Universiteit Leiden
The Netherlands

Los grupos de intereses marítimos de la Península Ibérica en la ciudad de Amberes: la gestión de riesgos y la navegación en el siglo XVI

Sicking, Louis; Solórzano, Telechea Jesús; Bochaca, Michel; Aguiar, Andrade Amélia

Citation

Sicking, L. (2012). Los grupos de intereses marítimos de la Península Ibérica en la ciudad de Amberes: la gestión de riesgos y la navegación en el siglo XVI. *Gentes De Mar En La Ciudad Atlántica Medieval*, 167-199. Retrieved from https://hdl.handle.net/1887/19922

Version:	Not Applicable (or Unknown)
License:	Leiden University Non-exclusive license
Downloaded from:	https://hdl.handle.net/1887/19922

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Los grupos de intereses marítimos de la Península Ibérica en la ciudad de Amberes: la gestión de riesgos y la navegación en el siglo XVI[1]

Louis Sicking
Universidad de Leiden

INTRODUCCIÓN

En 1550 y 1551, Carlos V promulgó para los Países Bajos[2] las ordenanzas sobre la navegación[3]. Según los historiadores del derecho estas ordenanzas son unos

1. Este trabajo se inscribe en el marco de las tareas del proyecto de investigación *"Ciudades y villas portuarias en la articulación del litoral atlántico en la Edad Media"*, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (HAR 2009-08474).

2. Países Bajos: Los antiguos Países Bajos, las XVII Provincias cuya extension se corresponde, más o menos, con el conjunto de los países del Benelux. El adjetivo 'neerlandés' significa los antiguos Países Bajos. Holanda: la extensión del condado de Holanda se corresponde, *grosso modo,* con las actuales provincias de Holanda meridional y septentrional. La investigación de este artículo se ha realizado con una estancia de estudios en el *Netherlands Institute for Advanced Study in the Humanities and Social Sciences* (abreviado *NIAS*) en Wassenaar. Agradezco los comentarios de Hilario Casado Alonso, Emmanuel Cordier, Raymond FAGEL, Anton van der Lem, Mario Puluche Cargua y a los participantes del seminario *Réglementations publiques et risques maritimes,* que tuvo lugar en la Universidad de Nantes el 15 de octubre de 2010. Agradezco, igualmente, la traducción del francés al español a Fernando Uriel Benito y Jesús Solórzano Telechea (Universidad de Cantabria). Obviamente, la responsabilidad del artículo solo incumbe al autor. Este artículo es una versión extendida de SICKING, L. "Les marchands espagnols et portugais aux Pays-Bas et la navigation à l'époque de Charles Quint : gestion des risques et legislation", *Publication du centre européen d'études bourguignonnes (XIVe-XVIe s.),* 51, 2011: 253-274.

3. El texto neerlandés está publicado en LAMEERE J. *et al.* (Eds.) *Recueil des ordonnances des Pays-Bas*. (abrégé *ROPB*) 2e série 1506-1700. Tomo VI, Bruselas, 1922: 3-13. El texto en francés en GERNEZ, D. "L'ordonnance de

ejemplos importantes de la legislación central en los Países Bajos antes del estallido de la Rebelión en 1572[4]. Según la promulgación de estas ordenanzas, la protección de la navegación iba a formar parte de modo sistemático de la política del gobierno de los Países Bajos de los Habsburgo[5]. Los artículos de las ordenanzas que concernían a la protección de los navíos de comercio fueron orientadas sobre la práctica de la navegación en compañía (convoy), es decir la navegación en escuadras de navíos de comercio, por una parte, y sobre la reducción del uso de seguros por otra parte. Las ordenanzas de 1550 y 1551 fueron la base para las ordenanzas más tardías sobre la navegación de los Países Bajos reales y de la República de las Provincias Unidas. Están son pues de una importancia excepcional para el desarrollo de la legislación sobre la navegación marítima.

El propósito de este trabajo es analizar los intereses, que se tuvieron en cuenta durante la redacción de la ordenanza de 1550, sin poder responder por otra parte de modo completo o definitivo en el marco limitado de esta contribución. El punto de partida es la idea de que los diferentes puertos de los Países Bajos y sus comerciantes conocieron prácticas comerciales y marítimas diferentes y tenían intereses diferentes mientras que finalmente una sola ley fue declarada aplicable al conjunto de los condados y de las ciudades marítimas del país. El estudio de la preparación de la legislación central puede contribuir al análisis y la explicación de los procesos de la construcción del Estado moderno[6]. Por

Charles-Quint du 19 janvier 1549 sur la sécurité de la navigation en temps de guerre", *Mededelingen van de Academie der Marine van België*, 2, 1938–1939: 100-116 (incorrectamente datado en 1549). Sobre las ordenanzas, vid. GOUDSMIT, M.T. *Geschiedenis van het Nederlandsche zeerecht*. La Haya, 1882: 207-215. BIJL, A. *De Nederlandsche convooidienst 1300–1800. De maritieme bescherming van koopvaardij en zeevisserij tegen piraten en oorlogsgevaar in het verleden*. La Haya, 1951: 29-30. DENUCÉ, J. *De Vlaamsche en de Antwerpsche admiraliteit*. Bruselas, 1944: 19-20. Pour la date correcte voir HÄPKE, R. (Ed.), *Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur Deutschen Seegeschichte*, I 1531–1557. Munich y Leipzig, 1913: 502 nº 1, 533.

4. DE MONTÉ VER LOREN, J. PH. *Hoofdlijnen uit de ontwikkeling der rechterlijke organisatie in de Noordelijke Nederlanden tot de Bataafsche omwenteling*. 6e impression, Deventer, 1982: 199.

5. SICKING, L. *Neptune and the Netherlands. State, economy, and war at sea in the Renaissance*. Leiden et Boston, 2004, capítulo 4, en especial páginas 206-207, 249-254. Para otras ordenanzas de los Países Bajos, en concreto, relativo al comercio durante la guerra, véase: FAGEL, R. "Guerra y comercio en los Países Bajos. El control del comercio en tiempos de guerra a través de las ordenanzas (1506-1559)", *Studia historica. Historia moderna,* 27, 2005: 25-55.

6. Véase sobre un estudio del proceso de decisión en lo que concierne a la legislación DE SCHEPPER, H. "Ensayo sobre el modelo del proceso de decisión política en los Países Bajos de Felipe II, 1559-1598", RIETBERGEN: J.A.N. et al. (Ed.), *Tussen twee culturen. De Nederlanden en de Iberische wereld, 1550-1800* (Nijmeegse publicaties Nieuwe geschiedenis 2). Nimega, 1991: 173-198.

otra parte, el ejemplo aquí estudiado corresponde con la importancia actualmente atribuida en la búsqueda sobre el desarrollo del Estado de abajo arriba ("*bottom-up*")[7]. En los casos de las leyes que conciernen las actividades económicas como la ordenanza en cuestión, también podemos estudiar igualmente los efectos para la vida económica o para algunos de sus aspectos, como la navegación y su seguridad (seguros)[8]. Más interesante todavía, y esto es lo que nos interesa aquí, es estudiar la relación entre las prácticas comerciales y la legislación y ver cómo y en qué medida las autoridades públicas como el gobierno central tuvieron en cuenta los diferentes intereses comerciales[9].

Antes de la publicación de la ordenanza, en 1549, el gobierno central en Bruselas les había enviado un concepto a los diferentes grupos de intereses marítimos en los Países Bajos para tener su opinión, entre las que estaban los comerciantes españoles y portugueses que residían en los Países Bajos. Las reacciones han sido conservadas. Éstas ofrecen informaciones interesantes sobre el sector del transporte marítimo español y en los Países Bajos. Por ejemplo las consecuencias de la aceptación de las medidas contempladas en el concepto para los gastos de protección ("*protection costs*") fueron discutidas, como los gastos de convoy o de seguridad, lo que reduciría la rentabilidad del transporte[10]. La documentación del conjunto de los grupos de intereses que concierne a la preparación de la ordenanza de 1550 ofrece una imagen única de las diferencias locales y regionales de los Países Bajos en cuanto a las prácticas de la navegación, como por ejemplo el tamaño de los navíos utilizados y de sus tripulaciones, las razones por las cuales fueron equipados, los gastos del trans-

7. Vid. DE SCHEPPER, H. "The Individual on Trial in the Sixteenth Century Netherlands. Between Tradition and Modernity", PARKER, C.H.; JERRY H. BENTLEY (Eds.), *Between the Middle Ages and Modernity: Individual and Community in the Early Modern World. Essays dedicated to James Tracy*. Lanham, 2007: 187-209, 205.

8. Véase sobre la aplicación de las ordenanzas de 1550 en 1551, SICKING, L. *Neptune and the Netherlands…, op. cit.*: 253-288.

9. La importancia de este tema ha sido recientemente reconocido por la comprensión del desarrollo de las prácticas de seguro en época moderna. Véase DE RUYSSCHER, D. *Constraints, Contractual Freedom and Enforcement: Marine Insurance in Antwerp (16th-17th Centuries)*. Comunicación en la Universidad de Amberes, 2010.

10. Los proyectos de *protection costs* y *protection rent* introducidos por F.C. Lane son de suma importancia para la comprensión de la rentabilidad del comercio marítimo. Recientemente, la importancia de los trabajos teóricos de F.C. Lane han sido aún señalados por BULLARD, M.M.; EPSTEIN, S. R.; KOHL B. G.; MOSHER S. "Where history and theory interact: Frederic C. Lane on the emergence of capitalism", *Speculum. A Journal of Medieval Studies*, 79/1, 2004: 88-119.

porte en Holanda, en Zelanda, en Flandes y en Amberes[11]. El análisis de los documentos de archivo en cuestión permite distinguir las diferentes estrategias del gobierno central y de las comunidades marítimas en cuanto a la reducción de riesgo del transporte sobre el mar.

