad de la monarquía española, que transcurre entre 1572-1578, cuando habría de

(20) Ver nuestra comunicación presentada en el I Congreso Internacional de Historia Militar: *Don Luis de Requeséns y la Armada española en los Países Bajos*.

(21) Ver al respecto su carta de 30 diciembre de 1573, A.G.S., *Estado*, leg. 554, f. 144.

(22) Magdalena de Pazzis Pi Corrales: *Pedro Menéndez de Avilés y la primera Gran Armada septentrional*, Memoria de Licenciatura, Universidad Complutense, 1982 (en prensa).

(23) Ver la obra reciente de I.A.A. Thompson: *Guerra y decadencia*, Barcelona, 1981, págs. 227-228.

(24) Felipe Ruiz Martín: *Las finanzas españolas durante el reinado de Felipe II*, en *Cuadernos de Historia*, II, Madrid, 1968.

hacer su aparición y echar hondas raíces en la península el fenómeno del contrabando holandés.

Gracias al enorme y meticuloso esfuerzo realizado por el historiador Henri Lapeyre en el archivo de Simancas, conocemos hoy día, con bastante proximidad, la evolución que experimentó en su volumen y en su orientación el comercio exterior de Castilla durante el reinado de Felipe II (25). La evolución paralela que experimentan las curvas de los diezmos de la mar y de los derechos sobre las lanas revela desde 1569 una caída vertical del comercio con el norte, anulada parcialmente en 1570, pero que continuó de manera inexorable a partir de 1571. Parte del comercio lanero con los Países Bajos, sin embargo, se vería desviado hacia Francia e Italia. Respecto a las cuentas de los almojarifazgos, Lapeyre extrae dos conclusiones: la primera es que el producto del almojarifazgo mayor de Sevilla aventaja con mucho al almojarifazgo de Indias, lo que quiere decir que el comercio entre Sevilla y Europa venía a cubrir no solamente las necesidades de reexportación hacia América, sino también a satisfacer un enorme volumen de la demanda local de consumo de la propia península; la segunda, que el producto del almojarifazgo mayor experimenta un aumento continuado, esto es, que a pesar de los conflictos bélicos, una multitud de pequeños navíos procedentes de Europa seguían frecuentando el puerto de Sevilla (26).

El motivo de esta paradoja ha quedado patente en todo lo expuesto hasta aquí: durante casi dos décadas España demostró que no disponía de una armada sólida para asegurar las comunicaciones con el norte, y los barcos mercantes españoles, italianos y flamencos, pese a los intentos de crear una flota semejante a la que cubría la ruta de las Indias y a la atención que los organismos comerciales como el Consulado de Burgos prestaron a la organización de flotillas de protección para los buques cargados de mercancías (27), hubieron de abandonar el tráfico marítimo a través de la ruta del canal, cediéndoselo por entero a los transportistas septentrionales: franceses, ingleses, hanseáticos... y *holandeses*. Independientemente del factor militar, el que los buques rebeldes holandeses, por encima de las pragmáticas que prohibían sostener con ellos todo tipo de comercio, siguieran frecuentando los puertos peninsulares, ponía, ante todo, al descubierto las llagas de la propia economía española, incapaz de prescindir de los productos nórdicos (28). El fenómeno del contrabando aumentó progresivamente durante todo el siglo y las naves enemigas —a Holanda se sumaría pronto Inglaterra—

(25) H. Lapeyre: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Universidad de Valladolid, 1981.

(26) *Ibidem*, págs. 214-215.

(27) Respecto a las ordenanzas del Consulado de Burgos de 1572 ver la obra de M. Basas Fernández: *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963.

(28) J. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, 1975, pág. 68.

C. GOMEZ-CENTURION JIMENEZ

surcaron con entera libertad no sólo el Mediterráneo, sino también las rutas de las Indias orientales y occidentales (29).

