

“ESPAÑA, LOS EMBARGOS ESPAÑOLES Y LA LUCHA POR EL DOMINIO DEL COMERCIO MUNDIAL, 1585-1648”

Jonathan I. ISRAEL
University College
London University

Es natural que en un año en que conmemoramos el envío de la *Armada Invencible* contra Inglaterra, centremos nuestra atención sobre los episodios más dramáticos de la intervención española como gran potencia en la vida y actividades marítimas de la Europa septentrional. España envió varias grandes armadas al Norte, que fueron todas dispersadas por los temporales y la acción enemiga. La última, una de las grandes iniciativas de Olivares, fue destruida en 1639 por el almirante holandés Tromp en The Downs.

Si bien el envío de armadas contra la Europa del norte, así como al Caribe y Brasil en el período 1585-1639 fue la más obvia y sorprendente manifestación del papel de España como gran potencia marítima durante los reinados de Felipe II, Felipe III y Felipe IV, no fue quizá la más importante. Otras intervenciones menos sensacionales pudieron suponer un impacto más fuerte y duradero sobre las relaciones marítimas entre las potencias europeas y las formas del tráfico y del comercio mundial. En este trabajo sostendremos que la verdadera importancia de España como potencia marítima y economía se fundamenta en la presión que fue capaz de ejercer sobre las potencias marítimas del norte de Europa, especialmente (aunque en ningún modo la única) la holandesa, por medio de dos líneas de acción: la organización de una campaña de incursiones corsarias con base principal en Flandes y la sucesión de tres embargos generales sobre buques y mercancías holandesas impuestos en los periodos 1585-90, 1598-1608 y finalmente y con más eficacia en los años 1621-48. Sostendremos que estas dos líneas de presión juntas constituyen uno de los factores fundamentales del cambio en el transporte y comercio marítimos a final del siglo XVI y primera mitad del siglo XVII.

Se han producido gran cantidad de indicios que muestran la importancia del impacto de los corsarios flamencos y la actividad incursora de la

Jonathan I Israel, es Catedrático de Historia holandesa del Departamento de Historia del University College de la Universidad de Londres, autor de varios libros sobre la Historia económica de la Edad Moderna.

armada real en Flandes, evidencia que ha sido generalmente aceptada (1). En consecuencia, en este trabajo consideraré estas acciones como un aspecto de la larga y sostenida intervención de España en el Norte, principalmente en relación con el considerable impacto sobre los precios de los fletes y aspectos del transporte marítimo holandés, cuestión esta que me parece aún no se ha tenido en cuenta suficientemente.

Exite también una considerable cantidad de pruebas que demuestran el gran impacto de los embargos, o en todo caso del más largo y sostenido de ellos: el embargo contra los holandeses en el periodo 1621-48 (2). Pero esta evidencia, en general, no ha sido aceptada por todos. Más bien, una larga lista de autoridades históricas desde Fernand Braudel y José Alcalá-Zamora, incluyendo a Henry Kamen, James Casey, en algunos aspectos R. A. Strandling y más recientemente Carlos Gómez Centurión, han afirmado y reafirmado enfáticamente que esos embargos, no obstante haberse continuado obstinadamente, fueron socavados por la ineficacia y la corrupción burocrática, se basaron en premisas poco realistas y en general hicieron poco o ningún efecto. La estructura del comercio marítimo y la navegación holandesa y de otras potencias quedaron en gran medida intactas, según insisten todas estas autoridades. De acuerdo con Alcalá-Zamora "La flota mercante holandesa, en vez de quedar reducida a la inactividad, remontó sin dificultades los obstáculos competitivos maquinados por el gobierno de España y eludió, muchas veces mediante la ayuda interesada de los mismos españoles, sus reglamentos aduaneros" (3). Para Carlos Gómez Centurión, en su muy sugestivo y reciente libro, "las prohibiciones de la administración española eran algo que los holandeses estaban ya acostumbrados a saltarse a la torera" (4). Insiste en que la corona española era incapaz y se daba cuenta de que lo era, para enfrentarse con la masiva evasión holandesa de los embargos citando una consulta del Consejo de Estado en agosto de 1605, "que de todas partes se entiende la gran cantidad de mercaderías que en estos reinos entran de rebeldes contra la prohibición de S. M. con recaudos falsos y otras cautelas y encubiertas, mediante la acogida y correspondencia

(1) José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*. (Barcelona, 1975), págs. 202-7, 382-9; R. Baetens, "The Organisation and effects of Flemish Privateering in the Seventeenth Century", *Acta Historiae Neerlandicae* ix (1976), págs. 48-75; R. A. Stradling, "The Spanish Dunkirkers, págs. 1621-48: a record of plunder and destruction", *Tijdschrift voor Geschiedenis* xciii (1980), págs. 541-58; Jonathan I. Israel: *The Dutch Republic and the Hispanic World*, págs. 1606-1661. (Oxford, 1982), págs. 109-17, 190-96, 263-70, 324-29.

(2) Israel: *The Dutch Republic and the Hispanic World*, págs. 204-17, 285-96; Jonathan I. Israel, "A conflict of Empires: Spain and the Netherlands, 1618-1648; *Past and Present* 76 (1977), págs. 49-54, 57-62.

(3) Alcalá-Zamora: *España, Flandes, y el Mar del Norte*, págs. 183-4, ver también págs. 315-18.