Este artículo estudiará algunas de las realidades y las percepciones de la gestión de los riesgos marítimos de los comerciantes españoles y portugueses en los Países Bajos en la época de Carlos V, más específicamente a partir de las reacciones ibéricas a propósito de la preparación de la ordenanza sobre la navegación[12]. Aunque la navegación entre España y los Países Bajos sea el centro del interés, esta navegación y sus riesgos serán estudiados en un contexto más amplio del conjunto de las redes comerciales marítimas españolas y de los Países Bajos. La expansión comercial española, debida al descubrimiento de América y a la importación de oro y más tarde de plata, era muy ventajosa para los Países Bajos. El consumo creciente de lana de España por la industria de paños en los Países Bajos, la unión dinástica y la financiación de la política de los Habsburgo sobre el mercado financiero de Amberes contribuyeron fuertemente a la intensificación de las relaciones comerciales hispano-neerlandesas antes de la mitad del siglo XVI. A los productos tradicionales como la lana se añadía el azúcar, sobre todo de las Canarias, pero también de las Azores y de São Tomé, cuyo comercio adquiere una gran importancia. El comercio entre el norte de España, Portugal, Andalucía y los Países Bajos se volvió tan importante que se quería garantizar por la protección militar y por los seguros[13].

En primer lugar las circunstancias de la promulgación de la ordenanza serán tratadas. Luego algunos aspectos de la ordenanza analizarán como grupo de

11. Muchas reacciones se han conservado en la mayor parte de los documentos guardados por los funcionarios del gobierno central. La mayor parte de estos documentos se encuentran en los Archivos Generales del Reino (AGR) en Bruselas, en el archivo del Consejo de Estado y la Audiencia (Aud.) y los Consejos y sedes del Almirantazgo (ACSA), y en la colección de manuscritos. La mayor parte de las piezas concernientes al proyecto de la ordenanza se encuentran en los Archivo de la ciudad de Amberes (SA Amberes) y en los Archivos del Consulado Español de Brujas (SA Brujas). El autor se encuentra preparando un analisis sistemático de estas fuentes.

12. Véase SICKING, L. "Stratégies de réduction de risque dans le transport maritime des Pays-Bas au XVIe siècle", CAVACIOCCHI S. (Ed.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare secc. XIII-XVIII. Atti della "Trentasettesima Settimana di Studi", 11-15 abril 2005*. Prato, 2006: 795-808. Donde el éxito de los holandeses en la navegación hacia el Este, es decir, al mar Báltico y hacia el Oeste, es decir, hacia Francia y la Península Ibérica estaba en el centro del interés.

13. VAN DER WEE, H. *The growth of the Antwerp market and the European Economy (fourteenth-sixteenth centuries) II interpretation*. Lovaina, 1963: 177-180.

intereses marítimos a los españoles y portugueses en los Países Bajos. La parte más grande de esta contribución está dedicada a las reacciones de los Ibéricos sobre el proyecto de la ordenanza, más específicamente los reglamentos previsto concerniendo al tonelaje, la tripulación y el armamento de los navíos, el control de la tripulación y la obligación de navegar en compañía, y finalmente los límites previstos a los seguros de los navíos y de las mercancías a transportar.

EL PROYECTO DE ORDENANZA SOBRE LA NAVEGACIÓN: CIRCUNSTANCIAS Y ESCRITURA (REDACCIÓN)

En la década de 1540, los comerciantes residentes en Amberes se quejaron de ataques de los enemigos oficiales del Emperador Carlos V, los corsarios y los piratas: entre 1540 y 1544 ataques de los franceses, en 1545 y 1546 ataques de los Ingleses y en 1547 y 1548 ataques de los Escoceses. Los daños sufridos durante la cuarta década del siglo XVI sobre el conjunto de la navegación de los Países Bajos equivaldrían a un importe de más de 2 millones de escudos[14]. Las quejas enviadas al gobierno central en Bruselas hicieron a la regente de los Países Bajos, María de Hungría, empezar una encuesta sobre el sector de los seguros[15]. El gobierno deseaba limitar las posibilidades de seguridad para los comerciantes y los propietarios de navíos contra los peligros del mar. La idea subyacente era que la seguridad era siempre desventajosa para una de las partes implicadas: o sea para la parte que pagaba la prima de seguro, o sea para la compañía aseguradora que debía pagar en caso de daños. Según Bruselas, la seguridad acarreaba una cierta negligencia en cuanto a la protección de la flota de comercio del país, de esto únicamente saca provecho el enemigo[16]. Los navíos de comercio, difíciles de defender, eran una presa fácil para los navíos de guerra del enemigo, para los corsarios y para los piratas. El gobierno que deseaba evitar esto, era del parecer que valía más emplear el dinero gastado en los contratos de seguros para el armamento de la flota mercante o para la

14. Otorgada a María de Hungría, sin fecha, pero antes antes del siete de septiembre de 1551, AGR Bruselas, Aud. 1659/3D f. 50r. HINNEMAN, J. *Sprokkelingen uit de geschiedenis van onze betrekkingen met Schotland ten tijde van keizer Karel* en *Mededelingen van de Academie der Marine van België* 7, 1953: 185–216, 196–197. Denunciado, *Admiraliteit, op. cit.* p. 19. KONINCKX, C. *Convoyeurs et convoyés au XVIe siècle aux Pays-Bas espagnols. Quelques aspects de la vie à bord en mer* dans *del V convegno internazionale di studi colombiani "Navi e navigazione nei secoli XVe XVIe" Genova, 26–28 ottobre 1987*. Génova, 1990: 63–88, 63–64.

15. María de Hungría a Cornille de Schepper, 31 mai 1549, AGR Bruselas, Aud. 1665/1 f. 187r.

16. Esto se refiere al proyecto de *moral hazard*. Véase HEIMER, C.A. *Reactive risk and rational action. Managing moral hazard in insurance contracts*. Berkeley, 1985.

organización de convoyes comerciales. Los funcionarios de Bruselas pensaban que la defensa del comercio marítimo haría superflua las suscripciones de contratos de seguros[17].

En 1548, el consejero de Estado, Cornille de Schepper, que firmaba con su nombre latinizado a Scepperus, había discutido con Luis de Praet, miembro del Consejo de Estado y antiguo gobernador (*stadhouder*) de Holanda y Zelanda, y Laurent Longin, miembro del Consejo de Finanzas, las posibilidades de mejorar la defensa del comercio marítimo de los Países Bajos contra los ataques de los Escoceses y "otros piratas". Estuvieron de acuerdo en varias medidas que se recogen en la ordenanza sobre la navegación de 1550. Por ejemplo, los navíos de comercio debían estar suficiente armados para poder defenderse en caso de ataque. Los navíos debían partir en compañía (en convoy) comandado por un almirante o un comandante en jefe. Antes de su salida, controladores comprometidos por el gobierno debían controlar su tripulación. Estas medidas se tomaron prestadas a los convoyes españoles del Nuevo Mundo[18].

LOS ESPAÑOLES Y LOS PORTUGUESES: 'UNO' DE LOS GRUPOS DE INTERÉS MARÍTIMO EN LOS PAÍSES BAJOS

Entre las discusiones de los tres altos funcionarios y la promulgación de la primera ordenanza del 19 de enero de 1550, la cuestión de su contenido preciso dio mucho que hablar. El proyecto de la ordenanza ya mencionado fue enviado a varias instituciones como el Gran Consejo de Malines, el Consejo de Holanda y el gobernador de Flandes con la demanda de hacer una encuesta a los que tenían cerca la experiencia con la navegación y de reenviar sus opiniones al gobierno central en Bruselas. El Gran Consejo de Malines y el Consejo de Holanda renunciaron a dar su opinión. Ellos consideraron no ser competentes en el dominio de los asuntos marítimos. Por contra, las diferentes partes intere-

17. "...mettre suz bon nombre de navires de guerre pour la garde et seurté desdits marchandises en lieu de ce que presentement ilz payent pour les asseurances quoy tousjours fault que une partie des subgectz de l'empereur asscavoir les asseurans ou les asseurez soyent endommaigez". De Schepper a María de Hungría, 3 septiembre 1551, AGR Bruselas, Aud. 1665/1 f. 270r. "...lesquelz comme ayant asseuré leurs marchandises, ne font grant compte de les mettre en hazard, sans avoir respect que par ce ilz destruissent les asseureurs subjectz, et enrichent les ennemiz...". De Schepper a María de Hungría, 11 de septiembre de 1551, AGR Bruselas Aud. 1665/1 f. 315v.

18. De Schepper a María de Hungría, 27 junio de 1548, AGR Bruselas Aud. 1665/1 f. 178r. GORIS, J.A. *Étude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) à Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne*. Lovaina, 1925: 146. HARING, C.H. *Trade and navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs*. Cambridge Massachusetts, 1918: 201–203, 261–262.

sadas en la navegación sacaron provecho de la ocasión para darle su opinión al gobierno. Podíamos distinguir los siguientes siete grupos de interés: los comerciantes de Amberes, los capitanes (*schippers*) de Amberes, los comerciantes de España y de Portugal en los Países Bajos, los comerciantes de Brujas, las ciudades marítimas de Flandes (Dunkerque, Nieuport y Ostende), los holandeses (*Waterlanders*) y los Zelandeses. Aquí sólo nos limitaremos a los españoles y los portugueses en los Países Bajos.

Su presencia allí era antigua. La de los castellanos se remonta al siglo XIII[19]. La ciudad flamenca de Brujas, fue el núcleo del comercio internacional en el noroeste de Europa en los siglos XIV y XV, se convirtió en el centro principal del comercio de lana española en los Países Bajos. Junto a la lana inglesa, la lana española tendrá cada vez más importante para la producción de paños, producto de exportación flamenca por excelencia. En el siglo XIV la colonia castellana era una de las más grandes colonias extranjeras en Brujas. En 1428 Felipe el Bueno autorizó al rey de Castilla a nombrar a cónsules o gobernadores para la colonia castellana en Brujas. Hacia mediados del siglo XV los comerciantes castellanos en Brujas fueron capaces de elegir ellos mismos a los cónsules. En 1455 rey Enrique IV de Castilla dividía a la nación castellana en Brujas en dos naciones, una de la Vizcaya y otra la de Castilla, que fue indicada como «nación española», esperando poner fin a las múltiples disputas de género económico y político[20]. La nación vizcaína consistía en Vizcaínos, los de Guipúzcoa, los de Álava y los de «*la costa de España*", mientras que la nación castellana estaba integrada por comerciantes originarios de ciudades del interior de Castilla. Al ocuparse ambas naciones, sobre todo del comercio de la lana, sus rivalidades persistieron[21].

19. VANDEWALLE, A. "De vreemde naties in Brugge" in idem (Ed.), *Hanzekooplui en Medicibankiers. Brugge, wisselmarkt van Europese culturen*. Brujas, 2002: 27-42, en concreto, 30, 37.