Durante todo este tiempo, quienes llevaron las riendas del gobierno de la monarquía hispánica intentaron poner múltiples remedios y abordar el problema desde distintas perspectivas. Por diversos motivos, en este artículo vamos a ceñirnos únicamente a aquellos primeros años en que la realidad del contrabando holandés comenzó a manifestarse claramente y la administración española, carente de mecanismos de defensa, fue incapaz de proporcionar una respuesta efectiva.

* * *

La primera cuestión que se puso de manifiesto en los Países Bajos, después de estallar la rebelión de las provincias del norte, fue la imposibilidad de aislar éstas de las otras regiones fieles a Felipe II, ya que ambas continuaban manteniendo una frecuente relación de intercambios comerciales. En un informe elaborado por el ministro Norcarmes, en 1573, sobre la reforma de la Armada española en Holanda, se decía:

Pero todo esto será de muy poco effecto si no se desfiende muy estrecha y expressamente que los súbditos de S. M. no traten en manera alguna con las villas rebeladas, como lo hazen muy de ordinario, llevando de Holanda a Hoorn y Incusen lo que allí falta y trallendo lo que es menester en Holanda. Lo mismo se haze en Frisia y Overyssel, y en algunas partes, de Gueldres por las riberas del Rhin y del Mosca y otras partes, y los de Frisia y Overyssel accomodan a los de Incusen de Hoorn de turbas, de los que proveen cada semana, y de quatro o cinco mill libras de sal, cuya imposición llega a montar cada semana cinco o seys mill florines. En pago de las quales turbas proveen a los dueños de la sal, de queso, rayzes, çanahorias, cebollas, harenques y otras cosas, pagando por cada centenar de sal 150 florines de imposición, de una barquilla con rayzes, çanahorias y cebollas, cinco o seys mill florines conforme al tamaño, de 100 libras de queso, dos florines y de manteca y los demás mantenimientos, otro tanto conforme a la cantidad (30).

Pero las relaciones comerciales de los rebeldes no se ceñían exclusivamente a los Países Bajos meridionales; un poco más adelante Norcarmes avisaba que:

Y porque muchos navíos bien armados han partido de Embden y Incussen para Cales, Sanct Lucas, Lisboa, Sanct Vas y España, y entre ellos hay dos de Hambourg muy bien en orden, S. M. los podría hazer embargar y poner demás de los marineros alguna artillería y soldados para entrar en estos Payses, con que los rebeldes cobrarán mucho mie-

(29) Ver Ralph Davis: *La Europa Atlántica*, Madrid, 1976.

(30) A.G.S., Estado, leg. 554, f. 176.

LOS ORIGENES DEL CONTRABANDO HOLANDES EN ESPAÑA...

do y S. M. se fortificará en gran manera, y de otra los enemigos se reforzarán con las mercaderías que les vernán de España y podrán fácilmente sostener las guerras, en lo qual conviene proveer.

Estos consejos de Norcarnes, apoyados por Requeséns (31), se siguieron fielmente en Madrid, llevándose a cabo el primer embargo de naves holandesas en los puertos de Andalucía (32). En Cádiz, el corregidor mandó detener quince navíos; ocho fueron retenidos como sospechosos y a otros siete se les dio licencia para continuar su viaje (33). En Sevilla y Sanlúcar se arrestaron hasta un total de 30 urcas y, según el parecer del burgomaestre de Amsterdam y del gobernador de Frisia, la totalidad de los maestros de estas naves, bajo supuesta nacionalidad danesa, alemana o flamenca, procedían de las villas rebeladas de Holanda y Zelanda (34). En cuanto a las mercancías transportadas, las urcas habían llegado a España trayendo en su mayor parte tejidos y bastimentos navales y partían de regreso cargadas con sal, vino o aceite.