(4) Carlos Gómez-Centurión Jiménez: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. (Madrid, 1988), pág. 362; ver también págs. 363-74; ver también Carlos Gómez Centurión Jiménez, "Las relaciones hispano-hanseáticas durante el reinado de Felipe II", *Revista de Historia Naval* xv (1986), págs. 70-9.



Isabel I de Inglaterra (Galería Pitti, Florencia), de la obra del marqués de Lozoya: *Historia de España*, Salvat Editores, Barcelona, 1987.

que hallan así en algunos naturales como en extranjeros que residen en los puertos y la poca diligencia que las justicias ordinarias ponen en el castigo o remedio" (5).

La opinión de que los embargos eran un aspecto marginal e ineficaz de la política imperial española al final del siglo XVI y primera mitad del XVII parece haber sido apoyada por las numerosas declaraciones contemporáneas que afirman existir una amplia evasión. Es el tipo de evidencia en que Henry Kamen pensaba al rechazar la opinión de que los embargos fueran un importante factor histórico, resaltando que "hay una evidencia sustancialmente contraria" (6). Todo ello suena muy plausible y encaja bien con la tendencia general de los estudios históricos recientes a minimizar la capacidad de los estados modernos para intervenir eficazmente en las esferas sociales y económicas.

En estas circunstancias es comprensible que no se acepte fácilmente el argumento de que los embargos fueran eficaces y constituyeran un importante factor histórico, con grandes efectos para España, los holandeses y todo el globo, aunque se encuentre apoyado fuertes indicios o evidencia. En efecto, varios libros recientes sobre historia de la España de principios de la edad moderna raramente mencionan los embargos, y los tratan como si fueran un aspecto totalmente marginal de su política imperial y del papel de España en los asuntos europeos. Sería difícil adivinar por los trabajos de investigación general de Henry Kamen y R. A. Stradling, por ejemplo, que desde 1598 a 1659, la administración de los embargos y la estrategia y complicada diplomacia en que se apuntalaban, fue una de las preocupaciones más constantes y frecuentemente deliberadas en el *Consejo de Estado* y sus consejeros y por muchas décadas una de las más altas prioridades de la corona española (7).

El objeto esencial de mi trabajo es subrayar el papel central de los embargos en la política española, especialmente a partir de 1598, reafirmar su eficacia y finalmente mostrar cómo en combinación con la ofensiva del corso transformaron la pauta del transporte comercial europeo.

Convendría también empezar recordándonos que España en el período en discusión era en muchos aspectos, a pesar de sus dificultades y debilidades, la mayor potencia económica del mundo (8). A pesar de la persistencia de algún tráfico de contrabando, España había conseguido en gran parte aislar toda la América española del resto de Europa, creando un mercado cautivo que le proporcionaba la parte del león en el suministro de plata del

(5) Gómez Centurión: *Felipe II*, págs. 362.

(6) Ver la revisión por H. Kamen de mi *The Dutch Republic and the Hispanic World* in the *Times Higher Education Supplement* for 19 november, 1982.

(7) Henry Kamen: *Spain, 1469-1714. A Society in Conflict*. (London, 1983), págs. 205-8; R. A. Stradling: *Europe and the Decline of Spain. A Study of the Spanish System, 1580-1720*. (London, 1981), págs. 58-9, 64.

(8) Antonio Domínguez Ortiz, "Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV", *Hispania* xxiii (1962), pág. 70.

mundo, así como la fuente principal de productos tropicales americanos como el índigo, la cochinilla, el tabaco y el palo campeche, lo que en sí fue uno de los grandes hechos burocráticos del siglo XVI. Una vez que se anexionó Portugal y su imperio, España quedó en posición de extender su control sobre rutas, mercados y recursos. Juntos España, Portugal y el Caribe español contenían los depósitos más accesibles del mundo de sal marina de alta calidad, un artículo de importancia crucial para los holandeses y las economías escandinavas y del Báltico. Al mismo tiempo Brasil era la mayor fuente mundial de azúcar y hasta principios del siglo XVII Lisboa seguía siendo el pivote de los lazos marítimos de España con Asia. Además, España monopolizaba el suministro de Europa de la lana merina de alta calidad, materia prima básica de la industria textil de lujo de Italia y los Países Bajos.

En estas circunstancias es bastante natural que los ministros españoles comenzaran a pensar seriamente, en las décadas de 1580 y 1590, en planes para movilizar y explotar la enorme influencia potencial de España sobre rutas, mercados y recursos a fin de acumular presión sobre sus adversarios del Norte. No hay duda que el primer embargo general contra los ingleses y holandeses en 1585 fue fortuito, mal planeado y que se enfrentó a una masiva evasión por medio de subterfugios. Los holandeses reaccionaron enviando gran número de barcos a Hamburgo y otros puertos de La Hansa, para conseguir documentación hanseática para después dirigirse a la península Ibérica, donde tuvieron mucho éxito en pasar por "hanseáticos" (9). No obstante, la primera "redada" arrestó a unos cien barcos holandeses solamente en Portugal y a varias docenas más en puertos castellanos, y es escasamente válido subrayar los extendidos subterfugios evasivos a que se dedicaron los holandeses sin tener en cuenta igualmente el subsiguiente castigo a los buques "neutrales" en los puertos ibéricos. El golpe más dramático fue el arresto general de todas las naves supuestamente neutrales en los puertos andaluces en enero de 1587 por el duque de Medina Sidonia (10). Este bien coordinado barrido atrapó a no menos de noventa y cuatro barcos holandeses tripulados por unos 1.600 hombres, treinta y uno de aquéllos apresados sólo en Cádiz, siendo confiscados, buques, cargamentos y 868 cañones de a bordo. El impacto psicológico de tal golpe no tuvo menos que ser inmenso. A parte de las pérdidas reales, la confianza holandesa en estos negocios resultó herida en lo más vivo, lo cual bien podemos inferir de la repentina y fuerte caída en el número de barcos holandeses que visitaban la península y que luego navegaban directamente al Báltico en los años 1587-89, de acuerdo con los registros de peaje en los estrechos daneses (ver tabla