20. PHILIPS, W.D. "Merchants of the fleece: Castilians in Bruges and the wool trade", STABEL, PETER, BRUNO BLONDÉ Y ANKE GREVE (Ed.), *International trade in the Low Countries (14th-16th centuries): merchants, organization, infrastructure: proceedings of the international conference Ghent-Antwerp, 12th-13th January 1997*. Lovaina y Apeldoorn, 2000: 75-85, 75-77. VANDEWALLE, A. "Bruges and the Iberian peninsula". VERMEERSCH, V. (Ed.) *Bruges and Europe*. Amberes, 1992: 159-181, 169, 171. FAGEL, R. *De Hispano-Vlaamse wereld. De contacten tussen Spanjaarden en Nederlanders, 1496-1555*. Bruselas y Nimega, 1996: 12-13. CASADO ALONSO, H. "Genèse et fin des réseaux de commerce castillans dans l'Europe des XVe et XVIe siècles", COULON, D. (Ed.) *Réseaux marchands et réseaux de commerce. Projets récents, réalités historiques du Moyen Âge au XIXe siècle*. Estrasburgo, 2010: 129-149, 127-147, 131. Se ha escrito mucho sobre la nación española en Brujas. Véase las referencias bibliográficas mencionadas más arriba.

21. Con más detalle, véase FAGEL, *Wereld…, op. cit*.

Cuanto Amberes tomó el papel de Brujas de metrópoli primordial de Europa occidental a partir de 1480 y la inmensa mayoría de la nación extranjera dejaron Brujas y se fueron a Amberes, la ciudad flamenca fue orientada todavía más que antes, a la península Ibérica y guardaba su posición dominante como mercado de lana gracias al mercado de lana española. En 1540 Carlos V confirmaba Brujas como sede de los consulados españoles en los Países Bajos y como el mercado de la lana española, lo que animó a una cincuentena de comerciantes castellanos a quedarse en Brujas mientras que la inmensa mayoría de los comerciantes de todas las naciones extranjeras ya se habían ido a Amberes. En 1552-1553 todavía el 25 % de toda la importación ibérica en los Países Bajos llegaba a Brujas mientras que Amberes era responsable para el 68 %. Para la exportación hacia la península Ibérica las partes de ambas ciudades representaban el 12 y 78% en ventaja de Amberes[22].

A mediados del siglo XVI los comerciantes castellanos estaban bien instalados en la ciudad de Brujas, con 43 miembros en el Consulado castellano en 1551 y, probablemente, alrededor de 500 residentes castellanos permanentes o temporales en la ciudad, es decir, uno de cada 60 personas, excluyendo las otras naciones españolas. Un núcleo de 50 personas residía permanentemente en Brujas y controlaban la función del cónsul de la nación[23]. Las actividades del consulado se concentraban siempre en todo el comercio de la lana que alcanzó un nivel anual de 50.000 sacos, que no se superaría hasta el siglo XVIII[24].

Si Brujas seguía siendo importante para los comerciantes españoles, Amberes adquirió más y más importancia. De acuerdo con Ludovico Guicciardini la nación española era la más numerosa de Amberes. En torno a 1560 a alrededor de 300 familias españolas residían en la ciudad de Escalda. El número de los comerciantes españoles se estimó alrededor de 100 personas. En el momento de la entrada de Felipe de Habsburgo en Amberes en 1549, la delegación es-

22. BLOCKMANS, W.P. '"Fondans en melencolie de povreté'. Leven en werken in Brugge 1482-1584", HUVENNE; MARTENS M. P. J. (Ed.) *Brugge en de Renaissance. Van Memling tot Pourbus*. Brujas, 1998: 26-32, 29-30. PHILLIPS, "Merchants of the fleece"…, *op. cit.*: 78-79.

23. FAGEL, F. "Spanish merchants in the Low Countries: Stabilitas Loci or Peregrinatio?", *International trade in the Low Countries (14th-16th Centuries). Merchants, organisation, infrastructure. Proceedings of the International Conference Ghent-Antwerp, 12th-13th January 1997*. Lovaina y Apeldoorn, 2000: 87-104, 89-90. Véase con más detalle sobre el número de españoles en Brujas FAGEL, *Wereld…, op. cit.*: 15-17. Véase también PHILLIPS, W.D. "Local integration and long-distance ties: the Castilian merchants in Bruges in the sixteenth Century", *Sixteenth century journal* 17, 1986: 33-48. CASADO ALONSO, H. "La nation et le quartier des Castillans de Bruges (XVe et XVIe siècles)", *Handelingen van het Genootschap voor geschiedenis te Brugge* 133, 1996: 61-77.

24. PHILLIPS, "Merchants of the fleece"…, *op. cit.*: 79-80.

pañola contaba con cincuenta participantes[25]. Los españoles en Amberes controlaron en gran parte el comercio entre los Países Bajos y España, incluso la distribución de la mayor parte de la lana española destinada para Brujas. Los comerciantes españoles en Amberes se encontraban en el centro del comercio europeo, pero no podían dominar la ciudad en la misma medida que sus homólogos fueron capaces en Brujas[26]. Sus esfuerzos a partir de 1542 para fundar un consulado propio no tuvieron éxito debido a la persistente resistencia de los mercaderes castellanos en Brujas[27].

Los portugueses no se asentaron en Brujas verdaderamente hasta el final del siglo XIV. A principios del siglo XV un cartero real, es decir, el secretario del rey de Portugal, reside de forma permanente. Fue el responsable de la compra de productos de la corte portuguesa y defender el monopolio real sobre los productos de la costa africana como Malagueta (la pimienta de Guinea), el marfil a partir de 1465, y el oro de La Mina en torno a 1480. La nación portuguesa sólo es reconocida legalmente en 1438. En comparación con las naciones castellanas, italianas y Hanseática, su presencia fue baja en Brujas como nivel numérico. Por ejemplo, el número de comerciantes portugueses en Brujas varió entre 8 y 26 en la segunda mitad del siglo XV. Estaban centrados entre otros, en el comercio de frutas meridionales, como las uvas y los higos, el vino y el aceite, y los seguros. En 1510-11 los portugueses dejaron Brujas definitivamente para instalarse en Amberes, como la fábrica Real que ya había sido trasladada en 1499[28].

La nación portuguesa estuvo representada por veinte miembros, a la entrada del Príncipe Felipe en 1549. Aunque el número de portugueses en Amberes podría ser más grande, está claro que la comunidad portuguesa era mucho más pequeña que la de los españoles. Los dos cónsules de la nación portuguesa

25. GORIS, *Étude…, op. cit.*: 54. Véase sobre esta entrada la publicación de reciente aparición de GEURTS, J. "Een jaar vol intochten, feesten, propaganda en spektakel. De rondreis van kroonprins Filips door de Nederlanden in 1549", KOOPMANS J. W.; THOMAS W. (Ed.) *Propaganda en spektakel: vroegmoderne intochten en festiviteiten in de Nederlanden*. Maastricht, 2010: 31-60.

26. PHILLIPS, "Merchants of the Fleece"…, *op. cit.*: 75-85, 84-85.

27. VANDEWALLE, "Bruges and the Iberian peninsula"…, *op. cit.:* 173.

28. PAVIOT, J. "Les Portugais à Bruges", *International trade in the Low Countries (14th-16th Centuries). Merchants, organisation, infrastructure. Proceedings of the International Conference Ghent-Antwerp, 12th-13th January 1997*. Lovaina y Apeldoorn, 2000: 55-74, 55, 57, 59, 70-71, 73. PAVIOT, "Brugge en Portugal", VANDEWALLE, A. *Hanzekooplui op. cit.*: 45-48, en concreto, 45. VANDEWALLE, "Bruges and the Iberian peninsula"…, *op. cit.* 162, 164-165. MIRANDA, F. "Commerce, conflits et justice: les marchands portugais en Flandre à la fin du Moyen Âge", *Annales de Bretagne et des pays de l'ouest* 117, 2010, 1: 193-208.

fueron elegidos por y entre los miembros de la nación y tenían una triple carga. Representaban a la nación, proporcionaban el reglamento de política interior, y lo más importante, ejercían la jurisdicción original de los nacionales. Sucedió que el cartero del rey de Portugal se convirtió en cónsul, pero esto no implicó un control real de la nación, aunque el prestigio personal del cartero-cónsul podría reforzar las reclamaciones hechas por él y su colega el magistrado de la ciudad[29]. Si a los ojos de la ciudad se confunde la fábrica del rey portugués y el consulado, es porque hasta 1549 el cartero tenía como hogar la casa de la nación[30].

Puesto que los españoles y portugueses tenían diferentes redes comerciales, uno se pregunta por qué se considera como un solo grupo de interés en las fuentes del gobierno central. Es posible que las dos naciones se hayan tomado unidas como se indica en la parte superior de un documento que contiene las ideas de los ibéricos sobre el concepto de la ordenanza de la navegación[31]. Pero no podemos excluir la posibilidad de que funcionarios del gobierno central de Bruselas hayan incluido comentarios por separado de las dos naciones[32]. En los archivos del consulado español en Brujas hemos encontrado los documentos con comentarios distintos de los españoles.[33] Por otra parte, es cierto que los españoles habían tenido contacto por separado con Bruselas y hay indicios, como veremos más adelante, de la necesidad de esfuerzos entre los españoles de Brujas y los de Amberes para concordar una posición común vis-à-vis del proyecto de la ordenanza. Pero al mismo tiempo es posible que los portugueses no estén sujetos al emperador, no se acercó (por separado) y están vinculados a los españoles por su propia iniciativa para apoyar a cambiar el concepto de la ordenanza de acuerdo a sus intereses. La cooperación entre las dos naciones también podría haber tenido orígenes prácticos, una reacción común era más probable que fuera tomada en serio en un contexto complejo de no menos de seis otros grupos de interés, autóctonos y más, que tratan de cambiar la ordenanza a su favor. A pesar de las diferencias entre los destinos de sus mer-

29. GORIS, *Étude…, op. cit.*: 39, 41-42, 53, 54.

30. GORIS, *Étude…, op. cit.*: 49, 51.

31. "Informatie genomen aen Balthasare Dayedo ende meer anderen van der Spaengscher ende Portugaloischer natien nopende der schepvaert begrepen bij zekere sijnder K. Mt. ordonn[antie]" SA Amberes, Privilegekamer 1012. Hallamos a Baltasar Haedo en 1551 como uno de los dos representantes de la Nación española en Brujas. FAGEL, *Wereld…, op. cit.*, 81. Es el mismo Baltasar Danedo en GORIS, *Étude…, op. cit.*: 143, nº4 y 147, nº1.