Requeséns se felicitaba de que el embargo se hubiera llevado a cabo y sugería que *aun quando no fueren de rebeldes podrían venir cargadas de mercancía con el armada (35) y forçallas a que desacargassen en estos Estados, que haría gran provecho a la mucha gente dellos y daría gran satisfacción a todos, paresciéndoles que se començava a abrir luego el comercio.* A mediados del mes de mayo, sin embargo, el comendador mayor de Castilla escribía:

Hanme avisado que antier llegaron a Frexelingas 28 ó 30 urcas y naos que venían de España cargadas de mercaderías y que ay allí y en Midelburg el mismo trato y comercio que en tiempo de paz solía haver con Amberes, y que las más dellas son de rebeldes y han ydo allá so nombre de ser de Embden y de las tierras marítimas de Alemania, no sé si son de las que V. M. mandó arrestar allá y que se ayan escapado después, o de otras que no pudiern arrestarse, y he pensado harto en el medio que havría para que no acaesciessen de aquí adelante semejantes inconvenientes y platicado con algunas personas y no hallo ningún medio que sea bueno porque el que algunos habían propuesto de que V. M. mandasse que no se admitiessen en esos Reynos ningún navío destas partes, ni de Osterlanda, que no llevassen passaporte mío, y que para dársele se tomasse seguridad que bolvería con lo que allá cargasse a las tierras que están en obediencia de S. M. es impliicable, porque no se puede forçar a los osterlines a hazer su viaje por aquí,

(31) Carta del comendador mayor de Castilla, de Amberes a 30 de diciembre de 1573, *Estado*, leg. 554, f. 144.

(32) Copia de la carta de S. M. que se escribió a todos los puertos sobre que se detengan los navíos de los pueblos rebelados de Flandes que vinieron a ellos. Del Pardo a 23 de enero de 1574, A.G.S., *Estado*, leg. 550, f. 123.

(33) A.G.S., *Estado*, leg. 557, f. 67 y leg. 559, f. 3.

(34) A.G.S., *Estado*, leg. 557, f. 168 y leg. 558, f. 76 y 96.

(35) Carta de 5 de marzo de 1574. A.G.S., *Estado*, leg. 557, f. 84. Se refiere a la armada de Pedro Menéndez de Aviles.

C. GOMEZ-CENTURION JIMENEZ

pues los que quieren yr a España le hazen por la parte del norte, por de fuera de Inglaterra, entre ella e Irlanda, y querrán bolver con las mercaderías a sus casas y es por indirecta impedirles del todo el comercio, y quando fuesse possible venir por estos passaportes havría mayores fraudes, porque a nombre de las dichas villas marítimas y de Embdem llevarian las naos ropa de rebeldes de V. M. con mayor seguridad de lo que agora lo hazen, llevando entonces passaporte sería peor de averiguar. En fin, allá conviene que se haga alguna diligencia y el Adelantado sabrá dar mejor en ello su parescer, y el mio es que hasta que sea venida el armada de V. M. no dexé bolver ningún navío de los que allá llegaren de Osterlanda, aunque se sepa que no es de rebeldes (36).

En junio avisaba Juan de Isunza al comendador sobre la llegada a Holanda de naves rebeldes cargadas en España con sal, bizcocho y vino: *Dizen también aver mostrado patentes que declararon ser de Embdem. Con aquellas se contentaron y si conocieran bien lo que es Embdem ño se dexaran engañar* (37).

En realidad, hemos de preguntarnos hasta qué punto existía el engaño o si, en realidad, se carecía de una voluntad firme de acabar con el contrabando. A este respecto es enormemente revelador uno de los advertimientos que Juan Bautista de Tassis daba para la resolución de las cosas de Flandes a finales de 1574:

Lo postrero, de cómo remediar en parte y de manera que se eviten los ynconvenientes que amenaza la larga suspensión del trato y comercio que con el Rebelde parece que no se debe consentir. En lo qual parece que se podría quando se entendiese que fuese menester disimular con los que por codicia o necesidad se atrebiesen a tratar, guardando siempre algún decoro a la ley que manda lo contrario. porque quede el riesgo en halgún ser y por allí sean menos los que a ello se resolvieren (38).

Y por estas mismas fechas el propio Requeséns habría de reconocer la imposibilidad de alcanzar un bloqueo absoluto en los Países Bajos.

