

**Ramón Lanza  
García**

Profesor Titular  
de Universidad.  
Facultad de  
Económicas  
(UAM). Es autor  
de *La población  
y el crecimiento  
económico de  
Cantabria en el  
Antiguo  
Régimen*.  
Madrid, 1991.  
Servicio de  
Publicaciones.  
Universidad de  
Cantabria.  
Ediciones de la  
Universidad  
Autónoma de  
Madrid, entre  
otros libros y  
publicaciones.

La época moderna brindó nuevas oportunidades para la expansión de las actividades marítimo-pesqueras en toda Europa. Sin embargo, los puertos de la costa cantábrica detuvieron el crecimiento muy pronto y enseguida entraron en una profunda y larga depresión económica. Tras una breve consideración de la estructura económica de las Cuatro Villas, el estudio se centra en el análisis de la doble trayectoria de la población urbana, con especial atención a la población marinera, y de la economía, tanto del comercio como de la pesca. A continuación se avanzan algunas posibles explicaciones, entre las cuales destacan el hundimiento de la demanda castellana y, sobre todo, la intervención de la monarquía a través de la política naval, militar y fiscal. Con las fuentes de primera mano que proporciona el estudio regional es posible apreciar la extensión y naturaleza de una depresión de alcance general.

**Palabras clave:** *pesca y comercio marítimo, población urbana, evolución económica, siglo XVIII.*

The modern age brought new opportunities for the expansion of the marine and fishing activities all over Europe. On the ports of the Cantabrian coast, however, this growth was short-lived and was very soon replaced by a profound and long economic depression. After a brief consideration of the economic structure of the "Cuatro Villas" region, the study centres itself on the analysis of the dual course of the urban population, with special attention to the seafaring people and to the economy, both: of the commerce and the fishing activities. Afterwards, some possible explanations are advanced, amongst which stand out the collapse of the Castilian demand and, above all, the intervention of the monarchy through the naval, military and fiscal policies. With the first-hand sources that the regional study provides, it is possible to estimate the extent and nature of a depression of general character.

**Key words:** *sea fishing and trade, urban population, economic evolution, 18th century.*

# La depresión económica del Seiscientos en la España cantábrica: el caso de las Cuatro Villas de la costa

**Ramón Lanza García\***

Universidad Autónoma de Madrid

## Introducción

El desarrollo de las actividades marítimo-pesqueras es uno de los aspectos más destacados de la economía de los primeros tiempos modernos. Las regiones europeas volcadas hacia las costas atlánticas experimentaron un crecimiento más intenso y prolongado que las demás y la urbanización de Europa adquirió, en palabras de Jan de Vries (1987) “una orientación marítima más pronunciada que en cualquier época anterior”. Sin duda, la renta de situación de que disponían facilitaba el aprovechamiento de las oportunidades que se presentaban en el horizonte económico, con la apertura de nuevos mercados, la creciente demanda de productos pesqueros y de medios de transporte, y la expansión de la actividad del estado.

Los pequeños centros urbanos de la costa cantábrica no podían ser, en principio, una excepción en este panorama. Entre los activos más importantes en su

---

\* Este trabajo ha sido realizado en el marco del Proyecto de Investigación “Fiscalidad, economía y política en Castilla durante los reinados de Felipe IV y Carlos II”, Ministerio de Ciencia y Tecnología - FEDER, BHA 2002-01942. El autor también desea reconocer su agradecimiento a los dos evaluadores anónimos, cuyas observaciones han contribuido a mejorar el texto final.

haber estaban la disposición de importantes recursos navales, como madera e infraestructuras portuarias, el acceso a un amplio traspaís situado en el interior de la meseta castellana y en la costa peninsular, la posición justamente en la ruta que unía estos amplios espacios con el norte de Europa, y, por último, pero no menos importante, la tradición marinera que arranca de la Plena Edad Media. Ya entonces las villas fueron reconocidas como entidades urbanas con fuero para proteger tanto a la población como a las incipientes funciones comerciales que entonces comenzaban a desempeñar.

Entre las poblaciones cantábricas destacaban las entonces llamadas Cuatro Villas de la Costa de la Mar, es decir, Castro Urdiales, Laredo, San Vicente de la Barquera y Santander, que son el objeto del presente estudio<sup>1</sup>. A través de este ejemplo podemos comprobar en qué medida su comportamiento difiere del de otras regiones atlánticas o si se acomoda al de la economía castellana, si fueron capaces de aprovechar las ocasiones que se presentaban en la época y por qué. Pues bien, los indicios que más adelante presentamos sugieren que hasta las décadas centrales del siglo XVI se vivieron momentos especialmente prometedores para el desarrollo de la vida mercantil y marítima de la costa cantábrica gracias a las expectativas que despertaba el crecimiento general de la demanda privada y del estado. Sin embargo, muy pronto comenzó una profunda y tan larga depresión que bien entrado el siglo XVIII solamente unos pocos núcleos urbanos pudieron remontar una nueva pendiente de crecimiento. Las Cuatro Villas habían tenido que afrontar las oportunidades, las tensiones y los desafíos que la expansión del mercado y la intervención del estado plantearon en todo momento a lo largo de la temprana edad moderna. Ese doble desafío, como veremos, resultó ser insuperable.

### **1. La estructura económica de las Cuatro Villas en el siglo XVI**

La economía de las Cuatro Villas giraba en torno a tres ejes fundamentales: la oferta de servicios urbanos de carácter central, las actividades pesqueras y sus derivados, y el comercio exterior. En realidad, el área de influencia inmediata de las villas era muy reducida por diversas razones de naturaleza económica e institucional. Ante todo, la baja productividad del trabajo agrícola y el elevado coste del transporte terrestre limitaban los ingresos de los campesinos y de los rentistas, al mismo tiempo que encarecían los bienes de consumo para la población urbana, de manera que el mercado venía a ser muy estrecho. Además, el territorio bajo la jurisdicción urbana apenas sobrepasaba el ámbito municipal. En tales condiciones se entiende el doble interés de las villas, primero, por atraer el comercio hacia el mercado local por medio de franquezas, ya que así era posible asegurar el abasto público, facilitar la recaudación de tributos sobre el tráfico y aprovechar las oportunidades de negocio, y, segundo, por defender el privilegio de libre importación de bienes de consumo, que respondía a la necesidad de facilitar el abasto local mediante la exención en el pago de derechos de aduana<sup>2</sup>. Precisamente el eventual efecto negativo de la libertad de

<sup>1</sup> En el corregimiento del mismo nombre había otros dos puertos pesqueros, a saber, San Martín de la Arena (Suances) y Comillas, ambos de señorío, pero ni uno ni otro desempeñaban funciones urbanas tan importantes como las de las Cuatro Villas.

<sup>2</sup> El régimen aduanero era muy parecido en toda la costa cantábrica desde Galicia hasta Guipúzcoa, ya que formalmente imperaba la libre importación de géneros para el consumo local. Vid. Lapeyre (1981).

importaciones sobre el empleo industrial y la población urbana podía ser compensado mediante el desarrollo de las actividades en las que había ventajas comparativas derivadas de la dotación relativa de factores, como la industria forestal, la siderurgia, la construcción naval y, sobre todo, la pesca y el transporte marítimo.

En realidad, la fortuna de las Cuatro Villas dependía de la suerte que corrieran las pesquerías y el comercio en general. No en vano, hasta dos tercios de la población activa eran marineros<sup>3</sup>. Ahora bien, el transporte marítimo y la pesca, dado el factor de localización tan fuerte de las mismas y su eventual complementariedad estacional, sí propiciaban una diversificación funcional de las villas de la costa, ya que la construcción naval, la preparación de los materiales, las técnicas de captura y la conservación o distribución del pescado, y el transporte de cabotaje y de larga distancia exigían una concentración del poblamiento que, a su vez, proporcionaba ciertas economías externas para el desarrollo de otras actividades vinculadas con el gasto en bienes de consumo básicos.

### 1.1. Las actividades pesqueras

La pesca de bajura era la más elemental, puesto que se destinaba a satisfacer las necesidades de autoconsumo de la población local y solamente entraba en el mercado cuando lograba algunos sobrantes. Las costeras estaban reglamentada por las cofradías de maestros y eran, por lo tanto, una actividad de carácter gremial. Por último, las pesquerías se pueden considerar como empresas capitalistas.

Las costeras de invierno (besugo), cuaresma (congrío, mero y merluza), y verano (una de sardina y otra de bonito) eran reglamentadas por las organizaciones gremiales, la correspondiente cofradía de mareantes. La creciente importancia de la pesca durante la baja Edad Media explica la aparición ya entonces de cofradías de pescadores que tenían por objetivo la regulación de las capturas y su comercialización en no menor medida que la protección de la población activa y sus familiares, unas cofradías que actuaban, así pues, como verdaderos gremios bajo la protección real<sup>4</sup>. En efecto, el gremio era una corporación profesional que desempeñaba funciones económicas, asistenciales, religiosas y judiciales, y cuya finalidad consistía básicamente en proporcionar un medio de vida digno aunque tradicional a sus miembros. El gremio era un monopolio por cuanto la pertenencia era una condición indispensable para ejercer la profesión. Los primeros capítulos de ordenanzas que dieron lugar a la formación de los gremios de pescadores desde mediados del siglo XIV en adelante ya estable-

p. 107. En concreto, las Cuatro Villas, Trasmiera y el territorio montaños hasta dos leguas de la mar gozaban de viejos privilegios que fueron confirmados por las Reales Cédulas de 1532, 1581 y 1619, en consideración a la pobreza agrícola del territorio y en compensación por los servicios armados que los habitantes de la costa proporcionaban al rey. El "librecambio" fue confirmado todavía en 1779, según Sojo y Lomba (1931), II, 256-257.

<sup>3</sup> Así lo demuestran los padrones del siglo XVI, según Lanza García (2002), p. 105.