32. Véase GORIS, *Étude…, op. cit.*: 47.

33. SA Brujas, Spaans Consulaat, Diverse stukken 1428-1549 (VI C 1e).

cancías, el comercio de los españoles y portugueses activo en los Países Bajos estaba estrechamente vinculado, y no eran paralelos en las estrategias de las dos naciones ibéricas para reducir los riesgos en el comercio marítimo. Estas estrategias o consideraciones estuvieron relacionadas con la naturaleza de su comercio y sus mercancías.

LOS CONTACTOS ENTRE LOS ESPAÑOLES Y EL GOBIERNO CENTRAL QUE CONCIERNEN A LA ORDENANZA

En los archivos del consulado español en Brujas, existen igualmente otros documentos que permiten reconstruir, al menos en parte, los contactos entre los españoles de los Países Bajos y representantes del gobierno central que concierne el concepto de la ordenanza.

Ya en febrero de 1549, los cónsules de la nación española, Pedro de Porres y Juan de la Peña, habían discutido con Juan de Camargo, Juan de Agüero, Fernando de Mature y Pedro Cereço sobre el primer concepto de la Ordenanza de navegación para los Países Bajos. Juan de Camargo había sido cónsul de la nación en varias ocasiones entre 1533 y 1551, Juan de Agüero había sido en 1547. Fernando de Mature, quien estuvo presente durante 27 años en las reuniones de la nación en Brujas, los «ayuntamientos», por contra se convirtió en cónsul, tal vez porque había adquirido la ciudadanía de Brujas al casarse con una neerlandesa. Pedro Cereço era un comerciante de lana, natural de Burgos y residente en Brujas[34]. Si no poseemos otros datos de estas cuatro personas, es evidente que estaban vinculados todos a la nación española en Brujas. Uno de los cónsules, Pedro de Porres, quien se encontraba en Bruselas por otros motivos, había tratado de mantenerse al tanto de las últimas novedades en la preparación de la ordenanza. Aparentemente Porres dio una petición al gobierno central que contenía las principales objeciones de la costa española vis-à-vis de la ordenanza prevista. Además de la petición expresa la esperanza de que el Consulado de la regente, María de Hungría, enviara a uno de sus consejeros a Brujas con el fin de que estas objeciones pudieran ser explicadas con más detalle[35].

34. FAGEL, *Wereld…, op. cit.*: 465-466, 18-19, 131, 366.

35. SA Brujas, Spaans consulaat, Ayuntamientos, 1548-1568 (II A3) f. 13r. "Les consuls de la nation d'Espagne de Bruges, au nom de tous les contractants et navigueurs du Royaulme de Castigle sans donner aultre advys supplient que avant la publication de ladite ordonnance sa majesté vueille deputer quelqu'un de son conseil pour entrendre leur difficultez." AGR Bruselas, ACSA [1548-1549]. Vid. PHILLIPS, *Merchants of the Fleece…, op. cit.*: 79, nº 79.

Mientras tanto, Baltasar de Haedo, un español residente en Amberes, había discutido con los representantes de la Administración de la ciudad de Amberes, sobre la ordenanza prevista. Se supone que los españoles residentes en Amberes han tratado de influir en el contenido de la ordenanza por la ciudad de Amberes, que parece haber jugado un papel de coordinación entre los comerciantes de Amberes y de la Península Ibérica y los capitanes de Amberes para conciliar su posición vis-à-vis en el proyecto de la ordenanza. Para evitar que Haedo hablara en nombre de toda la nación española el consulado de Brujas envió a Amberes a Juan de Agüero para encontrar un acuerdo con Haedo y dos comerciantes españoles que residían en Amberes, Andrés Manrique y Antonio del Río, sobre una posición común por parte de los españoles y luego llegar a un acuerdo con la nación de Amberes con la ordenanza prevista[36].

Unos meses más tarde las deliberaciones continuaron. El 10 de junio María de Hungría invitó al consulado español en Brujas a enviar comisarios familiarizados con los asuntos marítimos en Amberes con el fin de atender sobre la presencia de todos aquellos que tuvieran un interés en la navegación que el comisario imperial Cornelis de Scepperus les hubiera dicho. Dos días después, la regente ordenó que Scepperus fuera a Amberes para que se comunicara con la nación española en Amberes y Brujas para que tomen conciencia del proyecto de la ordenanza sobre la navegación y lo devolvieran.[37] El mismo día, 12 de junio, el consulado informó a la regente que delegó a Juan de Camargo y Juan López Gallo[38]. Estos dos representantes fueron acompañados por un grupo de doce comerciantes españoles, presumiblemente para mostrar interés en el caso español. Todos ellos dieron sus opiniones sobre la ordenanza con dos representantes que se comprometieron a integrarlo en sus conversaciones con Scepperus[39].

36. SA Brujas, Spaans consulaat, Ayuntamientos, 1548-1568 (II A3) f. 13r. (20-02-1549). Sobre Andrés Manrique y Antonio del Río, véase FAGEL, *Wereld…, op. cit.*: 105, 135, 194.

37. María de Hungría a Cornelis de schepper, Bruselas 12 juin 1549, AGR Bruselas, Manuscrits Divers (MD) 181a. f.26.

38. Carta de María de Hungría a los cónsules de la nación española de Brujas, 10 junio 1549; carta de los cónsules de la nación española de Brujas a los comisarios imperiales presente en Amberes, 12 junio de 1549. SA Brujas, Spaans Consulaat, Diverse stukken 1428-1549 (VI C 1c), Para Juan de Camargo, véase FAGEL, *Wereld…, op. cit.*, 80, 102, 404 ; y para Juan López Gallo igualmente FAGEL, *Wereld…, op. cit.*: 19, 58, 404 y Goris, *Étude…, op. cit.*: 167, 245, 363, 372, 399, 611, 641, 643.

39. Se distingue entre los diputados y nombrados, siendo los primeros Juan de Camargo, López de Gaona, Juan de Medina, Juan López Gallo, Luis de la Vega, Juan de Calvete (FAGEL, *Wereld op. cit.*: 23, 132, 134), Lorenzo de Lerma, Ventura de Castillo; siendo los últimos Juan de Agüero, Juan de Matança (FAGEL, *Wereld…, op. cit.*:

En diciembre de 1549, el consulado español en Brujas se acerca a la regente por escrito pidiendo que envíe a alguien a la junta en Brujas para escuchar las consecuencias negativas de la ordenanza prevista. El consulado tenía la esperanza de que algunos artículos no se pudieran cambiar. No se sabe si este último intento de influir en los términos de la ordenanza se tuvo en cuenta. De todos modos, un mes después se promulgó[40].

LAS REACCIONES IBÉRICAS AL CONCEPTO DE LA ORDENANZA DE NAVEGACIÓN

En cuanto al contenido de las reacciones de los representantes de las naciones de España y Portugal con el concepto de la ordenanza de navegación se agrupan bajo los siguientes temas: 1 navíos: tonelaje, tripulación y armamento; 2 Navegación en compañía y control de la tripulación, 3 límites de los seguros (de mercancías y navíos). Vamos a comparar cada uno de estos tres temas de las medidas previstas por el gobierno central en el concepto de la ordenanza, la reacción española y portuguesa sobre estas medidas y las medidas en última instancia, incluido en la ordenanza que fue promulgada 19 de enero 1550. Sin poder incluir las reacciones de otros grupos marítimos interesados en lo perteneciente a este artículo, esto nos permite ver al menos cómo las opiniones de los ibéricos en los Países Bajos en el comercio marítimo fueron consideradas.

1 LOS NAVÍOS: TONELAJE, TRIPULACIÓN Y ARMAS

El concepto de la ordenanza establecía un tamaño mínimo de 80 toneladas para los navíos de alta mar[41]. Esta medida fue motivada por la visión del gobierno que las embarcaciones pequeñas se estaban convirtiendo en presa demasiado fácil para los piratas. El concepto también determina el número de hombres y armas que los barcos mercantes debían trasportar en razón de su tonelaje. La ordenanza promulgada estipuló que los navíos españoles y de las colonias españolas deben contar con más hombres y armas que las otras naves, es decir,

34, 102, 366), Diego Del Espinar, Lorenzo De Espinosa, Francisco de la Peña (FAGEL, *Wereld…, op. cit.*: 27, 60), Gonzalo de Aguilera (FAGEL, *Wereld…, op. cit.*: 19, 362). SA Brujas, Spaans consulaat, Ayuntamientos, 1548-1568 (II A3) f.19r-v.

40. El consulado español de Brujas a María de Hungría, 17 de diciembre de 1549, SA Brujas, Spaans Consulaat, Diverse stukken 1428-1549 (VI C 1[c]).

41. "Proyecto de la ordenanza sobre la navegación para los Países Bajos" [1549], SA Brujas, Spaans Consulaat, Diverse stukken 1428-1549 (VI C 1[c]). Véase el documento anejo a este artículo. *ROPB* VI: 5.

los de los Países Bajos. (Ver tabla 1). Estas medidas sobre los hombres y las armas suplementarias en los navíos españoles y otros, explica el hecho de que el comercio marítimo entre España y el Nuevo Mundo, incluyendo las islas del Atlántico como veremos, fueron dominados por productos de alto valor. Además, estas medidas no estaban motivadas sólo por la preocupación del gobierno por reducir el riesgo de que sus sujetos perdieran sus barcos y mercancías por parte del enemigo, pero también sin orden expresa, por el interés del emperador y su gobierno en España y los Países Bajos para poder utilizar navíos comerciales para la guerra naval, en caso de necesidad. Los navíos mercantes más grandes y mejor equipados con hombres y armas fueron de gran importancia para la estrategia naval de los Habsburgo[42].

Los representantes de la nación española y portuguesa formularon varias observaciones respeto al tonelaje y al número mínimo de hombres y armas para navegar. Se distingue entre la navegación hacia el sur hacia la Península Ibérica, por un lado y la navegación hacia los Países Bajos por otro. Primero se puso el ejemplo de un navío de 200 toneladas equipado para el Nuevo Mundo. Un barco lleno de hombres y armas bajo el concepto de la ordenanza costaría 6.000 ducados. Para un armador esto sólo era posible si él podría ganar por lo menos esa cantidad. Pero esto era imposible si los diversos elementos de la ordenanza prevista eran aplicados[43]. Los ibéricos en los Países Bajos hicieron hincapié también en que no era realista para los Países Bajos partir del ejemplo de un navío de 200 toneladas, ya que en Brabante, el ducado que se encontraba en la ciudad de Amberes, no hallábamos ni seis barcos de este tamaño.