En lo del comercio con los dichos enemigos, así en lo del pescado y otras vituallas, como en las demás mercaderías, no bastan cuantos plarcartes se han hecho y diligencias para la ejecución de ellos. A remediallo, y habiendo enviado yo un consejero de Bravante y otro de Flandes por la costa de entrambas provincias con muy largas comisiones para castigar los fraudes que hubiese habido, a manera de pesquidores de Castilla o a lo menos de Alcaldes de sacas, viendo que los Consejos Provinciales y Justicias ordinarias no lo castigan, se halla tanto exceso que, si se hubiese de llevar con todo el rigor que es justo, se podría proceder contra cinco o seis mill personas de las más ricas

(36) A.G.S., Estado, leg. 558, f. 32.

(37) A.G.S., Estado, leg. 558, f. 75.

(38) A.G.S., Estado, leg. 561, f. 119.

del país, con lo qual (demás de una general alteración) se cortaba del todo el comercio con otras provincias. Y es necesario formar un nuevo Consejo de Troubles para los pleitos que de esto resultaran, así que ha sido fuerza ir con ello despacio. Y según el sitio de estas provincias y de las vecinas, es imposible prohibir este comercio de la manera que convenía, pues cuando no lo hiciesen derecho de las tierras rebeldas a las nuestras que están tan vecinas y por tantos ríos y canales que entre ellas hay, lo traen por mano de osterlines, ingleses y franceses por la vía de Cales y por otras, de manera que los enemigos no dejan de aprovecharse de su pesca y comercio y los súbditos los vienen a comprar muy más caro. Y mil veces he pensado en si será posible impedir por algún tiempo el comercio con los vecinos porque no le tuviesen en ninguna cosa con los rebeldes, y no lo es porque se acabaría en una hora lo que queda del país. Y viendo todas estas dificultades, no han faltado votos en el Consejo y con hartas razones, de que sería menos malo permitir el comercio de la pesquería y de otras cosas, limitando algunas y dando cierta forma en todas y poniendo un grueso derecho para V. M. en todo lo que viniese de país de rebeldes, queriendo fundar que por este camino se les hacía mucho daño, pero todavía no me ha parecido por ahora convenir en que se permita el comercio con ellos aunque la prohibición no se pueda executar como se debía (39).

La gravedad de este problema volvió a ocupar un primer plano en la atención de los políticos españoles en 1575, cuando el desbaratamiento de la armada santanderina obligó a buscar otros medios para combatir al enemigo. Se comienza a percibir a partir de este momento, en los gobernantes, la firme voluntad de buscar una posibilidad alternativa a la resolución del conflicto bélico, dentro de los presupuestos de la guerra económica (40). Durante 1575 Requeséns no cesará de hacer hincapié en la importancia que tendría para frenar al enemigo el bloqueo comercial con la península. Sus cartas repetirán a lo largo de todo el año, en términos muy semejantes, estos mismos avisos que advierte un particular de Flandes, español y hombre de negocios:

Que para apretarlos y tenerlos muy estreschos (a los rebeldes) le parece muy conveniente que S. M. mande que no partan navíos ningunos de España para Flandes, y que allá se evitase de todo punto la contratación que se tiene con los enemigos, pues de esta manera necessariamente vernían a estrema necessidad, siendo mas que claro que ellos ni tienen minas, ni tierras de donde sacar las pagas de los sol-

(39) Carta de 12 de diciembre, A.G.S., Estado, leg. 559, f. 104.

(40) A este respecto comentaba Domínguez Ortiz, refiriéndose a los primeros siglos modernos, que: *Aunque faltara la teoría, la doctrina sistemática, los principios de la guerra económica se aplicaban, si bien de una manera rudimentaria, en Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV, en Hispania*, núm. 89 (1963), págs. 71 a 110. Sobre este punto ver también J. Alcalá-Zamora: *España, Flandes...*, págs. 116-117.

C. GOMEZ-CENTURION JIMENEZ

dados y lo demás que gastan, sino de los navíos que toman, de los cuales sacan quanto han menester y faltándoles se hallarían luego perdidos y ternían las manos atadas, y no diz que es de inconveniente (como algunos dizen) esto para que se pierda la contratación y se vayan los mercaderes, pues de los que agora ay, son muy pocos los que tratan en otra mercadería sino en cambios y finanças (41).