<sup>4</sup> Sobre el carácter de los gremios medievales todavía son muy útiles las consideraciones de Weber (1964[1925]), pp. 127 y ss. Acerca de los gremios de pescadores de las Cuatro Villas en particular contamos con estudios y ediciones de los capítulos de ordenanzas a cargo de Martínez Guitián (1949), Casado Soto (1977) pp. 68-81 y 125-140, Sainz Díaz (1986), pp. 506 y ss., y Rodríguez Fernández (1988), pp. 22-43. Un estudio sintético reciente y magníficamente ilustrado es el de Ortega Valcárcel (1996).

cían, una vez que fueron reconocidos por sucesivos privilegios reales, que los agremiados debían someter la actividad pesquera y la comercialización de las capturas a la regulación corporativa: el comienzo, el lugar y la duración de la costera, las técnicas de pesca, los tipos y la cantidad de aparejos, y las condiciones generales de comercialización como el lugar, la forma y el precio de venta. Frente al exterior, la regulación de los precios por las cofradías era una fuente de conflicto casi permanente con otras corporaciones, como el ayuntamiento, que velaba por el abasto de la población y por la economía de la villa en general. En cuanto tribunal, el gremio a través de su alcalde resolvía las disputas entre mareantes por cuestiones de carácter profesional. En cuanto hermandad asistencial, el gremio proporcionaba los medios de subsistencia a los desvalidos por razones de edad, viudedad y orfandad mediante las contribuciones de todos los asociados, que consistían en una parte o quión de las capturas.

En cambio, la pesca de altura era de naturaleza capitalista debido a la mayor escala y duración de las expediciones. Las pesquerías de Irlanda, de abril o mayo hasta agosto, Andalucía, desde septiembre hasta marzo, y Terranova, también en verano, exigían barcos de cierto tonelaje, numerosa tripulación y pertrechos en abundancia, es decir, un capital elevado, lo cual hacía imprescindible el concurso de alguna forma más sofisticada de asociación y de crédito. Una condición adicional no menos importante era la libertad de empresa para la expedición y comercialización, porque como decía Cristóbal de Barros en 1571: "Para esta navegación no llevan ni piden orden a persona alguna sino que cada uno haze su voluntad"<sup>5</sup>.

La pesca de la ballena presentaba los mismos rasgos capitalistas. El caso más frecuente en las Cuatro Villas era el de un ballenero que por sí o en sociedad arrendaba a la villa correspondiente el derecho a la matanza, el despiece y la grasa de las presas capturadas a su paso por la costa, lo que sucedía entre octubre y febrero. Muchos armadores debían de ser de origen guipuzcoano, pero tampoco era extraña la participación de algunos socios de las Cuatro Villas, que asimismo intervenían con sus lanchas en la captura y transporte de las piezas<sup>6</sup>.

### 1.2. El comercio doméstico y el de tránsito

El llamado comercio "*doméstico*" se caracterizaba por el predominio de los productos de bajo valor por unidad de volumen característicos del país, como madera y materiales de construcción, hierro, pescado, vino, cítricos y fruta silvestre, todo ello exportado a cambio de manufacturas y, sobre todo, de cereales y sal. En cambio, el "*comercio de tránsito*" giraba en torno a tres bienes entonces fundamentales, la exportación de lana y la importación de pastel y tejidos, especialmente lienzos. Según los derechos de aduanas, el mayor volumen del tráfico de la costa cantábrica discurría por Bilbao, cuyo comercio parecía ser mucho más diversificado en virtud de sus relaciones con Francia y de sus expor-

<sup>5</sup> Archivo General de Simancas, Guerra y Marina, leg. 75, fol. 24. La importancia relativa de las costeras y las pesquerías de Irlanda y Andalucía en la alcabala de pescado de San Vicente de la Barquera a finales del siglo XV aparece en Solinís Estallo (2003), p. 169.

<sup>6</sup> Varios ejemplos de fechas diversas en Archivo Municipal de Castro Urdiales, *Libro de Acuerdos y Decretos de Esta Villa de Castro de Urdiales Del año de 1534 asta el año de 1539*, Sig. 36, doc. 1, fols. 38 y 214, Echavarría (1899), pp. 134-135, y González Echegaray (1978).

taciones de hierro. Sin embargo, el preferido por los burgaleses para sus expediciones de lana y pastel era el puerto de Santander<sup>7</sup>.

Santander destacaba en la exportación de lana y la importación de pastel, o, para ser más exactos, en el almacenamiento y embarque por cuenta de mercaderes burgaleses y armadores de toda procedencia. La estructura económica del traspais limitaba el entonces llamado "comercio activo" a la distribución de productos derivados de la madera, que por medio del cabotaje eran expedidos a lo largo de toda costa atlántica, desde Galicia hasta Andalucía<sup>8</sup>. Según los acuerdos establecidos con la Universidad de mercaderes de Burgos, y desde 1494 con el Consulado, la villa ofrecía servicios de almacenamiento y transporte de mercancías en tránsito al tiempo que se comprometía a mantener los muelles y la red de caminos con los recursos fiscales procedentes de sisas sobre el consumo y de impuestos sobre el tráfico, a razón de un maravedí por saca de lana, que suponemos debían de ser más modestos y atractivos que el de sus competidores. En tales condiciones, los comerciantes burgaleses hacían uso ventajoso del puerto santanderino sin comprometerse formalmente a nada más, a pesar de la insistencia de la villa en que los arrieros debían introducir determinada cantidad de trigo para el abasto público por cada saca de lana que trajeran a Santander. El desempeño de estas funciones proporcionaba algunas ganancias derivadas del almacenamiento, el transporte de una parte de las mercancías —la mayoría en el caso de lana y pastel— y el consumo de la población empleada en el comercio. Por su parte, el ayuntamiento de Santander se reservaba el derecho de conceder licencias y de gravar en beneficio de los naturales de la villa el tráfico de cuero, hierro, madera, naranja y otros productos de la tierra expedidos desde cualquier punto de su jurisdicción marítima<sup>9</sup>.

Laredo mantenía asimismo intensas relaciones con Francia y, sobre todo con Flandes. Según los datos de aduanas publicados por H. Lapeyre, destacaba como vía de tránsito hacia Castilla de diversas manufacturas y de una respetable cantidad de pescado de importación, así como en la exportación de naranja y hierro labrado en las ferrerías situadas en sus alrededores, en el curso del río Asón, que desemboca en la vecina ría de Santoña, en Guriezo y en Castro Urdiales. Justamente por esto el comercio activo de Laredo parecía ser mayor que el de Santander, como sugiere asimismo el hecho de que su flota fuera en 1571 también mayor: 1.730 toneladas frente a 540 según Cristóbal de Barros.

La actividad predominante de San Vicente de la Barquera era sin duda la pesca antes que el comercio exterior debido a su alejamiento de las principales rutas de transporte terrestre. Los barcos de mayor porte, las chalupas de 60 a 70

<sup>7</sup> Lapeyre (1981), pp. 74 y 189.

<sup>8</sup> Juan de Castañeda decía en su *Memorial de algunas antigüedades de la Villa de Santander de 1592* que "es mucha la madera que deste puerto sale para Andalucía y otras partes, de por labrar y labrada, en remos, cubetos y barriles, los cuales se labran en esta villa y sus comarcas, y así mismo muchos navíos grandes y pequeños". Cit. por Casado Soto (1980), p. 140.

<sup>9</sup> El acuerdo de ocho de agosto de 1453 fijaba la contribución en un maravedí por saca de lana, que sería exento si entraba en la villa una bestia con trigo por cada dos cargas (cuatro sacas) de lana "segund se acostumbró en los tiempos pasados": Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Diversos, leg. 52, docs. 3 y 4. El de veintinueve de mayo de 1542 —que debía estar en vigor hasta 1546— establecía la contribución en tres maravedís por saca de lana y bala de pastel, y obligaba a que el hospedaje no fuera superior al de Bilbao: *Ibid.*, doc. 31. El acuerdo que comenzó el uno de abril de 1559 y debía durar doce años fue también motivo de discusión: *Ibid.*, doc. 42. Asimismo, Maza Solano (1957), pp. 287 y 302-309, y, para una visión general, Smith (1978), pp. 98-99.

toneles, seguían en verano la derrota de Irlanda y en invierno la del mediodía, aprovechando las economías de alcance que brindaban las rutas pesqueras para realizar un provechoso comercio de cabotaje. Una vez de regreso, las duelas y otras piezas para la construcción naval y el hierro eran embarcados hacia el golfo de Cádiz, donde organizaban la pesca en el banco situado entre el cabo de Ager y las Islas Canarias, para volver hacia el golfo de Cádiz a vender el pescado y cargar sal y algunas mercaderías con destino final a la villa, no sin antes haber recalado en algún puerto gallego para cargar vino y sardinas<sup>10</sup>.

Una derrota muy parecida se revela a través de los protocolos notariales en las demás villas de la costa. Castro Urdiales conocía la presencia de agentes de los principales mercaderes castellanos, tanto en la importación de diversos géneros como, sobre todo, en la exportación de hierro, pero las actividades de servicios giraban mucho más en torno al transporte por cuenta ajena que a la financiación del comercio<sup>11</sup>. Por medio del cabotaje se distribuían los hierros procedentes al menos de las ferrerías situadas en los vecinos valles de Guriezo, Otañes y Sámano —y aparentemente también de las vizcaínas— a lo largo de la costa peninsular, desde Galicia, pasando por Portugal, hasta Andalucía. Además, los buques de mayor porte —las zabras de 75 a 130 toneles— eran empleados en las pesquerías de Irlanda, donde solían recalcar en los puertos de Cork y Limerick, y ocasionalmente en las de Terranova, en cuyo caso la derrota podía incluir una escala en Lisboa o Setúbal para embarcar sal antes de emprender rumbo hacia los bancos de bacalao.

## **2. Crecimiento, declive y transformaciones de la población: 1534-1752**

El crecimiento de la población de las Cuatro Villas comenzó seguramente pronto y alcanzó mayor intensidad que el de las comarcas rurales, al igual que en el resto de la Corona de Castilla<sup>12</sup>. Las referencias a proyectos de reconstrucción y ampliación de las infraestructuras portuarias y viarias que proliferan desde finales del siglo XV en adelante, los testimonios de los contemporáneos que a partir de los años 1530 se refieren a la "muchacha contratación de forasteros" y, sobre todo, los vecindarios fiscales posteriores sugieren, en efecto, un ritmo de crecimiento bastante notable.