Pero como remarcaron los españoles en un documento distinto, en la medida que se podían encontrar en los Países Bajos los navíos de 80 toneladas o más, sería difícil o imposible de operar un navío en las condiciones previstas en el concepto de la ordenanza por varias razones. En primer lugar, el costo de los hombres válidos y las armas necesarias para hacer la navegación de estos navíos

42. MOTT, L.V. "Iberian naval power, 1000-1650", HATTENDORF J. B.; UNGER R.W. (Ed.) *War at sea in the Middle Ages and the Renaissance*. Woodbridge et Rochester, 2003: 111-114. SICKING, L. "Naval warfare in Europe, c. 1330-c. 1680"; TALLETT F.; TRIM D.J.B. (Ed.) *European Warfare, 1350-1750*. Cambridge, 2010: 255-256. GOODMAN, D. *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruction and defeat*. Cambridge, 1997: 115.

43. Respuesta de las naciones española y portuguesa sobre el proyecto de la ordenanza de la Navegación, parágrafos 1 y 2, SA Amberes, Privilegekamer 1012.

no eran rentables. En segundo lugar, y lo peor todavía según los españoles, estas medidas de defensa ocupaban tanto sitio que podían cargar muy pocos bienes [44].

Es de suponer que con el ejemplo de la nave de 200 toneladas para el Nuevo Mundo, a continuación, en el camino más largo en el punto de vista español y de mayor riesgo, hemos querido mostrar que la navegación de embarcaciones con tripulación y armas tenían que cumplir con la ordenanza llegó a ser demasiado costoso, inútil e imposible. Si esto valía para la navegación hacia el Nuevo Mundo dominada por el transporte de productos de alto valor, esto valía todavía más para la navegación con mismo género de productos sobre caminos menos largos y menos arriesgados.

Tabla 1. El número mínimo de hombres validos y armas necesarias a bordo de buques comerciales neerlandés y españoles a partir del concepto de la ordenanza (versión en español; en apéndice) de 1549 y la Ordenanza sobre la navegación de 19 de enero 1550.

Tonelaje de los navios	Número mínimo de hombres validos (de que artilleros)			Composición y número de armas de fuego		
	1549	1550 (navíos esp.)	1550 (PP. BB.)	1549	1550 (navíos esp.)	1550 (navíos PP. BB.)
40	-	-	8	-	-	6 dubles o singles bersos 6 musquetes 6-8 lancas
50-80	-	-	-	-	-	2 dubles bersos 6 singles bersos 6 arcabuses[45] 12 picas
80	-	-	16	-	-	-

44. "Copia del pareçer que los disputados nombrados en Enberes por los de la naçion dieron a los de la villa de Enberes sobre la horden que su Magestad guiere poner çerca de la nabegaçion y seguros", 1549, SA Brujas, Archief Spaans consulaat, diverse stukken 1428-1549 (VI C1).

45. La versión española manuscrita de la ordenanza menciona 'musquetes', pero se trata de 'arcabuses' según la versión neerlandesa, promulgada. SA Brujas, Archief Spaans consulaat, diverse stukken, 1550-1567 (VI C 2e) ; *ROPB* VI: 6.

80-100	20 (2)	-	18	4 pasamuros 3 bersos 6 arcabuses 12 arcabuses de mano 6 'coseles'[46]	-	4 medias colobrinas 6 dubles bersos 12 de arcabuzes dubles o singles 18 picas
100-150	-	25 (3)	22	-	6 piecas gruesas : - 4 pasamuros - 2 bombardas 10 bersos 10 arcabuses 6 ballestas 72 picas 72 dardos, rodelas et pavezes	-
150-200	33 (3)	-	-	6 pasamuros Otras armas: proporcionalmente como las neves de 80-100	-	-
200-250	-	-	28	-	-	4 colobrinas 4 medias colobrinas 6 dubles bersos 6 singles bersos 18 arcabuses dubles o singles 36 picas
250-300	-	-	36	-	-	6 colobrinas 4 medias colobrinas 12 dubles bersos 24 arcabuses dulbes y singles 48 picas
> 450	-	-	44	-	-	-

Fuentes: "Proyecto de la ordenanza sobre la navegación para los Países Bajos" [1549], SA Brugge, Archief Spaans consulaat, diverse stukken 1428-1549 (VI C1); Texte espagnol de l'ordonnance sur la navigation pour les Pays-Bas, 19 janvier 1550 SA Brugge, Archief Spaans Consulaat, diverse stukken 1550-1567 (VI C2); *ROPB* VI, página 6.

46. 'Proyecto de la ordenanza sobre la navegación para los Países Bajos' [1549], SA Brujas, Archief Spaans consulaat, diverse stukken 1428-1549 (VI C1)

La medida prevista en la exclusión de los navíos de menos de 80 toneladas de navegación hizo que el español señalara la importancia de la navegación con embarcaciones de mediano y pequeño tamaño. Por un lado se dijo que el comercio marítimo era muy intenso entre los Países Bajos, y por otro Francia, Inglaterra, Escocia, Noruega, Suecia y Dinamarca se realizó sobre todo con navíos de 70 toneladas. Dicho volumen es el más extendido en toda la flota mercante de los Países Bajos. No estarán disponibles en los Países Bajos ya que no tienen suficientes barcos de 80 toneladas o más para poder practicar este comercio[47].

Los Países Bajos contaban con más de 600 navíos de 70 toneladas o menos. Por lo tanto, muchas personas, armadores y marineros, sufren un gran daño al perder sus empleos si la ordenanza se aplica. Si estos barcos podían cargar mercancías en los Países Bajos para la exportación a los países mencionados que pudieran soportar los costes de protección, que ya era muy poco probable, los productos importados de estos países son productos de gran volumen y poco valor. Por lo tanto, este comercio no podía jamás soportar costes adicionales. Actualmente este comercio fue posible gracias a los navíos (70 toneladas o menos) navegaban con muy pocas personas a bordo[48].

Siempre según los españoles, los navíos que navegaban actualmente hacia Francia, Inglaterra, Escocia, Noruega, Dinamarca y Suecia no sufrían daños otros que los provocados por buques de guerra o cuando los buques eran atracados en un puerto amigo. Los navíos de 80 toneles no podrían tampoco evitar estos daños incluso si fueran equipados según el concepto de la ordenanza[49]. Es decir, las medidas aumentarían los costes de protección sin que fueran efectivos.

Según los Ibéricos, los navíos de menos de 80 toneladas se quedarían en los puertos sin empleo si la ordenanza prevista es promulgada y aplicada lo que sería la ruina de la inmensa mayoría de los propietarios de los navíos. Estos navíos podían ser utilizados con cuatro o cinco hombres solamente lo que explica por qué los gastos de transporte eran menores. Por consiguiente el comercio

47. "Copia del pareçer que los disputados nombrados en Enberes por los de la naçion dieron a los de la villa de Enberes sobre la horden que su Magestad guiere poner çerca de la nabegaçion y seguros", 1549, SA Brujas, Archief Spaans consulaat, diverse stukken 1428-1549 (VI C1).

48. "Copia del pareçer…" 1549, SA Brujas, Archief Spaans consulaat, diverse stukken 1428-1549 (VI C1).

49. *Ibidem*.

apenas fue cargado con estos gastos.[50] Los españoles y portugués en los Países Bajos se mostraban bien ante el trascurso de una de las llaves del éxito de la navegación de los Países Bajos: los gastos del transporte eran muy reducidos a causa de un número muy limitado de hombres a bordo, a lo que se puede añadir pocas armas o su ausencia.

Luego los representantes ibéricos continuaban explicando las ventajas de los navíos de pequeño tamaño. Aunque si un gran navío podía llevar la carga de varios navíos más pequeño, los gastos de un gran navío eran proporcionalmente mucho más grandes que los de un pequeño navío. Al ser más barato, los pequeños navíos todavía tenían otra ventaja: contrariamente a los grandes navíos podían cargarlos más rápidamente para un solo destino. Puesto que dura mucho más tiempo el encontrar una carga suficiente para cargar un gran navío, los gastos que hay que cubrir para los hombres y las armas suplementarias siguiendo la ordenanza prevista sería tan elevados que esto causaría la ruina de los vendedores. Porque durante la carga estos hombres y armas suplementarias deberían ya estar presentes[51]. Aparte la cuestión de los gastos más elevada de grandes navíos, los pequeños navíos tenían la ventaja de poder satisfacer de modo más flexible a las demandas de transporte de los comerciantes.

Así los Ibéricos exprimían una característica importante de la flota mercante de los Países Bajos demasiado a menudo ignorado en la búsqueda moderna que se interesaba sobre todo a grandes navíos: que esta flota era grande pero que fue compuesta por muchos navíos de talla limitada o media. Es en el contexto que hay que considerar la reducción del tonelaje mínimo de los navíos de 80 a 50 y luego a 40 toneladas para los destinos franceses, ingleses y nórdicos en la ordenanza promulgada. Visto el gran número de pequeños navíos esta reducción doble concernió a un gran número de barcos.

Finalmente es interesante comprobar que en su reacción a la ordenanza propuesta que concierne a los navíos, su tripulación y armamento, españoles y portugués incluyeron la navegación entre la Península Ibérica, las islas atlánticas y el Nuevo Mundo de una parte y la navegación entre los Países Bajos y los países de Europa del norte y del noroeste por otra parte, dejando a un lado la

50. Respuesta de las naciones española y portuguesa sobre el proyecto de la ordenanza de la navegación, par. 3-5, SA Amberes, Privilegekamer 1012.

51. Respuesta … par. 6-8, SA Amberes, Privilegekamer 1012.

navegación entre España, Portugal y los Países Bajos. Esta navegación es tratada en el marco de las reacciones sobre la obligación de navegar en compañía.