(9) Ver primera versión de Braudel, F. Braudel. (París, 1949), págs. 492-5; Gómez-Centurión Jiménez, *Felipe II*, págs. 211-15.

(10) Archivo General de Simancas (AGS). E. Flandes Leg. 2218-120 "lo que ay en el embargo de las urcas que se han detenido en el Andaluzia por el Duque de Medina Sidonia". (Estoy muy agradecido al C.N. José Ignacio González-Aller Hierro por facilitarme una fotocopia de este documento clave); ver también Gómez-Centurión Jiménez, *loc. cit* 215.

1). Es posible que las autoridades danesas anotaran en los registros barcos que conocían ser holandeses como procedentes de Hamburgo o Lübeck, pero no hay indicios de que esto sucediera; y dada la prueba definitiva de que hubo un “boom” en el *Spanienfahrt* durante estos años en Lübeck y que los barcos de Lübeck registrados mostraron mayor incremento que los de Hamburgo (11), podemos excluir definitivamente la posibilidad de que la navegación holandesa a la península Ibérica quedara esencialmente intacta.

Tabla 1

Barcos holandeses y hanseáticos que navegaron desde España y Portugal directamente al Báltico a través del Sound Danés, 1581-90 (barcos por año)

Año	Holandeses	Hanseáticos
1581	92	58
1582	76	45
1583	78	46
1584	93	48
1585	71	64
1586	22	52
1587	12	82
1588	4	87
1589	3	83
1590	101	128

FUENTE: N. Ellinger Bang: *Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Oresund, 1497-1660* (3 vols. Copenhagen, 1906-33), i. 86-363.

Incluso si fueran en realidad holandeses, una cierta proporción adicional de buques que navegando a puertos ibéricos fueran luego registrados en el Sound como “hanseáticos”, el incremento no pudo ser bastante para compensar la fuerte caída en el número de naves “holandesas” que hacían el viaje. No obstante, como quedan relativamente pocos contratos de fletamento de Amsterdam para la década de 1580 y constituir estos contratos la evidencia más concluyente sobre la eficacia de los embargos después de 1598, por el momento podemos aceptar que el impacto del embargo de 1585-89 sobre los holandeses es menos seguro que el de los dos embargos posteriores.

En 1598-99 y de nuevo en 1621 la respuesta de la imposición de embargos sobre los holandeses fue de una evasión masiva, como lo atestiguan docenas de documentos contemporáneos. Pero la reacción de los ministros españoles a este estado de cosas no fue la de adoptar la postura de los historiadores más modernos alegando que los embargos eran imposibles de hacer cum-

(11) B. Hagedorn. (Berlín, 1912), págs. 208-9, 409.

plir y que no es realista esperar que tuvieran gran impacto. Por el contrario, ministros españoles claves como el conde de Chinchón y Baltasar de Zúñiga en los años siguientes a 1598 (12) y el duque del Infantado, el marqués de Montesclaros, el marqués de Aytona y el mismo Olivares reiteraban constantemente que como decía Chinchón en 1605, "los rebeldes sustentan la guerra con lo que sacan del trato de España y de la pesquería" (13) y que según lo expresaba Aytona en 1621, "como tienen (los holandeses) toda su ganancia en el comercio de España e Italia perdiendo tanto serán enemigos menos poderosos y se podrá esperar algún buen concierto favorable para España" (14). Estos ministros claves reafirmaban constantemente la necesidad de imponer los embargos y hacerlos más rigurosos.

Con tal persistencia durante tantos años, ¿es posible que los asesores de Felipe III y Felipe IV demostraran tan continua falta de lógica y realismo? Pues esto es lo implicado en el argumento de que los intentos de imponer embargos contra los enemigos de España fuera tan inútil esfuerzo. La respuesta es un rotundo no. Por el contrario, aunque hubiera un cierto elemento de exageración en las expectativas de los ministros españoles sobre el efecto de privar a los holandeses de la sal ibérica —la francesa de grado más bajo era adecuada para la conservación de carnes pero no de pescados— es totalmente cierto que la sal ibérica de alta graduación (o una equivalente libre del alto contenido de magnesio y color oscuro que caracterizaba a la sal francesa), era indispensable para las pesquerías holandesas y escandinavas y un elemento de la mayor importancia para el comercio báltico de los holandeses. Es también cierto que éstos comenzaron a desalojar a los hanseáticos de su tradicional dominio del rico tráfico del Báltico por los años 1590, sosteniendo al mismo tiempo el propio y tradicional transporte de cereales, más reexportaciones de plata, azúcar, especias, frutos mediterráneos, aceite de oliva, así como sal, y arenque salado con sal ibérica (15). En sí misma, es correcta la pretensión de que los embargos de privar a los holandeses de muchos productos ibéricos que reforzaban su comercio septentrional tenían que dañar gravemente su sistema comercial europeo. Tampoco es nada irreal el suponer que los rivales de Holanda suplantaran su transporte de grano y suministros navales a la península. La ventaja del transporte holandés sobre el inglés y el hanseático se basaba en sus fletes y seguros más baratos. Es realista y lógico suponer que los embargos en combinación con ofensivas de corso hicieran más arriesgados que antes el tráfico holandés, eliminando sus ventajas anteriores.