No obstante, el saldo secular fue modesto en comparación con la España urbana de entonces: el conjunto de las villas creció a un ritmo anual de 0,23% entre 1534 y 1591. Ahora bien, el saldo secular esconde una etapa de intenso crecimiento hasta 1561 aproximadamente, seguida por otra de atraso hasta 1854 y 1591. La máxima población fue alcanzada en Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera en 1561 después de dos décadas y poco más de crecimiento tan fuerte que parece haber sido difícilmente alcanzado por la Cantabria rural. Después solamente Castro Urdiales continuó la expansión hasta el máxi-

<sup>10</sup> AGS, GM, leg. 75, fol. 24, Relación de Cristóbal de Barros, Fernández Duro (1881), pp. 319-320. Vid. asimismo Gómez-Centución (1988), p. 131. Esas derrotas ya eran usuales por lo menos desde las últimas décadas del siglo XV, según Porras Arboledas (2002), p. 26.

<sup>11</sup> Juan Pérez de Returbio, vecino de Castro Urdiales, firma en febrero de 1576 diversas escrituras de obligación en nombre de varios mercaderes de Medina del Campo, Burgos y Arceñiega, entre los que destaca Simón Ruiz, por los derechos de aduanas que estos debían en Castro Urdiales: AHPC, Protocolos, leg. 1706, fols. 322 y ss. Asimismo, Casado Alonso (2003), pp. 170-173.

<sup>12</sup> Vid. respectivamente, Lanza García (1991), pp. 116-117, y Marcos Martín (2000), p. 323.

**TABLA 1: La evolución del vecindario de las Cuatro Villas entre 1534 y 1752**

Vecinos	1534	1552	1561	1584	1591	1631	1752
Castro Urdiales	488	660	700	853	656	460	346
Laredo	415	552	586	465	454	380	483
San Vicente de la Barquera	629	440	1.078	343	266	242	250
Santander	368	595	808	534	789	690	1.095
CUATRO VILLAS	1.900	2.247	3.172	2.195	2.165	1.772	2.174
Indíces (1591=100)	88	104	147	101	100	82	100

FUENTE: Lanza García (2002: 99).

mo de 1584. En Santander hubo una recuperación en esa fecha que no bastó ni para alcanzar el máximo secular de 1561 ni para mantener la población conjunta de las Cuatro Villas hasta 1591.

Los últimos decenios del siglo fueron desastrosos. La enorme caída de la población de las Cuatro Villas entre 1561/1584 y 1591 —nada menos que el 40%— esconde saldos muy dispares que van desde la doble caída de Laredo y Castro Urdiales, del orden del 18% y el 23% respectivamente, hasta el desastre de San Vicente de la Barquera, cuyo vecindario se redujo el 75% respecto a 1561 y casi el 60% respecto a 1534, pasando por el virtual estancamiento de Santander, que sufrió una pequeña pérdida del 2%. El dramático descenso de la población de San Vicente de la Barquera esconde también la emergencia efímera, como enseguida veremos, del vecino puerto de Comillas, que estaba bajo la protección del Marqués de Santillana, y la emigración hacia el Golfo de Cádiz.

¿Y después? Las averiguaciones de alcabalas de 1590-1596 indican respecto a San Vicente de la Barquera 239 vecinos, mientras que la aparición de la peste en otoño del último año impidió realizar los padrones en las demás villas. La peste fue una catástrofe que desquició a una población maltratada al menos desde 1568 por crisis económicas y demográficas ininterrumpidas. El declive continuó durante el siglo XVII y durante la mayor parte del XVIII, excepto en Santander, tal y como confirman los vecindarios y la trayectoria descendente de los bautismos de las parroquias de San Vicente de la Barquera, Laredo y Castro Urdiales. El declive de la población tocó fondo hacia 1631 según los datos de este vecindario, que muestra las menores densidades de todo el período de observación. A partir de entonces, la trayectoria de las Cuatro Villas siguió caminos diferentes, dando como resultados más importantes, primero, el descenso del grado de urbanización regional, puesto que los espacios rurales comenzaban a crecer con gran viveza, segundo, la concentración de la pequeña población urbana en Santander, tercero, la ligera pero momentánea recuperación de Laredo, probablemente de la mano de la capitalidad permanente del corregimiento de Cuatro Villas que había adquirido en 1629, y, en cuarto y último lugar, el declive prolongado de San Vicente de la Barquera y Castro Urdiales, convertidas ambas en puertos exclusivamente pesqueros. No obstante, el crecimiento de la villa de Santander hasta la víspera de su conversión en ciudad el año 1754 no debe ocultar el hecho de que fue protagonizado más por los barrios rurales que por el casco propiamente urbano, lo que venía a refor-



**Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 5**

zar la tendencia ya apuntada hacia el retroceso del grado de urbanización regional.

Tanto en 1534 como en 1591 la población de las Cuatro Villas representaba poco más del 8% de la población regional. Este grado de urbanización eran muy parecido a los de Galicia y Asturias, pero menor que los de las provincias forales de Alava, Guipúzcoa y Vizcaya<sup>13</sup>. La población urbana debió de haber crecido algo más que la rural hasta 1561 aproximadamente, año que señala el momento culminante del crecimiento secular y momento a partir del cual comenzó el rápido declive de las poblaciones marineras. Es más, el grado de urbanización continuó disminuyendo a lo largo del siglo XVII porque justo entonces la población rural iniciaba una nueva etapa de crecimiento, mientras que las villas continuaban decreciendo o en el mejor de los casos se estancaban. Como en Castilla, el declive se parece más a un proceso de depresión que a un ajuste o readaptación, en palabras de Llopis Agelán (1986).

En efecto, aún más acusado que el declive de la población fue el retroceso de la marinería. Los datos de reclutamiento no dejan lugar a dudas. Si en 1590 había 2.491 marineros en todo el corregimiento de las Cuatro Villas, incluidos los puertos de Comillas —en el que también se cuenta el del vecino concejo de Ruiloba—, y San Martín de la Arena (Suances), en 1642 eran solamente 1.700. Si comparamos estas cifras con las del vecindario de 1631 resulta evidente que estamos ante un declive económico de mayor magnitud que el demográfico<sup>14</sup>. En resumidas cuentas, las Cuatro Villas sufrieron un cambio de funciones económicas a causa de la drástica disminución de la población activa que se dedicaba a la pesca y el transporte marítimo. El retroceso no se detuvo entonces ni mucho menos, sino que prosiguió durante los decenios siguientes con tal intensidad que en el Catastro de Ensenada de 1752 —una fuente que podemos con-

**TABLA 2: La población marinera del Corregimiento de las Cuatro Villas, 1590-1784**

	1590	1642	1752	1784
Castro Urdiales	648	250	198	198
Comillas y su tierra	430	300	74	
Laredo	287	200	322	304
San Martín de la Arena	350	300	54	41
San Vicente de la Barquera	396	300	92	37
Santander	380	350	238	212
TOTAL	2.491	1.700	978	792
Índice	100	68	39	32

FUENTE: AGS, Guerra Antigua, leg. 281 y 3212, AHPC, Ensenada, *Libros de los Personal*, y Pérez del Río (1797), p. 66. Vid. nota 14 sobre Laredo en 1590. Los datos de Castro Urdiales de 1752 son los de la Matrícula de 1784. Comillas se incluye con San Vicente en 1784. Santoña sólo en 1752 y 1784 con Laredo. Los datos de 1784 se refieren sólo a marineros útiles.

<sup>13</sup> Lanza García (1997), p. 183.

<sup>14</sup> La caída fue seguramente más pronunciada, pues sospechamos que los datos de Laredo de 1590 fueron infravalorados, dado que la *Relación de los maestros de pinazas* muestra una razón marineros-maestros mucho menor que en los demás puertos. Vid. Lanza García (2002), p. 107.

siderar fidedigna como pocas— solamente aparecen registrados 978 marineros en todo el Partido de Laredo, incluido el Puerto de Santoña, que falta en las relaciones anteriores. Respecto a los índices de 1590 la población marinera de todos los puertos había disminuido hasta el 68 por 100 en 1642 y hasta el 39 por 100 en 1752. Puede decirse que no hubo excepciones a esta caída, que parece haber sido menos pronunciada en Santander y Laredo que en los demás. Castro Urdiales estaba demasiado cerca de las provincias forales, mientras que las poblaciones de San Vicente de la Barquera, Comillas y San Martín de la Arena debieron de participar en la corriente emigratoria hacia Andalucía que arrastraba a las comarcas de su entorno. En cualquier caso, lejos de recuperarse a partir de entonces, la población marinera todavía disminuyó un poco más desde 1752 hasta la matrícula de 1784, que solo registró a 792 marineros útiles. Es razonable pensar que la habilitación del puerto de Santander para el tráfico con América en 1765 y 1778 supuso un incremento de la demanda de marinería, aunque el Reglamento de Libre Comercio establecía que los marineros debían ser matriculados. Con el fin de mantener el mareo institucional sin amenazar los intereses del comercio fue preciso ofrecer a los mercantes la posibilidad de enrolar marineros no matriculados si tras un plazo de tiempo determinado no habían podido completar las tripulaciones con marineros matriculados<sup>15</sup>. Así podemos explicar el hecho de que en 1797 hubiera en la Provincia de Burgos, es decir, el Partido de Laredo, solamente 332 pescadores, menos aún que en cualquier época anterior, y 896 marineros según el Censo de Godoy (1992). La pesca estaba aún lejos de poder recuperarse como estaba haciendo el comercio marítimo.

### 3. La depresión económica

El auge de todo el entramado urbano dirigido por las plazas de Burgos y Medina del Campo llegó a su fin antes que en otras latitudes de la Corona de Castilla<sup>16</sup>. Por los testimonios antes expuestos no cabe duda que el crecimiento de las Cuatro Villas también se detuvo pronto. Las últimas décadas del siglo XVI dieron paso a una depresión secular que no sería superada, si tomamos como referencia la trayectoria de la población, hasta bien entrado el siglo XVIII, y, en algunos casos, hasta muchos años después. Entre tanto, el declive del comercio de importación y exportación, especialmente el de la lana, más la contracción de la pesca dejaron como principales actividades de las Cuatro Villas la provisión de servicios para la armada, la construcción naval para el rey —aunque más esporádica que continua—, algunas expediciones de corso, y, sobre todo, las costeras y el comercio de cabotaje, pero a una escala estas últimas que parece sensiblemente reducida respecto a mediados del siglo XVI.

Los indicadores a nuestra disposición aparecen en escena un poco tarde respecto a los primeros vecindarios, pero confirman sin duda alguna que la trayectoria descendente de la población a partir de 1561 fue acompañada por la misma tendencia negativa de las principales actividades económicas. Un indicador del comercio marítimo es el arbitrio municipal llamado *vayaje*, que gravaba las mercancías en tránsito por el puerto con el fin de financiar las obras de

<sup>15</sup> Miguel López (1992), p. 86.