Mientras que el gobierno central, en un principio, había previsto un tamaño mínimo de 80 toneladas para todos los navíos de alta mar, una distinción fue introducida dependiendo del destino de los navíos. El tamaño mínimo de 80 toneladas fue mantenido para todos los navíos que participaban en la navegación hacia España (Castilla), Portugal, Andalucía, Levante y las islas Canarias, Madeira, São Tomé y otros destinos meridionales. En cambio, para la navegación a Francia, Inglaterra, Noruega, Suecia, Dinamarca y otros países alrededor del mar Báltico, el tamaño mínimo primero fue reducido a 50 toneladas mientras que en la ordenanza promulgada los navíos a partir de 40 toneladas podían participar en esta navegación nórdica[52]. Esta distinción respondía a las realidades de la navegación: había unas diferencias que dependían de los destinos, de los puertos, de los productos que hay que transportar, y dependiendo del origen de los navíos. En cuanto al último criterio, en general los navíos españoles eran más grandes que los navíos de los Países Bajos.

Así el gobierno moderó las medidas previstas en un doble sentido. De una parte se redujo fuertemente el tonelaje mínimo de los navíos de alta mar para los destinos franceses e ingleses y los nórdicos. Por otra parte se reduce el número de hombres y de armas suplementarias (ver tabla 1). Sin embargo, la demanda de una tripulación suplementaria fue mantenida, hasta para los buques de 80 toneladas y menos.

2 NAVEGAR EN COMPAÑÍA (CONVOY) Y CONTROL DE LA TRIPULACIÓN

Un elemento importante de la ordenanza [prevista] era la obligación de partir al mar en compañía de varios navíos - tres por lo menos según la ordenanza editada - lo que reduciría el riesgo de ataque por enemigos, corsarios o piratas según el gobierno central de Bruselas. En un concepto español que recientemente encontramos en los archivos del Consulado español en Brujas, tres posibilidades fueron distinguidas: 1. Los navíos que llevaban mercancías de poco

52. Proyecto de la ordenanza sobre la navegación para los Países Bajos [1549], SA Brujas, Spaans Consulaat, Diverse stukken 1428-1549 (VI C 1e). AGR Bruselas, ACSA. *ROPB* VI, 5.

valor debían irse juntos en un número de tres como mínimo; 2. Los navíos que llevaban mercancías de gran valor pertenecientes a Vizcaya debían ir juntos en un número de diez a doce; 3. Y los encargados de bienes de valor pertenecientes a Andalucía y Portugal debían ir en un número de ocho por lo menos[53].

Por otra parte los capitanes de los navíos que partían juntos debían escoger de entre ellos a un almirante o un comandante; debían rendirse asistencia mutuamente en el caso que uno de ellos fuera atacado (arte. 6)[54].

Según las naciones ibéricas la obligación de la ordenanza prevista para navegar en compañía no sería practicable. Los navíos que querían partir de los Países Bajos debían esperar a veces un mes o más para tener un viento propicio. Mientras tanto formaban una flota bajo un almirante o un comandante de escuadra y se permanecían juntos hasta que alcanzaban el puerto de su destino excepto en el caso que fueran dispersados por causa de una tormenta. Pero hasta los navíos que partían en una flota no se quedaban la inmensa mayoría de los casos juntos durante mucho tiempo ya que cada navío navegaba a su propio destino. Por consiguiente la obligación prevista en la ordenanza de regresar de nuevo juntos en los Países Bajos no sería ejecutable[55].

Los Ibéricos reconocieron que sería bastante fácil formar un grupo de tres o más navíos en los Países Bajos. En un documento distinto los representantes de la nación española presente en Amberes anotaban que sería posible encontrar bastantes navíos para navegar en número de tres desde los Países Bajos a Inglaterra o a Ruán, y cinco o seis para destinos como Vizcaya, Andalucía y Portugal[56]. Pero si esto era posible en principio, la realidad era mucho más difícil porque se podría partir solamente de los Países Bajos con un cierto viento, lo que quería decir que en caso de que los navíos deberían esperar hasta que el

53. Proyecto de la ordenanza sobre la navegación para los Países Bajos [1549], SA Brujas, Archief Spaans consulaat, diverse stukken 1428-1549 (VI C1)

54. *ROPB* VI: 6-7.

55. Proyecto de la ordenanza sobre la navegación para los Países Bajos, parágrafos 19-21, SA Amberes, Privilegekamer 1012..

56. 'Copia del pareçer que los disputados nombrados en Enberes por los de la naçion dieron a los de la villa de Enberes sobre la horden que su Magestad guiere poner çerca de la nabegaçion y seguros', 1549, SA Brujas, Archief Spaans consulaat, diverse stukken 1428-1549 (VI C1).

último navío estuviera equipado y cargado, luego todavía se debería esperar a un nuevo buen viento[57].

Por otra parte la obligación prevista de navegar en compañía de regreso no sería posible en los puertos de los Países Bajos[58]. Sobre cien salidas de los Países Bajos hasta no dos o tres navíos llegarían al mismo puerto al mismo tiempo para encontrar allí bastante cargamento con los Países Bajos como destino. Esto era el caso tanto para los destinos ibéricos como para Burdeos y Rochelle. Este argumento era particularmente válido cuando los buques deberían tener un cierto tamaño por lo menos como estaba previsto por la ordenanza ya que tardaría más tiempo de encontrar bastante cargamento para cargar el navío en cuestión[59]. Los españoles y los portugueses tenían sobre todo el transporte de sus propios bienes en cabeza a partir de los puertos ibéricos y los puertos de sus islas atlánticas como es demostrado por las observaciones siguientes que permiten distinguir entre los caminos españoles y portugueses.

La imposibilidad de esperar la compañía de otros navíos para la vuelta a los Países Bajos valía sobre todo para los navíos que volvían de islas Canarias, Madeira, Málaga, El Condado[60] y de Lepe[61] que iban a los Países Bajos que importaban azúcar, vino, higos, uvas pasas, manzanas y otras frutas. La cantidad de estos productos que hay que transportar fue determinada por la producción y la llegada. Esta llegada se efectuaba por navío y tan pronto como un navío era cargado debía partir. Si el navío debía esperar a otros navíos las frutas se pudrirían antes de la llegada al destino[62].

Esta imposibilidad de esperar a otros navíos valía todavía más - y aquí podemos reconocer la contribución portuguesa en los comentarios ibéricos sobre la ordenanza prevista - para los navíos que venían de las islas Azores, São Tomé, las islas de Cabo Verde y otras islas de Guinea y de la Berbería, que están indicadas

57. Proyecto de la ordenanza sobre la navegación para los Países Bajos, parágrafos 10-11, SA Amberes, Privilegekamer 1012.

58. Respuesta …, par. 10-11. SA Amberes, Privilegekamer 1012.

59. *Ibidem*, par. 12.

60. Una región conocida por la producción de vino, en la actualidad en la provincia andaluza de Huelva.

61. Ciudad de la provincia de Huelva, conocida por la producción de fruta y frutos secos.

62. Respuesta de las naciones española y portuguesa sobre el proyecto de la ordenanza de la navegación, par. 13-14, SA Amberes, Privilegekamer 1012.

en la costa africana en el sur de Guinea, de donde no podían apenas cargar uno o dos navíos durante todo un año. Alrededor de algunas de estas islas el viento soplaba en la misma dirección durante seis meses y luego durante seis meses el viento soplaba en otra dirección, una referencia contemporánea al monzón. Cuando los buques debían esperarse unos a otros los comerciantes no podían transportar nunca más bienes de estas islas hacia los Países Bajos ya que todos estos productos eran perecederos. Tan pronto como el buen viento se levantaba los pocos navíos que ya estaban cargados debían partir[63].

En el documento distinto de los representantes de la nación española presente en Amberes hacen una distinción entre la lana de Bikaje por una parte, y los productos perecederos como las frutas y los vinos. La lana podía ser transportada bien en navíos que iban y regresaban en compañía. En cambio la realidad comercial ligada a las frutas y a los vinos era diferente: una persona cargaba un barco y mostraba rapidez para enviarle por causa de la falta de la tal mercancía a los Países Bajos, lo que no sería posible si se debiera ir en compañía. Esta referencia refleja la voluntad de los comerciantes de reaccionar flexiblemente a las demandas de ciertos productos. Esta voluntad correspondía a la realidad que en los Países Bajos todos los productos estaban disponibles y en los países de los alrededores como Alemania, Francia, Inglaterra y una parte de Italia estaban surtidas de estos productos[64].

En Portugal y en otros países - no he mencionado pero esto también valía igualmente para la región de Guipúzcoa sobre la costa norte de España[65] - dónde se podía cargar solamente los navíos de los Países Bajos cuando no había navíos de estos países disponibles, la obligación prevista para los navíos de los Países Bajos de partir en compañía tendría por consecuencia que en algunos años ningún navío de los Países Bajos no podía más volver de estos países[66]. Esto muestra bien que los comerciantes ibéricos en los Países Bajos eran conscientes

63. *Ibidem*, par. 15-17.

64. "Copia del pareçer que los disputados nombrados en Enberes por los de la naçion dieron a los de la villa de Enberes sobre la horden que su Magestad guiere poner çerca de la nabegaçion y seguros", 1549, SA Brujas, Archief Spaans consulaat, diverse stukken 1428-1549 (VI C1).

65. *Nueva recopilación de los fueros privilegios, buenos usos y costrumes, leyes y ordenes de la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa*, San Sebastián, imprenta de la provincia, 1919: p.356-357.

66. Respuesta de las naciones española y portuguesa sobre el proyecto de la ordenanza de la navegación, par. 18, SA Amberes, Privilegekamer 1012.

del interés de la disponibilidad de navíos de los Países Bajos en los puertos de la Península Ibérica e igualmente en las islas atlánticas. La participación a gran escala de navíos de los Países Bajos, sobre todo de Holanda, en la navegación entre España y los Países Bajos era relativamente reciente. Esta navegación comenzó en los años 1530 y 1540. Fue en parte estimulada por la necesidad de la sal que los Países Bajos habían encontrado antes en la Francia atlántica pero a causa de las guerras entre los Habsburgo y Valois Iberia, sobre todo Setúbal en Portugal, se hacía una importante fuente salina alternativa. Luego los ciudadanos de los Países Bajos también comenzaban a transportar vinos españoles y productos de alto valor como el azúcar y las especias a los Países Bajos[67].

Nada menos que nueve de los 34 artículos de la ordenanza (artículo del 8 al 16) se dedicaron al control de la tripulación de los navíos de las obligaciones estipuladas en la Ordenanza. Este control iba a ser ejecutado por dos oficiales y un controlador nombrado en cada puerto de los Países Bajos[68].