Lo necesario para hacer más eficaces los embargos era que la maquinaria diplomática y burocrática actuara más duramente sobre el tráfico naval

(12) *Colección de documentos inéditos para la Historia de España y de sus Indias. Consultas del Consejo de Estado, I (1600-3)*, págs. 98-9, 263-5 e ii (1603), págs. 87, 207, 232-5, 241, 345-6.

(13) *Consultas del Consejo de Estado*, ii, pág. 207. Consulta 10 de mayo de 1605.

(14) AGS Estado 2036, consulta 6 de julio de 1622, fol. 5.

(15) Jonathan I. Israel: *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*. (Oxford, 1989), págs. 49-52.

“neutral”, y la corona española para esto tenía medios suficientes. Hasta ahora los historiadores han sido notablemente indiferentes respecto al intenso esfuerzo diplomático desplegado por la corona española para apuntalar su política de embargo, pero queda el hecho de que esta preocupación impregna gran parte de la diplomacia de los reinados de Felipe II y Felipe IV. Por ejemplo, varias cláusulas importantes del tratado de paz anglo-español de 1604 están dedicadas a asegurar que los comerciantes y buques ingleses, hecha la paz entre Inglaterra y España, no ayudaran a los holandeses. James I se comprometió a decretar que “ningún súbdito ... suyo lleve, o passe de qualquier modo su nombre para transportar, o passar algunas naos, mercaderias, manufacturas, u otras qualesquiera cosas de Holanda y Zelanda a España, o a otros reynos ... del rey de España o Archiduques”, y para evitar los fraudes, todas las mercancías que desde Inglaterra se envíen a España o Portugal “tengan el registro y sello de la villa o ciudad de donde se llevaren; y ... aquellas mercaderias que no fuesen registradas y selladas, se confisquen...”, o según la versión en latín: “illae vero merces quae nec registratae nec segillata fuerint, cadant in confiscationem et sunt ut dicitur de bona preda” (16). Así vemos que las autoridades españolas no necesitaban demostrar que los buques ingleses llevaban mercancías holandesas antes de poder confiscarlas sin que los propietarios ingleses, o propietarios nominales pudieran recurrir según el tratado con la corona inglesa; era suficiente que las autoridades españolas decidieran que los certificados no estaban en orden. El posterior tratado de paz anglo-holandés de 1630 contenía virtualmente los mismos términos y de nuevo en considerable extensión (17).

Además de los tratados anglo-españoles de 1604 y 1630 podemos citar el acuerdo hispano-francés de octubre de 1604 por el que el rey de Francia aceptaba que las mercancías que entraran en España de Francia “se señalen con el registro o sello de la villa o ciudad de donde se sacaren” y las que no estuvieran certificadas propiamente quedarán automáticamente sujetas a confiscación por la corona española (18). En forma similar la mayor parte del tratado España-Hansa de noviembre de 1607 se dedicaba a especificar los procedimientos de transporte entre las ciudades de la Hansa y la península, sin intervención holandesa, haciendo claro el derecho de la corona española para confiscar los buques y mercancías hanseáticas cuyos certificados fueran sospechosos (19). En cuanto a los tratados hispano-daneses de 1630 (ratificado en 1632) y de 1641, constituían complicados ejercicios de política mercantilista, estando el último totalmente dedicado a definir métodos para elimitar la participación holandesa en el comercio hispano-

(16) Joseph Antonio de Abreu y Bertodano: *Colección de los tratados de paz, alianza, neutralidad*, etc. (Madrid, 1740-1752, 12 vols.). “Reynado del Sr. Rey D. Phelipe III”, i, págs. 256-7.

(17) *Ibid.* “Reynado de Phelipe IV”, ii, págs. 218-20.

(18) *Ibid.* “Reynado del Sr. Rey D. Phelipe III”, i, págs. 288-90.

(19) *Ibid.* i, pág. 285.

danés con el acuerdo de que los cargamentos desde el norte de Alemania y Dinamarca para la península habían de ser autorizados por el "agente" español residente en el puerto danés de Elba, Glückstadt; todos los demás cargamentos que entraran en la península, cualquiera que fuera su origen real, estarían sujetos a confiscación automática. España y Dinamarca acordaron repartir las ganancias procedentes de lo confiscado en Alemania, Dinamarca y Noruega (20).