<sup>16</sup> Casado Alonso (1994), p. 189, y Marcos Martín (2000), pp. 329-330.

## Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 5

los muelles. La villa de Laredo había recibido facultad real a este respecto en 1524 siguiendo el ejemplo de otras localidades<sup>17</sup>. La evolución del impuesto — que era recaudado mediante arrendamiento conforme a un arancel en el que se incluían todo tipo de bienes excepto la lana —, muestra un fuerte crecimiento en los años 1533-1543 y unos valores máximos en 1540 y en 1566. Entre 1567 y 1592 sufrió un hundimiento espectacular que inmediatamente fue agravado por la peste de 1596-1598 y del que no se recuperaría en todo el siglo XVII.

El comercio de tránsito puede ser observado a través de dos indicadores: los diezmos de la mar y los derechos de lanas. En el primer caso es preciso tener en cuenta que la recaudación en aumento de 1561-1565 a 1566-1570 no debe ser entendida como sinónimo de tráfico al alza, ya que las valoraciones fueron actualizadas en 1562, y entonces de nuevo en 1566 fueron aumentados los derechos de aduanas que gravaban el comercio exterior. De lo que no cabe duda es de la caída general del tráfico en 1571-1575 y del retroceso comparativo mucho mayor de las Cuatro Villas respecto a las demás aduanas del Cantábrico<sup>18</sup>. Si el tráfico de las Cuatro Villas representaba más de un tercio del total antes de 1570, después del inicial retroceso pudo mantenerse unos años en poco más de la cuarta parte. En ese panorama aparecieron en Santander los primeros memoriales que alertaban sobre las causas de la decadencia del comercio de lana, que sin duda era el principal componente de los diezmos de la mar en este y otros puertos<sup>19</sup>. Y, entonces, sobrevino un hundimiento estrepitoso de las Cuatro Villas hasta situarse por debajo de la décima parte del total en la segunda mitad de los años 1580 y todavía menos durante los años 1590, a medida que el tráfico exterior era desplazado hacia los puertos vascongados de Bilbao, Deva y San Sebastián.

TABLA 3: El cayaje de Laredo

Año	Maravedís	Año	Maravedís	Año	Maravedís	Año	Maravedís
1533	12.750	1546	15.584	1592	15.104	1638	10.898
1538	20.652	1547	16.144	1593	17.446	1639	6.998
1539	20.624	1548	17.341	1594	19.607	1641	4.821
1540	33.265	1549	21.100	1595	23.516	1660	3.400
1541	25.309	1550	19.913	1596	11.316	1661	6.000
1542	22.500	1551	27.510	1597	12.057	1662	6.000
1543	27.827	1563	23.236	1598	7.835	1663	2.000
1544	19.398	1566	32.863	1625	9.292	1664	2.000
1545	18.720	1567	27.984	1630	8.623		

FUENTE: AGS, Consejo Real, leg. 587, doc. 5-3, y 703, doc. 1, y Vaquerizo Gil (1983-1986), p. 156. No disponemos de series continuas y homogéneas de precios para medir el valor de la recaudación en términos reales, pero es evidente que la caída debió de ser aún más acusada en un siglo de fuerte inflación monetaria.

<sup>17</sup> Vaquerizo Gil (1983-1986), pp. 153-157. Antes era habitual recaudar fondos por medio de una sisa sobre el consumo, Solinís Estallo (2003), p. 286.

<sup>18</sup> Debo estos datos y advertencias a la generosidad del Profesor L.M. Bilbao, a quien deseo expresar públicamente mi agradecimiento.

<sup>19</sup> AGS, GA, leg. 347, fols. 48-50, Memorial de Sebastián de Bolívar, regidor de la villa de Santander.

**TABLA 4: Los diezmos de la mar, 1561-1626 (medias quinquenales)**

Oriental	Castro Urdiales %	Laredo %	Santander %	San Vicente %	Cuatro Villas		Cantábrico Maravedís
					Maravedís	%	
1561-1565	1,36	77,05	21,53	0,06	10.563.710	34,19	30.894.449
1566-1570	3,30	59,79	36,90	0,01	20.531.901	38,01	54.010.364
1571-1575	3,27	77,52	19,17	0,04	11.903.229	26,28	45.287.843
1576-1580	3,82	69,23	26,82	0,13	9.222.488	24,40	37.802.287
1581	1,92	95,71	2,31	0,06	10.578.446	27,29	38.762.858
1586-1590	6,00	81,21	11,32	1,47	2.581.254	9,70	26.613.617
1591	—	—	—	—	—	—	8.858.695
1594	23,08	16,34	52,42	8,16	298.040	1,38	21.665.222
1604-1610	2,85	68,11	25,63	3,41	2.955.428	6,96	42.454.865
1617-1620	1,09	43,24	51,31	4,35	2.866.332	5,25	54.563.247
1621-1626	1,51	15,71	77,98	4,80	3.396.746	7,47	45.471.240

El porcentaje de cada una de las Cuatro Villas lo es respecto al total de las mismas, y éste respecto al conjunto de las aduanas del Cantábrico oriental, que son las de las Cuatro Villas más las de Valmaseda, Orduña, Vitoria y Salvatierra, y cuyo total aparece en la última columna.

Fuente: Lapeyre (1981), pp. 111-115, y Bilbao (1976), Apéndice Estadístico.

Los puertos montañoses fueron más sensibles a las consecuencias derivadas de los crecientes conflictos de la monarquía con las potencias europeas, en particular tras la ruptura de relaciones con Inglaterra en 1585 y las guerras civiles de Francia, en gran parte por los vínculos financieros respecto a Burgos, el mayor peso de las relaciones con Flandes y el predominio de las exportaciones de lanas. En cambio, los puertos vascongados pudieron aprovechar la exención de alcabalas y el comercio "activo" de hierro para reforzar las funciones de almacén para la reexportación y mantener el comercio con los puertos franceses, que podían servir de tránsito hacia los Países Bajos<sup>20</sup>. Durante el primer cuarto del siglo XVII fue consolidándose el retroceso relativo de las Cuatro Villas, porque la recaudación total —que refleja también varios cambios de tarifas y valoraciones— aumentó entonces menos que en las demás aduanas del

**TABLA 5: Las exportaciones de lana por el puerto de Santander**

Años	Sacas	Índices	Años	Sacas	Índices
1545-1551	17.103	100	1612-1620	482	3
1562-1565	10.563	62	1621-1626	1.247	7
1566-1570	12.625	74	1630-1636	1.247	7
1571-1575	2.723	16	1637-1652	4.706	28
1576-1579	3.376	20	1654-1657	1.235	7

FUENTE: Maza Solano (1957), pp. 343-344, Lapeyre (1981), pp. 202-205, Bilbao (1983), p. 227, y Echevarría Alonso (1995), p. 52.

<sup>20</sup> Bilbao (1983), p. 236.

Cantábrico. Al mismo tiempo, las posiciones de los puertos montañoses fue alterada decisivamente en el curso de estos acontecimientos, ya que la primacía inicial de Laredo dio paso, en paralelo con las respectivas trayectorias demográficas, a la de Santander, que sería en el futuro abrumadora y definitiva.

La suerte de las exportaciones de *lanas* condicionaron poderosamente la evolución de los diezmos de la mar, de cuya contabilidad formaban parte los viejos y nuevos derechos de lanas. Pues bien, la comparación de los datos publicados por Tomás Maza Solano, Henry Lapeyre, Luis María Bilbao y María José Echevarría demuestra que las mayores exportaciones por el puerto de Santander fueron en los años 1545-1551, que estas ya habían declinado antes de la rebelión de los Países Bajos en 1566, y que en ese momento una leve recuperación dio paso al hundimiento de los años 1571-1579 y a la desaparición del tráfico hasta principios de la segunda década del siglo siguiente. Si algo se conservó fue al parecer el transporte de lana por cabotaje desde las Cuatro Villas hacia los puertos de San Sebastián y San Juan de Luz, según la representación de Juan del Hoyo Alvarado, procurador general de Laredo, al Consejo de Estado en 1605, que insistía, como era habitual, no en la falta de medios de transporte locales, sino en la preferencia de los exportadores por los navíos extranjeros<sup>21</sup>. En cualquier caso, a partir de 1612 se observa una lenta recuperación, pero tan débil que apenas alcanzó en los años 1637-1652 el tercio del máximo del siglo anterior. Y desde entonces, el tráfico lanero se redujo otra vez desapareciendo del puerto santanderino hasta la segunda mitad del siglo XVIII<sup>22</sup>. La mayor diversificación del comercio exterior de Laredo no evitó su continua decadencia hasta la virtual desaparición, porque seguramente había dependido financieramente de Burgos tanto o más que Santander.

Los indicadores a nuestra disposición sobre la pesca son mucho más escasos y comienzan en fecha un poco más tardía que los del comercio exterior. En toda Europa se advierten en los últimos decenios del siglo XVI síntomas de agotamiento de los bancos pesqueros tradicionales, no se sabe a ciencia cierta si por causas climáticas o biológicas, que habrían afectado a los ciclos de reproducción de las especies pelágicas, o como consecuencia de la sobreexplotación de algunos caladeros, lo que parece difícil de aceptar en vista de la capacidad tecnológica de los barcos de entonces<sup>23</sup>. Esta tendencia se puede corroborar a través de la evolución de los ingresos que la fábrica parroquial de Castro Urdiales recibía en concepto de "bujetas" de los maestros de las pinazas que salían en invierno a la costera del besugo: como indica la TABLA 6 el máximo de la década de 1560 fue seguido por una leve caída del número de pinazas y otra más acusada de las contribuciones hasta 1590 y, a partir de entonces, por un hundi-

<sup>21</sup> "Las sacas que bienen a estos puertos de las Quatro Villas los nabegan navíos de extranjeros y rebeldes sin querer dar [mercaderes y corredores] ningún aprovechamiento a los naturales de hestos reinos, sino que antes les encomiendan que las embien y encaminen y lleben a la villa de San Sebastián y a San Juan de Luz que allí se enbárquen en los dichos navíos de estranjeros ... aunque tiene navíos muy buenos y muy suficientes en que se podrían abiar y nabegar las dichas sacas no hallan carga ninguna". AGS, Estado, leg. 200. Cit. por Bilbao (2003), p. 276. La discrepancia entre los datos de Echevarría (1995), p. 52, y Bilbao (2003), p. 261, respecto a las exportaciones de lana por Santander en los años de la década de 1650 se deben a la diferente amplitud del periodo de observación, pero parece indudable que esas exportaciones cesaron a partir de 1657.