La obligación de hacer visitar los navíos por el almirante o un sustituto antes de poder partir con el fin de controlar la tripulación de hombres y de armas sería muy difícil de realizar según los Ibéricos. Ciertos navíos izaban la vela desde el momento que el viento propicio se levanta mientras que otros navíos debían esperar durante un mes o más al buen viento. Si la visita fuera obligatoria los primeros navíos fallarían su ocasión de poder partir y debían esperar la ocasión próxima de un viento propicio y de una flota que podían juntar. Esto causaría tanto daño / detrimento que persona podría correr riesgo de transportar mercancías sobre la mar[69].

A pesar de las quejas, las obligaciones de navegar en compañía y de hacer controlar la tripulación, se mantuvieron. Solamente los navíos cargados de productos de menor valor o perecederos serían excluidos de estas exigencias[70].

67. SICKING, L. "Le sel, le vin et le blé. Les Pays-Bas et le commerce maritime avec la France atlantique (fin XVe-début XVIIe siècle)", EMMER: C.; POTON DE XAINTRAILLES D.: SOUTY f. (Eds.) *Les Pays-Bas et l'Atlantique 1500-1800*. Rennes, 2009: 32-42, 35, 37.

68. *ROPB* VI: 7-8.

69. Respuesta de las naciones española y portuguesa sobre el proyecto de la ordenanza de la navegación, par. 22-23, SA Amberes, Privilegekamer 1012.

70. *ROPB* VI: 5.

3 LÍMITES DE LOS SEGUROS (DE MERCANCÍAS Y NAVÍOS)

El gobierno central deseaba limitar la posibilidad de asegurar los navíos y las mercancías transportadas por mar por razones explicadas más arriba. Al principio estuvo previsto que todo seguro de navíos sería prohibida mientras que los seguros de las mercancías sería limitada a un tercio de su valor[71].

Según los Ibéricos la prohibición de asegurar los navíos tendría como consecuencia quien se hacía responsable de los navíos. Por tanto estaban de acuerdo que los dueños de los navíos no podían más suscribir un contrato de seguro para el cargamento, sin dar razones de por qué, pero probablemente para evitar abusos. Con el fin de evitar abusos del seguro de los navíos por los dueños de los navíos españoles y portugueses en los Países Bajos consideraban oportuno que como un máximo la mitad del valor del navío, del aparejo y las vituallas podían ser aseguradas[72]. Este voto íbero se realizó en parte porque en la ordenanza promulgada estipuló que:

- Podíamos continuar asegurando los navíos (al 100 % de su valor), armamento, pólvora de cañón y carbones de bola incluidos, pero tripulación y aparejo excluidos, bajo la condición de que más de la mitad de las calas de los navíos en cuestión fuera cargada con mercancías.

- Podíamos asegurar como máximo la mitad del valor de los buques, la tripulación y los aparejos incluso los que navegaban con lastre o los que fueran cargados menos que la mitad[73].

Mientras que los Ibéricos se oponían a una prohibición total de la seguridad de los navíos, estaban de acuerdo de una limitación de este seguro. Los ciudadanos de los Países Bajos no estaban de acuerdo con esta opinión[74]. Se trataba de unos capitanes de Amberes que tenían un interés en poder asegurar sus

71. Proyecto de la ordenanza sobre la navegación para los Países Bajos' [1549], SA Brujas, Spaans Consulaat, Diverse stukken 1428-1549 (VI C 1e). *ROPB* VI, 9. Artículos 20-23.

72. Respuesta de las naciones española y portuguesa sobre el proyecto de la ordenanza de la navegación, par. 27, SA Amberes, Privilegekamer 1012.

73. *ROPB* VI, 9. Art. 20.

74. Anotación en el margen del artículo vigésimo de la ordenanza: "Disputable entre les Espagnolz qui sont de cest advix et ceulx de pardeca qui son d'aultre et qu'il se doit obmectre". AGR Bruselas, ACSA.

buques como indicaban, mientras que a los holandeses, cuya flota mercante era más grande que las de todas las demás provincias y las ciudades de los Países Bajos juntos, no les hubieron interesado estos seguros. Los holandeses estaban haciendo una mayor igualación de riesgo y por lo tanto, más barato que los Amberinos gracias al *partenrederij*, es decir la división de la propiedad de los navíos entre un número más grande de propietarios diferentes que era el caso para los navíos amberino. En la limitación de la seguridad de los navíos en la versión final de la ordenanza de 1550 un compromiso padecía entre los intereses del gobierno central en Bruselas, los de los Ibéricos, y los capitanes amberinos, los holandeses que eran indiferentes sobre los seguros.

Sin embargo los españoles y los portugueses se oponían a una limitación del seguro del cargamento de un navío por un máximo de un tercio del valor del cargamento, lo que estuvo previsto por el concepto. Un seguro de un tercio del valor del cargamento de un navío como máximo sería muy desventajoso para el comercio marítimo. Incluso un comerciante contando con recursos financieros muy importante podría quebrar dentro de un año si esta medida fuera adoptada. Esto también valía para los vendedores que hacían negocio sobre crédito. Si un vendedor pedía prestado 3.000 florines para comprar mercancías y si podía asegurar solamente estas mercancías según la condición de seguridad prevista podía sólo reembolsar 1.000 florines en caso de pérdida de sus mercancías[75].

Nadie todavía quería emprender viajes comerciales a las islas como las Azores, São Tomé, Madeira, las islas de Cabo Verde y las Canarias, cuando los comerciantes no podían más que asegurar las mercancías al 100 %. Había mucho dinero en juego en los asuntos con estas islas. El único medio de adquirir los productos que venían de estas islas, como el azúcar, la miel, Brasil y otros, era enviar a los navíos con lastre y comprar allí estos productos con dinero en efectivo. De acuerdo las naciones españolas y portuguesas estos productos estaban en la base del intercambio comercial con los Países Bajos y hacían posible la exportación de los productos fabricados en los Países Bajos hacia el extranjero[76].

75. Respuesta de las naciones española y portuguesa sobre el proyecto de la ordenanza de la navegación, par. 28, SA Amberes, Privilegekamer 1012.

76. *Ibidem*, par. 29-31.

Los Ibéricos subrayaban la importancia del comercio con las islas atlánticas dominado por productos de alto valor. Esto corresponde con la realidad de que los comerciantes españoles y portugueses en Amberes estaban orientados hacia el mundo atlántico mientras que españoles en Brujas se concentraban sobre el comercio de la lana de España. Durante la primera mitad del siglo XVI los españoles en los Países Bajos estaban fuertemente representados en el comercio entre los Países Bajos, Portugal y las islas atlánticas. Su papel en el negocio de los seguros, tanto en España como en los Países Bajos, es uno de los factores clave que explica esta fuerte representación española sobre esta ruta comercial. En las pólizas de seguro que conciernen a las rutas entre los Países Bajos, Portugal y las islas atlánticas fue conservada hasta el segundo tercio del siglo XVI encontramos todos los nombres de los comerciantes españoles y portugueses residentes en los Países Bajos pero también varios comerciantes y dueños de navíos de los Países Bajos[77]. A mediados del siglo XVI la colonia de mercaderes ibéricos en Amberes controlaban la parte del león y el comercio entre los Países Bajos de una parte y España y Portugal por otra parte[78]. Esta integración o interacción de las actividades comerciales puede explicarse por qué los españoles y los portugueses fueron reconocidos como un grupo de interés para poder influir sobre el contenido de la ordenanza y por qué los intereses de los ciudadanos de los Países Bajos no se opusieron a esta influencia extranjera.

Es revelador que en la ordenanza promulgada en 1550 los comerciantes podían asegurar sus bienes hasta el 90 % de su valor en el momento de la primera compra o al precio de compra. La seguridad de las mercancías según su valor al precio de venta fue explícitamente excluida. Se trataba por otra parte en la ordenanza de la seguridad contra los ataques de los enemigos o para citar el texto, «contra los Escoceses y otros piratas"[79]. Sobre el punto de la seguridad de las mercancías los deseos de españoles y portugueses pues han sido seguidos

77. CASADO ALONSO, H. "El papel de las colonias mercantiles castellanas de los Países Bajos en el eje comercial Flandes-Portugal e islas atlánticas (siglos XV y XVI)"; GARCÍA GARCÍA, B.J.; GRILO, F. *Ao modo da Flandres. Disponibilidade, inovaçao e mercado de arte na época dos descombrimentos (1415-1580)*. Lisboa, 2005: 17-35, 25-27. Véase también VAN DER ESSEN, L. "Contribution à l'histoire du port d'Anvers et du commerce d'exportation des Pays-Bas vers l'Espagne et le Portugal à l'époque de Charles-Quint", *Bulletin de l'Académie royale d'archeólogie de Belgique* 111, 1921: 39-64. GORIS, *Étude, op. cit.*: 247-307.

78. Es significativo que, en 1552-1553, las especias y el azúcar representaban 49,67% y 12,93% respecto del valor total de la importancia a los Países Bajos con procedencia del sur de Europa; la lana de Castilla representaba el 13,38% durante los mismos años. CASADO ALONSO, H. *Papel…, op. cit.*, 27.

79. "*teghens de Schotten oft andere zeerovers doen verzekeren" ROPB* VI: 9. art. 20.

en gran parte. Esto no es sorprendente visto que durante la primera mitad del siglo XVI los Ibéricos (e Italianos) dominaban el sector de los seguros marítimos en Amberes que pasados a los años 1550 y 1560 por un período muy dinámico debido a la combinación del comercio de alto valor y de la inseguridad sobre el mar. Era justamente este dinamismo y el exceso resultante, como fraudes, que fue una de las razones por lo qué el gobierno había querido formular los reglamentos sobre los seguros[80]. Como hemos podido constatar los límites previstos a los seguros por el gobierno eran fuertemente reducidos para cubrir las necesidades de los comerciantes y los capitanes que se trate.