Debe observarse que España también empleó presión diplomática para asegurar que el gobierno de la República de Génova a partir de 1621 no hiciera compras oficiales a los holandeses de granos, maderas y efectos navales (21). Sin duda la mayoría de los historiadores modernos preferirían creer que tal presión no pudo ser eficaz. Pero sucede que tenemos evidencia incontrovertible de la pluma del cónsul holandés en Génova y posteriores fuentes inglesas de que esta presión fue eficaz durante un periodo de tiempo muy largo. En el periodo de 1621-47 únicamente una séptima parte aproximadamente de los barcos holandeses que visitaron Livorno entraron en Génova. Hasta después de 1647 los buques holandeses no volvieron a emplearse "en número muy considerable para el transporte de cereales, sal y otras provisiones para el estado" (22).

España ejerció importantes esfuerzos diplomáticos y administrativos para hacer más rigurosos los embargos. Debido a su insatisfacción por la situación de los puertos castellanos, el Consejo de Estado presionó para que se introdujera una nueva organización de puertos y aduanas que se responsabilizara de los embargos completamente aparte de los corregidores y tribunales normales. Aquí reside la principal importancia del Almirantazgo, en principio establecido sólo en Andalucía en 1624, pero que al final de la década se extendió también a la costa norte de Portugal, Castilla y Navarra. Algunos historiadores estudian los esfuerzos del Almirantazgo para formar convoyes (que fueron del todo ineficaces), mientras que apenas mencionan su función mucho más importante de la inspección y aparato judicial para regular el tráfico ibérico con el norte de Europa (23), lo que es perfectamente absurdo y revelan una profunda falta de comprensión de lo que fue el régimen de Olivares. Afortunadamente ahora se está empezando a dar cuenta de que lejos de ser marginal y sin importancia el Almirantazgo de 1624 y luego su tribunal en Madrid, que asumió la responsabilidad de administrar los embargos, fue en efecto la innovación burocrática más importante introducida en España durante el régimen del Conde-Duque de Olivares (24).

(20) Jonathan I. Israel, "The Politics of International Trade Rivalry during the Thirty years War: Gabriel de Roy and Olivares Mercantilist Projects, 1621-1645", *The International History Review*, viii (1986), págs. 541-7.

(21) Israel: *The Dutch Republic*, págs. 141-143.

(22) John Thurloe: *A Collection of State Papers*. (7 vols. London, 1742), ii, págs. 144-5.

(23) Stradling: *Europe and the Decline of Spain*, págs. 58-9, 64.

(24) Ver, en particular, J. H. Elliott: *The Count-Duke of Olivares. The Statesman in an Age of Decline*. (New Haven and London, 1986), págs. 161-2, 216-18, 450.

Con respecto a la imposición de los embargos en Portugal, el Consejo de Estado y el Consejo de Guerra, que fueron responsables de supervisar su administración hasta el establecimiento de la junta del Almirantazgo, estaban aún más insatisfechos que en el caso de Castilla, pues los ministros españoles no podían esperar más que una cooperación mínima de las autoridades locales en los puertos portugueses. Pero suponer que esto significara que los embargos españoles no producían efecto en Portugal no está justificado y subestima exageradamente la presión burocrática que Castilla podía ejercer en Portugal. Los funcionarios castellanos, primero bajo la jurisdicción del Consejo de Guerra y luego del Almirantazgo, cerraron en gran medida el comercio holandés con Lisboa, Setúbal y Oporto, de forma que lo que quedó de comercio holandés con Portugal durante los años del embargo se centró especialmente en puertos remotos como Viana y Aveiro. La imposición de los embargos en Portugal con funcionarios castellanos causó tal resentimiento que por el Consejo de la ciudad de Lisboa se consideró como la causa principal (a mi juicio correctamente) del colapso del comercio europeo de Portugal durante los años de 1620. Por ejemplo, en febrero de 1622 Lisboa se quejaba a Felipe IV que la ciudad estaba sufriendo una grave depresión y falta de grano debido a las dificultades encontradas por los barcos "neutrales" y sus tripulaciones en Lisboa y otros puertos portugueses, "casuadas pelos ministros de V. Magestade que aqui residem pelo coroa de Castella" (25). Nuevamente, en febrero de 1625, Lisboa se quejaba amargamente de los efectos de la interferencia castellana en los puertos portugueses, reclamando que "os naturaes portugueses deven ser juezes dos *deitos* contrabandos" (26).

Los testimonios españoles sugieren que los embargos se imponían más eficazmente en Castilla que en Portugal, lo que corroboran evidentemente los contratos de fletamento holandeses. Pero esto no quiere decir que la mayor navegación holandesa a Portugal siguiera en gran parte intacta. La mayor parte del tráfico holandés antes de 1598 se dirigía a Setúbal para cargar sal y durante los años 1598-1608 y 1621-41, este comercio quedó, sin duda, reducido drásticamente. En 1599, como resultado del impacto inicial del embargo, pocos holandeses navegaron a Portugal, y aunque hubo cierta recuperación desde 1600, el número de los que llegaron a Portugal hasta 1608, aún eran solamente una pequeña fracción de aquellos que lo hicieron en los años 1590-98 y 1609-20 (ver tabla 2). Cuando el Consejo de Estado afirmaba en diciembre de 1600 "que los de las islas (los holandeses) sienten notablemente la falta de sal, que ninguna cosa los constriñiría más a la reducción que se pretende como quitarles por todas vías la saca que pueden

(25) E. Freire de Oliveira (ed.): *Elementos para la historia do municipio de Lisboa*. (19 vols. Lisboa, 1882-1943), iii, pág. 31.