<sup>22</sup> Echevarría (1995), pp. 154-157, y Palacio Atard (1960), pp. 119 y ss.

<sup>23</sup> Michell (1981), p. 175, y Fernández Albaladejo (1975), pp. 65-73.

**TABLA 6: Las limosnas de las "buxetas" de los maestros de pinazas de Castro Urdiales (medias anuales)**

Decenio	Pinazas	Índices	Maravedís	Índices
1560-1570	16,40	100	6.302	100
1571-1580	15,10	92	5.194	82
1581-1590	15,00	92	4.196	67
1591-1600	8,40	51	2.009	32
1601-1606	5,75	35	2.099	33

FUENTE: ADS, Libro de Fábrica de la Iglesia de Santa María, sig. 2757.

miento de ambos conceptos hasta situarse durante los primeros años del siglo XVII a la par respecto a los índices iniciales<sup>24</sup>.

En la trayectoria de esta singular contribución es fácil entrever el efecto de las sucesivas armadas reales como la de 1583 para la conquista de las Azores y la de 1588 para Inglaterra, que debieron de restar numerosos marineros para las actividades pesqueras ordinarias. Sin embargo, el desplome sobrevino justamente después de la gran armada, a raíz de los nuevos y más severos reclutamientos de la década de 1590, del corsarismo en el que se embarcaron las villas de la costa y, sobre todo, de la peste de 1596-1599. Los mismos acontecimientos sugieren que la disminución del número de marineros debió de ser la causa más verosímil de la caída de las capturas de las costeras, pero la reducción de las capturas habría determinado también al poco tiempo la pérdida de los ingresos con los que renovar el capital y, por tanto, los barcos, cuyo número disminuyó en consecuencia. En tales condiciones, la recuperación posterior habría de ser mucho más costosa.

La caza de ballena en la costa también debió venir a menos en torno al 1600 hasta desaparecer en 1676. Por lo que respecta a las pesquerías de Irlanda y Terranova, los momentos de auge de las décadas de 1550-1560 parecían ya terminados en los años de 1570, cuando las escrituras al respecto son menos frecuentes que en los decenios anteriores, y por supuesto después, cuando prácticamente desaparecen<sup>25</sup>.

A medida que el comercio de reexportación se concentraba en el puerto de Bilbao, las Cuatro Villas quedaban relegadas desde el punto de vista comercial a la exportación de algunos productos de la tierra, y a la reexportación de importaciones procedentes de Bilbao por la costa cantábrica vía cabotaje. Pero, hasta cuándo este tráfico podía perdurar dependía de la coyuntura de la pesca y del

<sup>24</sup> Los curas de la iglesia de Santa María se refieren a "las limosnas de las buxetas" y a "las buxetas que azen los maestros de las pinazas", registrando muchos años nominalmente los contribuyentes y sus aportaciones en dinero. Archivo Diocesano de Santander, Libro de Fábrica, sig. 2757. También la caja del cabildo de la iglesia parroquial de San Vicente de la Barquera recibía un quión o parte de la costera, según Martínez Guitián (1949), p. 15.

<sup>25</sup> Echavarría (1889), p. 135. El exhaustivo análisis de Rodríguez Fernández (1988) da cuenta de cuatro casos en Laredo en el siglo XVII. Es posible que algunos contratos se formalizaran en Bilbao, donde residían los comerciantes que financiaban las expediciones y donde se descargaban, por razones fiscales que luego comentaremos, la mayor parte de las capturas y del pescado de importación que se destinaba a las poblaciones de la meseta castellana, villa de Madrid y valle del Ebro.

comercio, es decir, de la demanda derivada de hierro y madera para remos, dulas y construcción naval de los demás puertos de la costa peninsular, especialmente los del golfo de Cádiz. Sin embargo, el caso de las Cuatro Villas no era único ni mucho menos. La caída de las actividades marítimo-pesqueras deprimía asimismo la demanda y, por tanto, las exportaciones de maderas para la construcción naval, remos y tonclerfa, hierro y naranjas, que eran las principales partidas del comercio *doméstico*. Una vez iniciada, la difusión de la crisis económica por toda la costa septentrional desde Guipúzcoa hasta Galicia generó un círculo vicioso de depresión, dado que los problemas eran comunes a las villas y ciudades costeras. No conviene olvidar este carácter sistémico de la crisis que arrastraba a las economías marítimas en su conjunto hacia la depresión. Las alternativas eran bien pocas. ¿Cómo podía mantenerse el tráfico ante el doble retroceso de la producción de vino andaluz y del tráfico indiano? Entre tanto, los aprestos de la armada y los arsenales mantenían una parte del tráfico de cabotaje, pero también conviene recordar que la recuperación de la construcción naval en los años 1610-1619 no alcanzó las cotas del siglo anterior y que inmediatamente dio paso a un profundo y largo declive<sup>26</sup>.

#### 4. Algunas posibles explicaciones

Los problemas económicos que atravesaban las Cuatro Villas eran en gran parte comunes a los que sufría el conjunto de la economía castellana. En realidad, estamos ante una variante de la depresión económica de la Castilla del Seiscientos. La economía marítima del Cantábrico debía sentir negativamente la contracción de la demanda de pescado y de servicios de transporte marítimo de ese amplio traspaís que representaba el interior de Castilla. El consumo decreciente de pescado era la consecuencia tanto del declive de la población urbana y de la renta per cápita de Castilla, hacia donde se expedía el pescado en fresco, escabeche y otras formas de conserva, como de la competencia extranjera en el mercado interior<sup>27</sup>. La caída del comercio exterior y en particular de las exportaciones laneras era resultado, en primer lugar, del cambio experimentado en los mercados de lana y pastel a medida que se difundían la nueva pañería y los nuevos materiales sustitutivos como el algodón y el añil, en segundo lugar, y sobre todo, del levantamiento en 1552 de la prohibición de extraer dinero en efectivo en pago de las importaciones, en tercero y no menos importante, de los acontecimientos bélicos y políticos que entorpecieron hasta arruinar el tráfico marítimo con los Países Bajos, especialmente desde el enfrentamiento con Inglaterra en los últimos años de 1580. Además, estos mismos acontecimientos, en especial el incidente de Middelburg de 1574 y la suspensión de pagos de 1575 precipitaron la retirada del capital mercantil burgalés que había servido para financiar buena parte del comercio exterior<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> Las mayores exportaciones de madera desde los puertos gallegos datan de mediados del siglo XVI, aunque prosiguieron durante la primera mitad del siglo XVII, lo mismo que en Asturias y Santander. Vid. Saavedra (1985), p. 275, Barreiro Mallón (1994), p. 64, y Echevarría (1995), pp. 125-128. Sobre el vino y el comercio andaluzes, García-Baquero (1994), pp. 115-135. La crisis y sus alternativas en Vizcaya y Guipúzcoa, cuyos puertos resistieron mejor la crisis general durante el primer cuarto del siglo XVII, en Bilbao (2003). Después, los tráficos tienden a concentrarse en el puerto vizcaíno. Sobre la construcción, el magnífico estudio de Goodman (2001), pp. 191-198 y 381.

<sup>27</sup> Los "núcleos del valle del Duero han perdido su vitalidad adquisitiva", arrastrando a muchas casas comerciales, según Casado Alonso (1997), p. 314.

<sup>28</sup> Casado Alonso (1994), pp. 230-232, y Marcos Martín (2000), pp. 145 y 418. Las licencias para la im-

Desde el lado de la oferta, los servicios de transporte de la costa cantábrica, en general, adolecían de varios inconvenientes que restaban capacidad de competencia en el mercado de fletes internacional. Los navieros de los Países Bajos estaban adquiriendo aún mayores cuotas de mercado respecto a los naturales del reino. Así lo denunciaron varios contemporáneos en sendos *Memoriales* dirigidos al rey en 1572, 1573, 1578 y 1590, en los que proponían para resolver el problema que se prohibiera a los extranjeros cargar en los puertos de S.M. Sin embargo, los navieros y armadores de “Vizcaya, Provincia de Guipúzcoa y Cuatro Villas de la Costa de la Mar donde se solían fabricar casi todos los navíos grandes y pequeños que después se solían repartir por todos los reinos y señoríos de Su Magestad”, decía Juan Martínez de Recalde en 1572, ya no parecían disponer de capacidad para entrar de nuevo en escena: faltos de capital y de “cargazones”, habían vendido las naves —“a menos precio” según Sancho de Archiniéga— y ya no emprendían nuevas construcciones con las que hacer frente a la competencia de los navieros extranjeros. Juan Martínez de Recalde reconocía “que los navíos de extranjeros, especialmente de flamencos, ordinariamente son mucho maiores y se hazen a mucha menos costa y navegan con mucha menos gente y por lo mesmo navegan y llevan más mercadurias e por menos flete e sueldo que podrían los navíos españoles que son menores y se fabrican con más costa y navegan o a lo menos solían navegar con mucha más gente y a más buen recaudo e de gente muy principal, que después *han dexado la navegación por el poco fruto della*”<sup>29</sup>. Y tan pronunciada debió de ser la retirada que las Cuatro Villas, el señorío de Vizcaya y el consulado de Bilbao tomaron sendas iniciativas en 1592 para solicitar al rey que permitiera fletar navíos de Holanda y Zelanda, los mayores enemigos de la monarquía católica<sup>30</sup>. Así pues, mientras la flota comercial y pesquera del Cantábrico perdía capacidad respecto a una demanda a la baja, los servicios de transporte y la venta de pescado pasaban casi por completo a manos de navieros extranjeros, a pesar de los embargos impuestos por la Corona en diversos momentos a los buques foráneos atracados en los puertos españoles. En fin, la demanda de proteccionismo de la flota por los navieros daba paso a la petición de plena libertad por las corporaciones locales y mercantiles para salvar al menos el comercio, aunque fuera de extranjeros.