Así, en su carta de 7 de abril de 1575, el comendador mayor de Castilla exponía a Felipe II todo un plan detallado de bloqueo comercial (42). Se trataba de publicar en España una prohibición por la cual, y durante un plazo de seis meses, no se permitiese sacar de los reinos peninsulares ningún género de mercancía hacia los países del Norte —en palabras de Requeséns: *todo lo que hay de Vizcaya para acá*—. La prohibición debería prorrogarse en caso de no cesar la rebelión de los Países Bajos y, durante todo este tiempo, se trataría de desviar todo el tráfico posible de mercancías hacia Italia. Y aunque tales medidas habrían de suponer una pérdida considerable de ingresos para la Real Hacienda: *es muy mayor la ganancia del gran daño que se haría a los enemigos que agora se enriquecen infinito con los muchos navíos que cada día toman en el Canal de Inglaterra y en la costa de Flandes de los que de esos reinos vienen. Demás que cada hora entra en Incussen y Frexelingas y los demás puertos que tienen ocupados gran número de navíos con cuantas mercadurías y regalos hay en España. Más adelante añadía que: Y podría se justificar esta prohibición para que no desmayase la gente pensando que ha de durar para adelante o con arrestar todos los navíos, diciendo que se quiere servir de ellos por algún tiempo, o con decir que no quiere V. M. que no vengán navíos de mercancía sino juntamente en armada que V. M. enviare. Así, por la seguridad de sus súbditos, como por quitar la ganancia a los rebeldes, suplico a V. M. lo considere, porque yo estoy persuadido, como lo están muchos, que lo que en este capítulo se contiene es una de las cosas que más conviene para esta guerra. Y que se haga brevísimamente (43).*

Requeséns obtuvo, por fin, la respuesta a todos sus avisos en un memorial que le fue enviado desde Madrid, por el secretario Zayas, junto con una carta, fechada en 29 de julio de 1575, en la que se le advertía lo siguiente:

Acá se ha mirado mucho lo que me escribisteis acerca del arresto de los navíos y prohibición o suspensión del comercio y navegación de estos Reinos hacia esas partes y, aunque no se puede negar que esto fuera un gran freno para los rebeldes, por otra parte han ocurrido razones de tanto peso y consideración que, en efecto, ha parecido que no se debía hacer ni lo uno ni lo otro, como lo veréis en particular por

(41) A.G.S., Estado, leg. 564, f. 45.

(42) A.G.S., Estado, leg. 562, f. 27-31.

(43) A.G.S., Estado, legs. 562 a 565.

un escrito que se os envía de las causas y motivos que para ello ha habido (44).

El memorial en cuestión, objeto ya de algunos comentarios por parte de Braudel y Felipe Ruiz Martín (45), zanjaba definitivamente las peticiones de Requeséns alegando toda una lista de motivos:

1. Tal prohibición estaba totalmente en contra de las leyes y las costumbres que fomentaban el tráfico de mercancías entre España y los demás Estados.

2. Se reduciría aún más la flota mercante española a la que siempre se había tratado de favorecer y, al cesar el comercio, los patronos, no sólo no se ocuparían de adquirir mayor número de navíos, sino que se desharían de los ya existentes.

3. La hacienda recibiría grandes daños al disminuir bruscamente las rentas de los puertos secos, diezmos del mar, almojarifazgos y alcabalas.