(26) *Ibid.* iii, pág. 154; ver también P. T. Rooney, "The Habsburg Government of Portugal in the Reign of Philip IV (1621-40)". (Tesis inédita, Universidad de Keele, 1988), págs. 139-42.

hazer della en estos reynos, y particularmente en las Indias y Punta del Rey" (27), estaban suponiendo un grado de éxito en Portugal que parece estar

Tabla 2
Viajes desde Amsterdam a la península Ibérica, en 1597-1602 (contratos de fletamento de Amsterdam que se conservan).

Año	Total	En buques hanseáticos	A Portugal	A Castilla	A Valencia y Mallorca
1597	192	1	117	65	10
1598	201	4	149	44	8
1599	15	8	12	1	2
1600	57	10	49	4	4
1601	62	10	52	8	2
1602	34	9	25	5	4

FUENTES: J. W. Ijzerman, "Amsterdamsche bevrachtingscontracten 1591-1602; 1. de vaart op Spanje en Portugal", *Economisch-Historisch Jaarboek xvii* (1931), 163-291.

Tabla 3
Viajes de la península Ibérica al Báltico, 1596-1609 (28).

Año	Total	Holandeses	Alemanes del Norte	Daneses/noruegos
1596	173	133	28	11
1598	167	107	54	6
1599	166	12	130	20
1600	213	26	153	31
1601	171	42	103	25
1602	97	10	80	7
1603	115	28	73	14
1604	128	27	84	17
1605	101	1	80	16
1606	96	0	79	14
1607	123	0	98	24
1608	151	19	105	18
1609	131	68	50	11

FUENTE: Bang, *Tabeller i*, 146-206.

(27) *Colección de documentos inéditos... consultas 1*, págs. 98-9 (Dec. 1600).

(28) El embargo fue modificado en los años 1603/4 a un impuesto de 30% nombrado según su originador, Juan de Gauna, y produjo un modesto incremento en el tráfico holandés; la corona estimulada por el conde de Chinchón y otros, vilvió al embargo total en otoño de 1604; sobre el impuesto de Gauna, ver Miguel Angel Echevarría Bacigalupe, "Un episodio en la guerra económica hispano-holandesa: el decreto de Gauna (1603)". *Hispania xli* (1986), págs. 57-98.

totalmente justificado por muestras estadísticas. En cuanto a la navegación holandesa directamente desde la península al Báltico a través del estrecho danés de Sound, la mayor parte de esta navegación procedía de Portugal. Los registros de peaje del Sound danés muestran que el tráfico holandés sufrió un colapso en 1599 y quedó reducido a niveles muy bajos en el período 1605-08. No fueron solamente los hanseáticos quienes se aprovecharon de lo que los holandeses perdieron, sino también los daneses y noruegos.

Durante la Tregua de los Doce Años los holandeses volvieron a dominar abrumadoramente el transporte marítimo entre la península Ibérica y el Norte, incluso el tráfico de sal, navegando desde aquella directamente al Báltico más de 100 barcos holandeses cada año (29). Tan pronto como se impuso el tercer embargo general en abril de 1621 cesó casi totalmente la

Tabla 4
Viajes directos de la península Ibérica al Báltico, 1618-41.

Año	Total	Holandeses	Alemanes del Norte	Daneses/noruegos
1618	181	168	11	2
1619	135	119	15	0
1620	105	91	10	4
1621	61	36	22	2
1622	56	2	41	12
1623	99	3	62	31
1624	86	2	65	16
1625	40	0	31	8
1626	36	0	35	1
1627	22	1	21	0
1628	9	0	7	2
1629	14	0	11	3
1630	28	3	22	3
1631	64	10	42	9
1632	30	6	20	3
1634	55	25	28	1
1636	43	18	22	2
1637	39	10	28	1
1638	66	27	35	4
1639	64	41	20	2
1640	30	14	15	1
1641	56	34	17	4

FUENTE: Bang, *Tabeller i*, 218-340.

(29) Israel: *Dutch Primacy*, tablas 4 y 6.

firma de contratos de fletamento en Amsterdam para los viajes a la península, eliminándose de nuevo el intenso tráfico holandés anterior. En el caso de los viajes directos al Báltico, la participación holandesa se redujo en cuatro años a cero (ver tabla 4). Otra vez los hanseáticos (y hasta que Dinamarca entró en la guerra de los Treinta Años contra los Habsburgo), los daneses y noruegos cayeron en el vacío (30). Sin embargo, esta vez estuvo muy lejos de ser un cambio compensado. En comparación con el gran número de barcos holandeses que navegaron derechamente desde España y Portugal al Báltico durante el período 1609-20, el número de buques hanseáticos que surcaron esta ruta después de 1621 fue relativamente pequeña.

Después de la paz anglo-española de 1630, también se beneficiaron los ingleses de la presión a gran escala que la corona española ejercía entonces sobre el sistema comercial holandés. Pocas dudas pueden haber sobre el hecho de que la principal razón del incremento extraordinario y sin precedentes experimentado en transporte y comercio marítimos, especialmente con el sur de Europa disfrutado por Inglaterra en el período 1630-47, fueron los embargos españoles, reforzados por los términos del tratado anglo-hispano y por la campaña de corso contra los buques holandeses. El transporte de las exportaciones de la lana de España y sus reexportaciones de tintes coloniales fue dominado abrumadoramente por los buques y merca-

Tabla 5
Precios de fletes holandeses para viajes a Portugal y vuelta al entretop holandés con sal, 1600-20 (guilder por last).