En el fondo de esta pérdida de mercado reside el hecho de que la economía española en su conjunto se caracterizaba por el creciente coste relativo de los alimentos, de la mano de obra y de los materiales de construcción naval. El fenómeno era en parte monetario, en cuanto fruto de la inflación general provocada por las importaciones de plata americana, en parte también tecnológico, como resultado de la creciente carestía de los cereales y, por tanto, de la mano de obra, que, por su parte, escaseaba a medida que retrocedía la población, y,

portación de manufacturas y la exportación de metales preciosos generalizada en 1552 fueron reiteradas en 1561 a las Cuatro Villas para agilizar la compra de pan de la mar. Vid. Lanza García (1991), p. 156.

<sup>29</sup> AGS, GM, leg. 347, fol. 55. Los *Memoriales* de Sancho de Archiniéga de 1578 y uno anónimo probablemente de 1590, que se refiere al privilegio de naturaleza, en Fernández Duro (1972 [1895-1903]), II, pp. 437-446.

<sup>30</sup> Fernández Duro (1972 [1895-1903]), II, p. 460, quien cita varias cartas del Consulado de Bilbao a la villa de San Sebastián de 23 de noviembre de 1592 recomendando a ésta que informara favorablemente, como lo habían hecho Vizcaya y Cuatro Villas, que se permita fletar navíos de Holanda y Zelanda, y soliciten los poderosos oficios de Don Juan de Idiáquez.



por último, estrictamente económico a causa de la débil dotación de unos factores estratégicos como madera para la construcción de mástiles, cáñamo, lino, brea y otros efectos navales, productos que, a diferencia de la madera de roble, debían ser importados del norte de Europa, una escasez que era agravada por la creciente demanda del sector naval, si no del Cantábrico propiamente, sí de la Carrera de Indias y, por supuesto, de la Corona.

Pues bien, un tercer elemento que debemos destacar en el declive de las economías marítimas es precisamente la política de la Corona. Aparentemente la intervención mediante regulaciones y exigencias de recursos navales, fiscales y humanos creó más problemas que soluciones para el sector marítimo-pesquero.

Es cierto que Felipe II mostró desde los primeros años de su reinado un enorme interés en estimular la construcción naval mediante subvenciones, créditos sin interés, rebajas de impuestos de algunos materiales y en las primeras ventas de barcos a los naturales, preferencia de estos frente a los extranjeros y de los barcos mayores frente a los menores, exenciones temporales de embargos y repoblaciones forestales en las jurisdicciones costeras y sus alrededores<sup>31</sup>. No sabemos en qué medida la construcción naval fue reanimada por medio de estos incentivos gubernamentales, aunque es posible que fueran contraproducentes. Sin duda, la demanda continuó desbordando a la oferta. En cualquier caso, las ayudas públicas tenían por objeto que los barcos de particulares estuvieran prestos ante eventuales embargos para el servicio real, cuyo sueldo, por otra parte, había sido objeto de revisión al alza en 1552. El testimonio del santanderino Sebastián de Bolívar con su *Memorial* de 1573 coincide con otros ya citados en afirmar que las subvenciones a la construcción de buques superiores a cierto porte —que primero era de 600 toneles, y más tarde 300— y, sobre todo, la llamada ley de la “mayoría”, por la que esas naves eran preferidas a las más pequeñas, restaban oportunidades económicas a éstas, que eran las que sostenían el grueso de la actividad marítima porque estaban mejor adaptadas a las características de los puertos septentrionales de poco calado, y podían ser empleadas con presteza y reparadas, en su caso, con menos coste y sin sufrir prolongadas inmovilizaciones en espera de completar su carga, y los mercaderes, en fin, diversificar el riesgo entre varias expediciones<sup>32</sup>.

He ahí, pues, la mayor contradicción de la política naval de Felipe II, el hecho de que el fomento de la construcción privada tenía el objetivo militar de disponer de más y mayores barcos que pudieran ser embargados para el servicio real cuando éste fuera preciso, de manera que la pesca y el comercio debían ser sacrificados en defensa de la monarquía<sup>33</sup>. El general reconocimiento de este hecho explica el temprano interés de Felipe II por construir una flota propia, por asiento o por administración, aunque el impulso definitivo fue resultado de la necesidad de hacer frente a una guerra marítima permanente tras el fracaso de

<sup>31</sup> Fernández Duro (1972 [1895-1903]), III, pp. 437-448, y Casado Soto (1988), pp. 103 y ss. y 111-112.

<sup>32</sup> Sebastián de Bolívar, regidor de la villa de Santander, decía en su Memorial de once de agosto de 1573 que “los mercaderes, visto el [perjuicio] que a ellos se les sigue de la dilación del tiempo y que las sacas se estragan embarcándose y desembarcándose tantas veces, han dado expresa orden a sus respondientes que las llevan a otros puertos donde los tales navíos grandes no pueden entrar y allí los embarcan y navegan en navíos pequeños”: AGS, GA, leg. 347, fols. 48 y 50. Vid. también los comentarios de Braudel (1980 [1966]), I, p. 399, sobre el triunfo de la nave pequeña en el siglo XVI.

<sup>33</sup> A ello se refería constantemente Fernández Duro (1972 [1895-1903]), III, p. 174 y ss., 428 y 430, quien recuerda también que las ordenanzas de 1607 sobre la fábrica de navíos “coartaban ... la libertad de los particulares de construir con arreglo a las condiciones de la demanda del comercio”.

la armada de 1588. Además de este esfuerzo, la participación de la flota mercante en el servicio real durante los años de 1590 fue “mayor y más importante que nunca”<sup>34</sup>. Pues bien, la reiteración del servicio, los reclutamientos constantes, el maltrato físico y verbal infligido por soldados y autoridades a la gente de mar, así como el bajo sueldo de armadores y marineros, el retraso de las pagas y la falta de permisos, debieron de provocar el desorden, el desánimo y la pérdida de ingresos suficientes para arruinar el comercio, la pesca y la industria naval, aunque la demanda de la carrera y la del rey todavía ofrecieron algunas oportunidades durante unos años<sup>35</sup>.

Aunque el servicio era una obligación de los súbditos hacia su señor natural —que a cambio podía ofrecer importantes compensaciones en forma de libertades y privilegios—, el rey no podía competir con la marina mercante, que pagaba más y puntualmente a sus empleados, así que las autoridades debieron reiterar entonces las órdenes para retener a la marinería en las villas por temor a que huyera aprovechando incluso las costeras y otras actividades. A pesar de las instrucciones reales para proceder suavemente, lo cierto es que el creciente malestar de la población hacia los reclutamientos de marinería estalló violentamente en alguna ocasión, como revela el conato de motín de veintitrés de junio de 1589 en Castro Urdiales<sup>36</sup>.

Es cierto que, años después, cuando se formó la Armada de las Cuatro Villas en 1621, los marineros se alistaron por cientos. Sin embargo, no siempre pudo ser así. El retraso de las pagas, la falta de permisos, el estado de abandono en que se quedaban las familias de los marineros, el maltrato durante las expediciones y, cómo no, el riesgo, todo, se convertía en un poderoso desincentivo, aun cuando faltaban oportunidades de empleo en la pesca y en la marina mercante. La matrícula de 1625 fue un instrumento ideado con el fin de asegurar el reclutamiento de marineros, quienes debían inscribirse en una especie de registro a cambio de varias exenciones fiscales. Pero siendo mitad forzosa, mitad voluntaria, y sin contar con la colaboración de las autoridades locales, la iniciativa real fracasó. En los años de máximo esfuerzo naval que precedieron al desastre de Las Dunas (1639) el reclutamiento se hizo cada vez más complicado porque muchos marineros huían, de manera que las autoridades tuvieron que recurrir en más de una ocasión a la fuerza para completar la leva. Por esta razón estallaron en 1641-42 sendos motines contra el corregidor y su teniente en Castro Urdiales, Santoña y Santander. En tales condiciones difícilmente podían la pesca y la marina mercante ser atractivas para otros individuos, pues, como dijo el Duque de Medina Sidonia en una carta dirigida a Felipe IV el 7 de noviembre de 1638, “el miedo que engendran las levadas forzosas hace que todos dejen este oficio y busquen otra forma de vida, y es natural, tan preciada es la libertad”<sup>37</sup>.

En los decenios siguientes el tonelaje y la actividad de la Armada fueron muy

<sup>34</sup> Thompson (1981), pp. 235-236.

<sup>35</sup> Fernández de Pinedo (1998), p. 133.

<sup>36</sup> AGS, GA, leg. 250, fols. 40-44. El gremio de pescadores de Santander pretendía pedir a través de un memorial que no se les obligara a salir en los galeones, pero el proveedor de la armada informó en contra porque había escasez de personal: Martínez Guitián (1949), p. 73. En San Vicente de la Barquera hubo serios incidentes entre el ayuntamiento y el corregidor y actos “a manera de motín” el año 1593: Archivo de la Chancillería de Valladolid, Sig. C 558/1.

<sup>37</sup> Cit. por Goodman (1997), pp. 274-278, a quien se deben las informaciones anteriores.

modestos. Más tarde, la reconstrucción de la flota fue acompañada, conviene recordarlo, por la instauración de la Matrícula de Mar en 1738. En esencia consistía en el reconocimiento a los marineros agremiados del monopolio para el ejercicio de la pesca en su ámbito jurisdiccional a cambio del compromiso de servir en la armada por sorteo cuando fueran requeridos. No es posible determinar si la población marinera había ya disminuido a las cotas que revela el Catastro de Ensenada en 1752, pero sin duda la matrícula no proporcionaba incentivos para su recuperación, bien al contrario. A finales del siglo XVIII los comentaristas que escribieron sobre el estado de las pesquerías, como José Caamaño y Pardo (1797) y Juan Antonio Pérez del Río (1797), coincidieron en sus críticas categóricas a los perniciosos efectos que venía ocasionando la matrícula de mar y en la reclamación de libertad de industria como condición indispensable para la recuperación de la pesca.

La Corona también pretendía incrementar la recaudación fiscal con la que financiar la construcción y el servicio en la Armada. Las consecuencias económicas de la política fiscal son un tópico de la historiografía que, sin embargo, aún no está definitivamente resuelto ni mucho menos. En principio puede sostenerse que la creciente carga tributaria ocasionaba por una parte evidentes efectos inflacionistas que tendían a deprimir el consumo, mientras que, por otra, contraía el beneficio del capital y, por tanto, la inversión<sup>38</sup>. A estos evidentes factores de depresión habría que añadir otros que inducían un desplazamiento de la actividad hacia los territorios menos gravados fiscalmente, dadas las enormes y crecientes diferencias que a este respecto fueron separando a las Cuatro Villas de los territorios forales.