4. Al no permitirse ningún tipo de exportación hacia el norte, *tampoco venían a estos reynos mercaderías de las partes de fuera dellos para donde se impidiese llevarlas de acá, creyendo que pues se embarcava aca el trató y se detenían los navíos, se haría lo mismo a los que viniessen de fuera, ello traería consigo un nuevo descenso en la percepción de las rentas reales y la disminución del comercio con las Indias, por lo que cesaría además la llegada de metales preciosos.*

5. Aumentaría enormemente el contrabando directo de Francia, Inglaterra y Portugal con las Indias, llevándose estas naciones el oro y la plata. Este hecho constituía un gran peligro: *mayormente que se entiende que en las Indias son bien recibidas estas mercaderías porque se las dan más baratas que las que van destos Reynos, como lo pueden hazer por causa de los derechos grandes que acá se pagan.* Se incrementaría además el contrabando realizado a través de las islas Canarias.

6. El cese del comercio y la contratación, aunque sólo fuera por un plazo de seis meses, provocaría enormes perjuicios a los mercaderes, tanto naturales como extranjeros, y a sus enlaces en las demás naciones, de manera que, *aunque después se remediase lo que toca al poder navegar, las mercaderías no volverían a su ser primero en muchos años, los dichos tratos, mercaderías y correspondencia dellos.*

7. Se corría el riesgo de que en los demás reinos fuesen también arrestados los barcos, bienes y mercancías de los españoles que allí

(44) Carta de Zayas al comendador mayor de Castilla, de Madrid a 29 de julio de 1575, A.G.S., Estado, leg. 565, f. 68.

(45) F. Ruiz Martín: *La etapa marítima de la Guerra de Religión...*, página 189. El documento titulado *Las razones que se ofresçen para que se entienda del inconveniente que sería si se prohibiesse que no se cargassen en estos Reynos de España ningunos navíos para Flandes de naturales ni estrangeros y lo que más sobre esto se apunta*, se encuentra en A.G.S., Estado, leg. 569, f. 84.

C. GOMEZ-CENTURION JIMENEZ

se encontrasen o residiesen y resultar otros humores e inconvenientes que de menos color y principio que éste se ha visto haberse seguido.

8. Serían necesarios al menos dos años de bloqueo para que los rebeldes empezasen a sentir sus consecuencias.

9. Finalmente, *habría de pagar S. M. de su hacienda el sueldo y flete de todos los navíos que se detuviessen y arrestasen por el tiempo que esto durasse, y de la gente dellos que montaría una grande suma y cantidad de dinero, porque arrestarlos y detenerlos sin pagarles su sueldo sería hazerles agravio.*

Así, pues, en las condiciones reales en que se hallaba la monarquía española en aquellos años resultaba totalmente impracticable responder al bloqueo del canal y al contrabando holandés con una guerra económica sin cuartel, en cuyas penosas consecuencias habrían de verse envueltas, no sólo las demás naciones, sino los propios territorios de Felipe II. Habría que buscar entonces otras vías alternativas durante los años siguientes.

En la correspondencia del nuevo gobernador de los Países Bajos, don Juan de Austria, no hacen sino repetirse las mismas ideas expuestas hasta ahora. Sin embargo, hubo otros intentos de solucionar el problema por caminos diferentes: las negociaciones de Francisco Eraso con Suecia en 1578-79 para conseguir una armada contra las provincias unidas (46), la iniciativa de un convenio con la Hansa y Esteban Batory para despojar a los holandeses del comercio de granos en el Báltico (47) y diversas tentativas de establecer una flota permanente que cubriese la ruta septentrional de los navíos mercantes españoles y flamencos, financiada por un monopolio comercial de la sal de Andalucía y las especias americanas (48).

Desgraciadamente, el desastre naval de 1588 acabaría llevando a los monarcas españoles a adoptar unas medidas mucho más radicales sobre el tema, pero también desde posturas enormemente menos ventajosas.

(46) F. Ruiz Martín: *Art. cit.*

(47) L. Boratynski: *Esteban Batory, la Hansa y la sublevación de los Países Bajos*, en *B. R. Academia de la Historia*, 1951, t. CXXVIII, págs. 451-500 y F. Ruiz Martín: *Andanzas y gestiones del historiador Pedro Cornejo. El pan de los Países Bálticos durante las guerras de Religión*, en *Hispania*, número 84, 1961, págs. 549-579.

(48) Este será precisamente el tema a abordar en nuestro próximo artículo.