Fecha	Buques y Lasts (medida = 4000 lbs)	Precio
Abril 1600	De Sloep (70)	37
Julio	De Moeriaan (50)	29
Octubre 1604	't Paradijs (60)	29,5
Mayo 1609	De Boschieter (80)	12,75
Julio 1610	De Pelicaen (114)	9,5
Junio 1611	De Waterhont (105)	9,5
Abril 1612	De Witte Valck (90)	11
Octubre 1616	De Bruijnvis (100) (to Dunkirk)	13
Abril 1618	De Swarte Raven (150)	9,5
Septiembre 1620	De Schijr (120)	9

FUENTE: Fichero del Notarial Archivo G.A. Amsterdam, sección "Soutvaart".

(30) Ch. F. Wurm, *Über den Lebensschicksale des Foppius van Aitzema, ersten niederländischen Residenten bei den Hansestädten*. (Hamburg, 1854), pág. 32; Baasch, Ernst, "Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts", *Zeitschrift für Hamburgische Geschichte* ix (1894), págs. 310-31; H. Kellenbenz, *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel, 1590-1625*. (Hamburg, 1954), págs. 60-4.

deres ingleses desde 1630 hasta —exactamente— 1647, cuando se levantaron los embargos contra los holandeses. Pues no sólo fueron excluidos los buques y mercancías holandesas de la península por los embargos, sino que la combinación de embargos y corso flamenco elevaron los precios del transporte holandés a la península y sur de Europa a unos niveles extremadamente altos dando a los ingleses ventaja en flejes y costes. Después de caer a plomo en los años 1609-11 y permanecer a menos de 13 guilders por last, y gran parte del tiempo por debajo de 10 guilders, hasta 1620 el coste de los viajes holandeses —o viajes de buques neutrales comisionados en Amsterdam— para recoger sal en Portugal hacia 1621 se elevaron a muy altos niveles y se mantuvieron en tan ruinosas alturas hasta el final de la guerra con España.

Tabla 6
Precios de fletes holandeses para viajes a Portugal y vuelta al entretop holandés con sal, 1620-36 (guilders por last).

Fecha	Buque (least)	Precio
Septiembre, 1620	De Schijr (120)	9
Septiembre, 1622	De Makreel (170)	21,5
Otubre, 1622	De Landman (160)	20
Abril, 1623	(barco francés)	60
Abril, 1624	(barco de la Hansa)	34
Abril, 1630	De Vergulde Snoeck (1200)*	30
Mayo, 1630	De Geele Pynas (150)*	32
Marzo, 1635	De Nooteboom (90)*	28,75
Marzo, 1636	De Hoope (140)*	42

FUENTES: Gemeentearchief, Amsterdam, NA 241, fo. 85 and NA 670, fo. 16 and NA 1041, fo. 227; y fichero del Archivo Notarial, Sección "Soutvaart"; los barcos marcados con * (asterico) poseían pases dados por las autoridades españolas en Bruselas.

En 1598-99 y 1621 toda la estructura de la flota y el seguro marítimo holandés fueron trastornados radicalmente por la acción española para gran desventaja de su sistema comercial al menos en Europa y Próximo Oriente. Quedaron gravemente afectados los precios de los fletes holandeses, e incluso los del transporte de maderas noruegas y otras rutas (33). Pero

(31) Taylor, H. "Trade, neutrality and the 'English Road', 1630-1648". *Economic History Review* 2nd ser. xxv (1972).

(32) Jonathan I. Israel: "Spanish Wool Exports and the European Economy, 1610-40", *Economic History Review* 2nd ser. xxxiii (1980), págs. 205-6, 208-9; ver también las secciones relevantes de mi trabajo *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*.

(33) Johann Schreinert, *Nederland og Norge, 1625-1650. Trelastuforsel og Handelspolitik*. (Oslo, 1933), págs. 48-50.

el más grave y duradero impacto y daño para los fletes holandeses se produjo en los viajes a la Europa meridional. En efecto, los precios de los fletes holandeses para Italia en 1621 se doblaron en tres meses desde la reanudación del conflicto hispano-holandés en abril de 1621 (34). La consecuencia de ello y el hecho de que los holandeses quedaron ahora excluidos del transporte de sal, lana, y otros productos de España a Italia (y desde Italia a España) fue una grave contracción de todo el tráfico holandés con Italia. Algunas de las ganancias de éstos beneficiaron a los hanseáticos. La enfática afirmación de Braudel "au début du XVII siècle, les Hanséates étaient éliminés et leurs navires ne dépassaient plus guère l'escale de Malaga" (35) es totalmente errónea. En realidad hubo una considerable reanimación del tráfico hanseático con Italia después de 1621 (36). Pero los que más ganaron fueron los ingleses; además, en Levante, la empresa holandesa se hundió casi completamente, de lo que principalmente se beneficiaron los ingleses. Desde 1621 hasta finales de la década 1640, los ingleses barrieron, casi sin adversarios, con el comercio del Egeo y el imperio otomano, a excepción de la venta de telas finas, aún en manos de los venecianos. Lewes Roberts comenta en su "Marchant's Mapp of Commerce" de 1638 que los ingleses, franceses y venecianos son "the onely three Christian nations that have any trade of moment" en el emporio clave otomano de Aleppo; "the trade driven here by the Dutch [being] not worthy of consideration", comentario apoyado por la evidencia holandesa. Pero es un comentario que cesó de ser cierto desde el momento en que se levantaron los embargos españoles. Para 1649 la compañía inglesa de Levante estaba en grades apuros y muy preocupada por el repentino y tremendo aumento de las empresas holandesas en Lavante, donde en pocos años sus ganancias, así como con el comercio con España fueron tan fuertes que empezaron a transportar muy grandes cantidades de mercancías ibéricas, italianas y turcas a la misma Inglaterra. El comentario de Benjamin Worsley en su panfleto de 1651 "en España, Canarias, Zante y varios otros lugares en los estrechos, donde ellos (los holandeses) antes raramente cargaban allí un barco con mercancías, últimamente cargaron más que nosotros" puede parecer extremo, y presentar un asombroso contraste con la situación que sólo cinco años antes, cuando el entrepot holandés recibía la mayoría de sus importaciones del sur de Europa desde el entrepot de Dover, pero está apoyado por una gran variedad de indicios y no debe haber duda de que es sustancialmente correcto.