Desde la generalización de los encabezamientos de alcabalas en la época del emperador hasta los años 1573-1575 la carga tributaria permaneció virtualmente constante, por cuanto el servicio en estos lares pesaba realmente muy poco. Pero, una vez incorporados los diezmos de la mar a la corona en 1558 —que supuso en los años siguientes una continua disputa entre las Cuatro Villas y los contadores reales en torno a la exención de los bienes de consumo de los diezmos de la mar—, el cambio fiscal prosiguió enseguida con el estanco de la sal introducido en 1564, estanco que sería acompañado por un incremento de la gabela del 50% en los dos años siguientes, y que sería agravado mucho más todavía a causa de la especulación. Las consecuencias sobre los precios y el consumo de ganado, carne y pescado no se hicieron esperar, tal y como advirtieron las Cortes de 1573-1575, cuya primera petición fue precisamente solicitar la rebaja de la gabela<sup>39</sup>.

Justo entonces, la renovación de los encabezamientos de alcabalas vino a actualizar los ingresos fiscales después de la caída que estos habían experimentado en términos reales durante las décadas inmediatamente anteriores, según indican las últimas investigaciones al respecto de Zabala Aguirre (2000). El caso de las Cuatro Villas no se aparta esencialmente del conjunto castellano: la introducción del primer servicio de millones supuso un evidente incremento de la carga fiscal en los años 1590-1596 que, a decir verdad, compensó grosso modo la rebaja concedida por Felipe II en el encabezamiento de alcabalas de 1577 respecto al de 1575. Ahora bien, los dos siguientes servicios de millones

<sup>38</sup> Fortea Pérez (1990), p. 77, y Gelibert González (1997), p. 349.

<sup>39</sup> Ulloa (1977), pp. 385 y 393, y Gelibert González (1981), pp. 433-434.

aprobados a principios del siglo XVII ya significaron un aumento de más del 50% de la carga tributaria. Los servicios de quiebras de millones, los donativos y los cientos permitieron incrementarla nuevamente, aunque en una cuantía que aún no podemos precisar por lo que respecta a las Cuatro Villas. Para financiar concretamente el servicio de 2,5 millones fue aprobado un impuesto de 8 maravedís por libra de pescado fresco y escabechado en todo el Reino, excepto en los puertos de mar, al mismo tiempo que el impuesto sobre la sal era objeto de nuevos recargos.

Como decía Sañez Reguart (1791) “con semejantes ligamentos no es maravilla que parase entonces su curso aquella manufactura”. En efecto, dado el declive de la población, la presión fiscal por persona desde luego había sufrido un aumento más que notable. Es cierto que los incrementos nominales quedaron por debajo de la inflación, al menos después de las grandes alteraciones monetarias que comenzaron en 1628 y no terminaron hasta la estabilización de los años 1680-1686. No obstante, podemos conjeturar que si la renta per cápita no había aumentado significativamente —y el declive de las actividades marítimo-pesqueras sugiere que tal vez había sucedido lo contrario—, entonces la carga tributaria por vecino en aumento reflejaría la creciente presión fiscal a la que estaba siendo sometida la población, que de esta manera vería cercenado el consumo y, sobre todo, el ahorro. Por otra parte, el efecto inflacionista no sería menos grave sobre la demanda de pescado, debido a la repercusión sobre los precios de las alcabalas, millones, cientos y multitud de arbitrios concedidos por el rey a los ayuntamientos para facilitar la recaudación de servicios y donativos. Aunque estos no siempre recaían sobre el pescado, este, salvo en la Cuaresma, no era un bien de consumo básico como el pan y el vino.

El aumento de la carga tributaria era entonces, como bien es sabido, muy dispar territorialmente. La situación de las Cuatro Villas junto a las provincias forales fue decisiva a partir de entonces. Ni el régimen aduanero, como ya vimos, ni los servicios militares eran esencialmente distintos. En cambio, la vecina Vizcaya, Alava y Guipúzcoa, que tenían las alcabalas congeladas o lo consiguieron en esta época, quedaron exentas de los gravosísimos servicios de millones, los cientos y varios donativos. Ya con motivo de la renovación de los encabezamientos de alcabalas de 1575-1577 el tráfico comercial había sido desplazado desde Burgos y Medina del Campo hacia los puertos de los territorios forales, donde las mercancías en tránsito hacia el interior no pagaban primera alcabala. Es cierto que la posición vascongada, primero de San Sebastián y luego de Bilbao como centro hegemónico del Cantábrico, se asentaba sobre otros cimientos igualmente sólidos, como el comercio activo de hierro y la ventaja institucional que brindaba el Consulado<sup>40</sup>.

Pues bien, la diferencia fiscal no dejó de ser cada vez mayor a medida que la Corona imponía nuevas cargas sobre las poblaciones de las Cuatro Villas. No extraña en absoluto la representación que la villa de Castro Urdiales hizo al Consejo de Hacienda en 1687 exponiendo la enorme dificultad en cumplir con los encabezamientos de rentas reales y servicios de millones cuando, al mismo tiempo, la actividad pesquera se desplazaba hacia Santurce y los marineros servían en la armada<sup>41</sup>. Sencillamente no había materia fiscal imponible.

<sup>40</sup> Goodman (1997), pp. 287-292, Bilbao (1984), y Fernández de Pinedo (1998), p. 119.

<sup>41</sup> El corregidor informaba de que “dicha villa a benido en suma deterioridad, pues además de la común

**Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, n° 5****TABLA 7: Alcabalas y millones en Cuatro Villas (maravedís por año)**

	Alcabalas	Millones
1552-1554	1.491.500	
1579-1584	3.104.792	
1590-1596	3.054.981	452.823
1611-1613	2.921.948	1.932.087
1634	2.383.357	2.084.474
1676-1682	2.163.220	2.177.653
1683-1686	1.533.816	1.563.612

FUENTE: AGS, Contadurías Generales, legs. 799-802, 2306-2310, 3340 y 3342, Contaduría Mayor de Cuentas, 3ª época, legs. 337, 2807, 2814 y 3425, y Dirección General del Tesoro, Inv. 4, leg. 429.

Las contribuciones militares y fiscales de las Cuatro Villas fueron gravosísimas también, y sobre todo, porque recayeron cuando la población perdía sucesivas oportunidades económicas y, presumimos por tanto, devenía crecientemente pobre. No fue la última desgracia, sin embargo, en caer sobre ellas. Un último factor del declive que debe destacarse es la epidemia de peste de 1596-1598 cuya gravedad en modo alguno puede ser minimizada. En Santander ocasionó unas 1.400 víctimas respecto a una población de apenas 3.000 habitantes y otras tantos o más en Castro Urdiales, además del tercio o más en numerosas comarcas de la región. Si es indudable que la irrupción de la peste agravó todavía más la escasez de marineros, por sí misma no basta para explicar la posterior depresión de la economía marítimo-pesquera. En cuanto factor de declive, la crisis de mortalidad no parece haber sido determinante, ya que las poblaciones del pasado disponían de una gran capacidad de recuperación por medio de la emigración y la nupcialidad que permitían ocupar las explotaciones vacantes y, al poco tiempo, recuperar los efectivos demográficos. Sin embargo, esto no sucedió, como demuestran de manera incontestable vecindarios, registros parroquiales y las reiteradas quejas sobre la escasez de mano de obra y la carestía de los jornales en las Cuatro Villas durante los primeros decenios del siglo XVII<sup>42</sup>. La tradicional emigración del campo hacia las villas de la costa que permitía su renovación y crecimiento demográfico encontraba cada vez más obstáculos debido a la presión fiscal, las levas militares y la caída del empleo, mientras que, por el contrario, en los valles de la región aparecían nuevas oportunidades económicas.

## 5. Conclusiones

Las Cuatro Villas de la Costa iban adquiriendo a lo largo de la depresión un matiz más arcaico a medida que la pesca de bajura y la costera se convertían,

malicia de los tiempos les a faltado la pesquería, que es el único nervio de su comercio, por averse pasado a Santurçe, que es puerto de Vizcaya que está media legua de allí y como en él son exentos de todos tributos y allí concurren los arrieros celebran sus ventas con libertad, con que an cesado o a lo menos disminuidose en más de las tres partes este trato". AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 1963. En tales condiciones no extraña la encontrada pretensión de la villa de Castro Urdiales por incorporarse al Señorío de Vizcaya.

<sup>42</sup> Larza García (1991), pp. 257, 262 y 403.

aunque sensiblemente mermadas, en las casi únicas actividades locales. Podríamos pensar que las villas mantuvieron ciertas funciones centrales vinculadas con la residencia de algunos hidalgos, pero la mayoría residía en sus posesiones rurales, desde donde acudía directamente a la Corte, Cádiz o las Indias para dar curso a sus ambiciones. Las exportaciones de maderas y pescado en escabeche hacia otras regiones de la costa y el interior, respectivamente, no podían despegar debido al marasmo de la construcción naval y el estancamiento de la población castellana. Los servicios a las comunidades adyacentes que vivían entonces un vigoroso crecimiento económico gracias a la difusión del maíz, la roturación de tierras comunales y la expansión de la ganadería, permitieron sostener una pequeña actividad artesanal y de transporte por cabotaje para la distribución de importaciones procedentes de Bilbao.

La población de Laredo no levantó el vuelo hasta muy avanzado el siglo XVIII a pesar de que ya en 1629 era la sede permanente del corregimiento, de que albergaba la tesorería de millones y de que muy cerca se encontraba el astillero de Colindres. En cambio, la villa de Santander mantuvo cierta actividad vinculada con el alojamiento y transporte de tropas, la construcción naval en Guarnizo, la expedición de armadas y la conducción de cereales o bizcocho hacia otros puertos, especialmente durante los años de conflicto militar con Francia<sup>43</sup>. La recuperación del tráfico de lana entre los años 1620-1650 se canalizó en parte a través de su puerto, aunque fue tan pobre como efímera. Una leve esperanza se abrió en 1678 cuando el Consejo de Hacienda mostró cierto interés por la posibilidad de dirigir hacia ella el principal tráfico de lanas para eludir los problemas fiscales que planteaba el monopolio bilbaíno y extranjero. En 1687 varios comerciantes holandeses entablaron negociaciones con el ayuntamiento para establecerse en la villa, intento que reiteraron otros comerciantes ingleses y franceses en 1700 y 1714. Esperanza en vano, porque, aparte de las dificultades de recuperación derivadas de la bien asentada posición de Bilbao, el ayuntamiento y los particulares parecían mostrar sorprendentemente una escasa iniciativa por la recuperación comercial, según ha podido observar María José Echevarría (1995), lo que bien podía ser la consecuencia inevitable de haber perdido los vínculos profesionales, la tradición y, por tanto, el conocimiento y el interés por el comercio activo. En cualquier caso, nada podía evitar el estancamiento de la población, tanto más acusado intramuros cuanto mayor era el crecimiento de los distritos rurales.