La presión ejercida por la corona española sobre el sistema comercial holandés en los años 1598-1608 y 1621-47 cambió fundamentalmente las realidades del comercio ibérico y de todo el Mediterráneo, pero su impacto

(34) P. H. Winkelman (ed.): *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw*, vi (1617-25), págs. 81, 191, 197, 281, 421, 440, 446, 449-50.

(35) Braudel: *La Méditerranée*, i, págs. 568-9.

(36) L. Beutin: *Der deutsche Seehandel im Mittelemeergebiet bis zu den Napoleonschen Kriegen*. (Neumünster, 1933), págs. 29, 35 45. R. Baetens: *De Nazomer van Antwerpen's welvaart*. (2 vols. Brussels, 1976), i, págs. 50, 70-2.

se extendió más allá de los confines del mundo mediterráneo y en realidad fue de una amplitud global. Antes de 1598 había habido unos pocos viajes de exploración holandeses a las Indias orientales, Africa occidental y el Caribe, pero la escala de esta actividad era insignificante comparada con el gran aumento de navegación holandesa a las Indias desde 1599 en adelante. Que el embargo español de noviembre de 1598 fue la razón esencial de la repentina y explosiva expansión de la empresa colonial holandesa al año siguiente es un lugar común entre los cronistas holandeses y de los eruditos e historiadores del siglo XVII y en cuanto se nos alcanza a nosotros entre el público holandés. Impedida por la burocracia española la obtención de sal, azúcar y especias que jugaban entonces un papel clave en el entrepot holandés, éstos navegaron en gran número a las más distantes partes del mundo para obtenerlos. Pero no fueron sólo los holandeses quienes vieron las cosas así, también los ibéricos y otros del siglo XVII las vieron bajo esta luz. Una de las principales acusaciones lanzadas por los rebeldes portugueses contra la corona española en 1640 era que la intervención de España en Portugal al impedir a las naciones septentrionales obtener especias, azúcar y sal, les había obligado a intervenir en fuerza en las Indias: “estas naciones, prohibiéndoles el comercio de Portugal y la extracción de las mercaderías que hallaban con comodidad en nuestros puertos, determinaron buscarles en las mismas conquistas” (39).

Cuando se tiene en cuenta todo el impacto de la presión española sobre las naciones del norte tanto por los embargos como por el corso, se ve claramente que el aumento de esta presión en el período 1585-1647, así como el embargo contra Francia en 1635-59, constituyen factores muy importantes en la configuración de la historia moderna. Quedó transformada la estructura comercial de España, Portugal y todo el Mediterráneo así como todo el comercio asiático, africano y del Nuevo Mundo. Hubo cambios importantes en los años 1590, 1599, 1609, 1621 y finalmente en 1647 en el papel marítimo jugado por Holanda, Inglaterra y la Hansa en primer lugar, pero también en forma significativa de Dinamarca, Portugal, Génova y Venecia. La equivocación de Braudel, Alcalá-Zamora, Stradling y Kamen al insistir en la ineficacia y marginalidad de los embargos y de los mecanismos administrativos y diplomáticos para apoyarlos en especial el Almirantazgo, se cuenta como uno de los errores monumentales en la historiografía de posguerra. Es uno de los grandes errores no sólo en el sentido de que muchos historiadores, incluso de los nombres más famosos y respetados, insisten enfática y repetidamente en que los embargos fueron inefectivos, sino porque es un punto de vista desorientador, pues creer que los embargos españo-

(37) L. Roberts: *The Marchants Mapp of Commerce*. (London, 1638), pág. 139.

(38) B. Worsley: *The Advocate, or a Narrative of the State and Condition of things between the English and the Dutch Nation in relation to Trade*. (London, 1652), pág. 7.

(39) C. Fernández Duro: *Armada española desde la Unión de los reinos de Castilla y de León*. (9 vols. Madrid, 1895-1903), iii, pág. 274.

les de 1585, 1598 y 1621 fueron ineficaces y marginales es oscurecer totalmente los principales cambios en los sistemas comerciales ingleses y holandeses en este período y perder de vista el impacto esencial de España como una potencia económica en la escena mundial.