La posterior recuperación del siglo XVIII debía de asentarse sobre los dos pilares que hasta entonces habían faltado: el gasto público en infraestructuras portuarias y de carreteras, y las exenciones fiscales a la exportación, como medios para estimular la actividad comercial y reducir la competencia de las provincias *exentas*. Por el contrario, allí donde esos estímulos faltaron o los servicios militares persistieron, como en la pesca por medio de la Matrícula de Mar, no se produjo recuperación alguna.

<sup>43</sup> Sebastián Hurtado de Corbera informaba en 1656 sobre Santander que "en su bahía y puerto invernan de ordinario las Reales Armadas por la seguridad que tienen según su terreno, así para el anclaje como por el socorro de la gente de mar y provisión de bastimentos, no sólo para las que vienen a repararse, sino para otros presidios y plazas, por lo cual está reputada esta villa por la principal plaza desta costa", Biblioteca Nacional, Ms. 5757, fol. 38.

**BIBLIOGRAFÍA**

- Barreda y Ferrer de la Vega, F. (1957), "Prosperidad de Santander y desarrollo industrial desde el siglo XVIII", en *Banco de Santander, 1857-1957. Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña*, Santander, Banco Santander, pp. 479-612.
- Barreiro Mallón, B. (1994), "Comercio y estructuras agrarias en la costa cantábrica", en Lobo Cabrera, M. y Suárez Grimón, V., eds., *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, pp. 61-80.
- Bilbao, L.M. (1976), *Vascongadas, 1450-1720: Un crecientísimo económico desigual*. Salamanca, Tesis de Doctorado.
- Bilbao, L.M. (1977), "Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII", en *Saioak. Revista de Estudios Vascos*, pp. 157-180.
- Bilbao, L.M. (1983), "Exportación y comercialización de lanas de Castilla durante el siglo XVII. 1610-1720", en *El pasado histórico de Castilla y León. II. Edad Moderna*. Burgos, Junta de Castilla y León, pp. 225-243.
- Bilbao, L.M. (1984), "La fiscalidad en las provincias exentas de Vizcaya y Guipúzcoa durante el Antiguo Régimen", en *Estudios de Hacienda; de Ensenada a Mon*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- Bilbao, L.M. (2003), "Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco. Transporte y comercio marítimo*. pp. 259-285.
- Braudel, F. (1988[1966]). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México, FCE.
- Caamaño y Pardo, J.J. (1797). *Representación a la Junta de Diputación de la Real Sociedad Cantábrica por su socio Don ..., sobre el estado de las pesquerías nacionales, causas de su decadencia, y medios de restablecerlas, con motivo del Informe pedido por Real Orden de 5 de Enero de 1797, comunicada por la Vía Reservada de Marina*. Madrid, Imprenta de la Viuda de Joaquín Ibarra.
- Casado Alonso, H. (1994), "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial de Burgos, vol. I, pp. 175-247.
- Casado Alonso, H. (1997), "Crecimiento económico y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (siglos XV y XVI)", en Fortea, J.L., ed., *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*. Santander, Universidad de Cantabria, pp. 283-322.
- Casado Alonso, H. (2003), "El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco. Transporte y comercio marítimo*. pp. 165-192.
- Casado Soto, J.L. (1977), "Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII", en *Anuario "Juan de la Cosa"*, vol. I, pp. 53-146.
- Casado Soto, J.L. (1980), *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII*. Santander, Institución Cultural de Cantabria.
- Casado Soto, J.L. (1988), *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, Editorial Naval.

- Censo de Godoy (1992), *Censo de la Población de España de el Año de 1797 executado de Orden del Rey en el de 1801*. Madrid, INE, ed. facsímil.
- De Vries, J. (1987), *La urbanización de Europa, 1500-1800*. Barcelona, Crítica.
- Echavarría, J. (1899), *Recuerdos históricos castreños*. Santander.
- Echevarría, M.J. (1995), *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander, Junta del Puerto de Santander.
- Fernández Albaladejo, P. (1975), *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: cambio económico e historia*. Madrid, Akal.
- Fernández de Pinedo, E. (1998), "Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao en los años 80 y 90", en *Congreso Internacional. Las Sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI. Tomo IV. La Corona de Castilla*. Madrid, pp. 115-135.
- Fernández Duro, C. (1972 [1895-1903]), *Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid, Museo Naval.
- Fortea Pérez, J.L. (1990), *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla. Las ciudades ante la política fiscal de Felipe II*. Salamanca, Cortes de Castilla y León.
- García-Baquero, A. (1994), "Andalusia and the crisis of the Indies trade, 1610-1620", en Thompson, I.A.A. y Yun Casalilla, B., eds., *The Castilian Crisis of the Seventeenth Century*. Cambridge, Cambridge University Press, pp. 115-135.
- Gelabert González, J.E. (1981), "Relaciones mercantiles de la Galicia litoral según las escrituras notariales del siglo XVI", en *La Historia social de Galicia en sus fuentes de protocolos*. Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, pp. xxx
- Gelabert González, J.E. (1997), *La bolsa del rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*. Barcelona, Crítica.
- Gómez-Centurión Jiménez, J. (1988), *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Madrid, Editorial Naval.
- González Echegaray, R. (1978), *Balleneros cántabros*. Santander, Institución Cultural de Cantabria.
- Goodman, D. (2001), *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*. Barcelona, Península.
- Lanza García, R. (1991), *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.
- Lanza García, R. (1997), "Ciudades y villas de la cornisa cantábrica en la época moderna", en Fortea Pérez, J.L., *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVIII)*. Santander, Universidad de Cantabria, pp. 165-200.
- Lanza García, R. (2002), "Auge y declive de las Cuatro Villas en la época de los Austrias", en Fortea Pérez, J.L., ed., *Transiciones. Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia*. Santander, Universidad de Cantabria, pp. 165-200.
- Lapeyre, H. (1981), *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, Universidad de Valladolid.
- Llopis Agelán, E. (1986), "El agro castellano en el siglo XVII: ¿Depresión o "reajustes y readaptaciones"?", en *Revista de Historia Económica*, vol. 4, n.º 1, pp. 11-37.



**Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 5**

- Marcos Martín, A. (2000), *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*. Barcelona, Crítica.
- Martínez Guitián, L. (1949), *Cofradías de Mareantes y Pescadores de San Vicente de la Barquera y Santander*. Santander.
- Maza Solano, T. (1957), "Manifestaciones de la economía montañesa desde el siglo IV al XVIII", en *Banco de Santander, 1857-1957. Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña*. Santander, Banco Santander, pp. 81-477.
- Michell, A.R. (1981), "Las pesquerías europeas al comienzo de la Edad Moderna", en Rich, E.E. y Wilson, C.H., dirs., *Historia económica de Europa. Tomo V. La organización económica en Europa en la Alta Edad Moderna*. Madrid, Editoriales de Derecho Reunidas, pp. 172-232.
- Miguel López, I. (1992), *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1795)*. Valladolid, Universidad de Valladolid.
- Ortega Valcárcel, J. (1996), *Gentes de Mar en Cantabria*. Santander, Universidad de Cantabria.
- Palacio Atard, V. (1960), *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid, CSIC.
- Pérez del Río y Villegas, Juan Antonio (1797), "Discurso a la Junta de Diputación de la Real Sociedad Cantábrica sobre la restauración de las pesquerías nacionales por el socio Don ... Conventual de Justicia de la Sagrada y Militar Religión de San Juan de Malta, en cumplimiento de la Real orden de 5 de Enero de 1797", en Larruga, E., *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*. Madrid, Tomo XLIII, Memoria CLXXXI, pp. 59-95.
- Porras Arboledas, P.A. (2002), *La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XV-XIX)*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid.
- Rodríguez Fernández, A. (1988), "La pesca en Laredo durante el siglo XVII", en *Anuario "Juan de la Cosa"*, vol. VI, pp. 9-111.
- Saavedra, P. (1985), *Economía, Política y Sociedad en Galicia: La provincia de Mondoñedo, 1480-1830*. Madrid, Xunta de Galicia.
- Sainz Díaz, V. (1986), *Notas históricas sobre la Villa de San Vicente de la Barquera*. Santander, Ediciones de Librería Estudio, 2ª ed.
- Sañez Reguart, A. (1791), *Diccionario histórico de las artes de pesca nacional*. Madrid, Imprenta de la Viuda de Joaquín Ibarra.
- Smith, R.S. (1978), *Historia de los Consulados de Mar (1250-1700)*. Barcelona, Península.
- Sojo y Lomba, F. de (1937), *Ilustraciones a la Historia de la M.N. y S.L. Merindad de Trasmiera*. Madrid, Merindad de Trasmiera/Gobierno Regional de Cantabria.
- Solinis Estallo, M.A. (2003), *La alcabala del Rey, 1474-1504. Fiscalidad en el partido de las Cuatro Villas cántabras y las merindades de Campoo y Campos con Palencia*. Santander, Universidad de Cantabria.
- Thompson, I.A.A. (1981), *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona, Crítica.
- Ulloa, M. (1977), *La Hacienda Real en el reinado de Felipe II*. Madrid, Fundación Universitaria Española.

- Vaquerizo Gil, M. (1983-1986), "La obra de los muelles de Laredo en los siglos XVI y XVII", en *Anuario "Juan de la Cosa"*, vol. V, pp. 85-185.
- Weber, M. (1964[1925]), *Economía y sociedad*. México, FCE.
- Zabala Aguirre, P. (2000), *Las alcabalas y la Hacienda Real en Castilla. Siglo XVI*. Santander, Universidad de Cantabria.