CONCLUSIÓN

Eran los comerciantes extranjeros y los comerciantes y los capitanes autóctonos de la ciudad de Amberes quienes se dirigieron al gobierno central para pedir la protección de sus intereses. La voluntad del gobierno en Bruselas de sostener a los comerciantes y los capitanes de Países Bajos y los comerciantes ibéricos en los Países Bajos y de defender sus intereses, condujo a la definición de un marco legislativo para el comercio marítimo. La ordenanza de 1550 fue orientada sobre todo sobre la navegación hacia el oeste, sobre las mercancías de alto valor y sobre su protección. El comercio de estos productos en los Países Bajos estuvo sobre todo entre las manos de los españoles y de los portugueses. Durante la primera mitad del siglo XVI o a partir de los años 1530 y 1540 por lo menos, los holandeses atrajeron cada vez más el transporte de estos bienes. A parte de los intereses comerciales en juego, la voluntad del gobierno central de someter la navegación a una sola ordenanza se explica, de una parte la voluntad de unificar los Países Bajos, y por otra parte, su deseo de asegurar los lazos entre dos partes importantes de los territorios del imperio de Habsburgo: España y los Países Bajos.

Lo más importante a destacar es que el legislador, a pesar de estos dos problemas, se interesó por los diferentes intereses de los comerciantes y capitanes en las diversas regiones marítimas de los Países Bajos, y las regiones españolas y portuguesas incluidas. La comparación entre las medidas previstas al principio

80. DE RUYSSCHER, D. *Constraints, Contractual Freedom and Enforcement…, op. cit.* Véase también DE GROOTE, H.L.V. *De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw*. Amberes, 1975; VERLINDEN, Ch. "De zeeverzekeringen, der Spaanse kooplui in de Nederlanden gedurende de XVIe eeuw", *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden* 2, 1948: 191–216.

por el gobierno y la ordenanza promulgada muestra que "Bruselas" moderó fuertemente sus intenciones iniciales. El tamaño mínimo de los navíos de alta mar fue reducido de 80 a 40 toneladas para todos los destinos al norte de Europa, Inglaterra y Francia incluido. También los límites a los seguros de los navíos y de las mercancías fueron moderados fuertemente. Solamente las medidas que conciernen a la defensa de los navíos de comercio, la obligación de partir en compañía y el control de la tripulación han sido mantenidas para los navíos que pertenecen a Holandeses y a españoles, teniendo a los Países Bajos de destino o partida, y esto solamente para navíos cargados con productos de (alto) valor y no perecederos[81]. Así el fin de proteger mejor el comercio entre los Países Bajos, la Península Ibérica y los destinos meridionales más lejanos se mantuvo pero hay que reconocer al mismo tiempo que el gobierno se plegó en una gran parte en la dirección de diferentes grupos de intereses marítimos.

La participación de las naciones española y portuguesa en los Países Bajos en las discusiones que conciernen a la preparación de la ordenanza se explica más bien, más que por los intereses comunes de los comerciantes holandeses e ibéricos, por la unión personal entre España y los Países Bajos, esta unión no se puede por otra parte explicar la participación de Portugueses. Los Ibéricos fueron vinculados a los de los negocios internacionales de Amberes que se dirigieron al gobierno a finales de los años 1540 para las medidas de protección contra los ataques del enemigo escocés y de los piratas. No sólo los Ibéricos explicaban las consecuencias negativas para su comercio y las imposibilidades de las estipulaciones previstas, sino que también le mostraban al gobierno en Bruselas el gran interés de la flota de los Países Bajos de la que la inmensa mayoría de los navíos era de talla media o pequeña. Demostraban ser conscientes de la importancia de esta flota para el transporte de sus bienes por una parte y para el conjunto de la economía de los Países Bajos. La integración del comercio y de la navegación entre los Países Bajos, la Península Ibérica y las islas atlánticas y sus seguros explica la cooperación fructuosa y pacífica entre las autoridades públicas y los grupos de intereses marítimos pertenecientes a esta ordenanza en una época generalmente dominado por particularismos. Si los hombres de negocios de diferentes países, lenguas y culturas sabían alcanzar un compromiso que servía en una cierta medida a todo el mundo, esto no valía

81. *ROPB* VI: 5-7.

para el dominio de la religión como la historia de las relaciones entre España y los Países Bajos en el siglo XVI también se muestra.

DOCUMENTO

Proyecto de la ordenanza sobre la navegación para los Países Bajos

Virginia Maria Cuñat Ciscar y Louis Sicking (eds.)

1549, junio 17. Brujas [antes de]

Proyecto de la ordenanza sobre la Navegación

1 h. de papel, sin numerar

Stadsarchief Brugge, Spaans Consulaat, diverse stukken 1428-1549 (VI, C 1º)

TRANSCRIPCIÓN

Cruz [al centro]

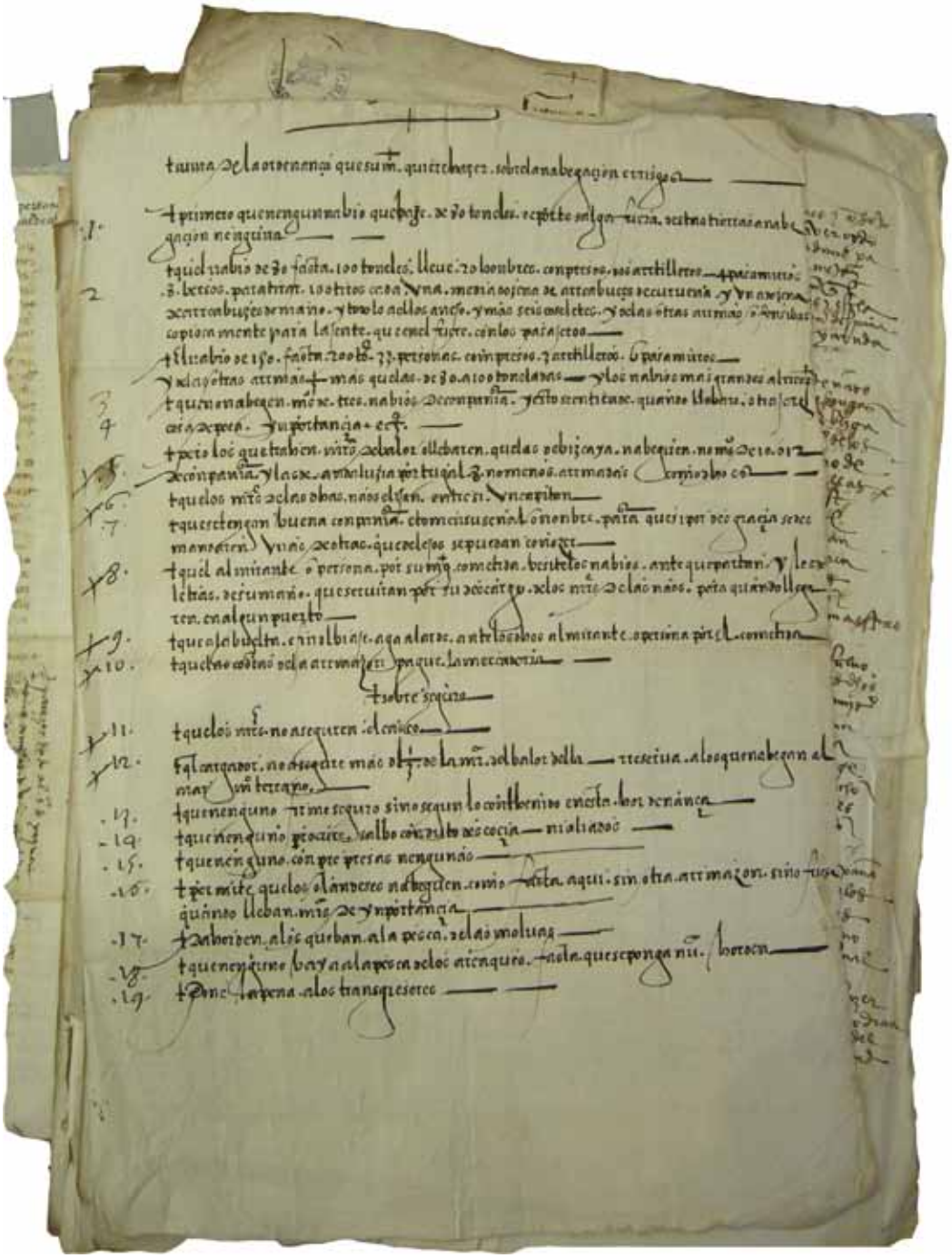
- Suma de la ordenança que su M(agestad) quiere hazer sobre la nabegaçion e rrisgos. /

- 1[*al margen izquierdo*[82]] Primero, que nengun nabio que baje de 80 toneles de porte salga fuera destas tierras a nabe-/-gaçion nenguna./

- 2[*al margen izquierdo*]Quel nabio de 80 fasta 100 toneles lleve 20 hombres conpresos: dos artilleros, 4 paramuros, / 3 bersos para tirar 100 tiros cada una, media dozena de arrcabuçes y una dozena / de arcabuzes de mano y todo lo a ellos anejo; y mas seis coseletes y de las otras armas ofensibas / copiosamente para la jente que en el fuere con los pasajeros./

- El nabio de 150 fasta 200 t(onele)s, 33 personas compresos: 3 artilleros, 6 pasamuros./ Y de las otras arrmas 1/3 mas que las de 80 a 100 toneladas. Y los nabios mas grandes al tres o + (mas) /

82. Todos los números al margen están hechos de otra mano.



- 3 [*al margen izquierdo*] Que no nabegen m(a)s de tres nabios de compañia y esto sc entiende quando llebare o trajere / cosa de poca ynportançia etc. /
- 4 [*al margen izquierdo*] Pero los que trahen m(e)r(caderi)as de valor o llebaren, que las de Bizacaya nabeguen no m[a]s de 10 o 12 de compania y las de Andaluzia, Portugal 8 no menos arrmadas como dicho es./
- 6 [*al margen izquierdo*] Que los m(aestre)s de las d(ic)has naos elijan entre sí un capitan./
- 7 [*al margen izquierdo*] Que se tengan buena compañia e tomen su señal o nombre para que si por desgraçia se des-/-mandaren unas de otras que de lejos se puedan conozer. /
- 8 [*al margen izquierdo*] Quel almirante o persona por su mag(estad) cometida besite los nabios ante que partan y les de / letras de su mano que serviran por su deccargo de los m(aestre)s de las naos para quando llega-/-ren en algun puerto. /
- 9 [*al margen izquierdo*] Que a la buelta ein del viaje aga alarde ante los d(ic)hos almirante o persona por el cometida. /
- 10 [*al margen izquierdo*] Que las costas del armazon pague la mercaderia. /

Sobre seguro [*al centro*]

- 11 [*al margen izquierdo*] Que los m(aestre)s no aseguren el casco./
- 12 [*al margen izquierdo*] Q(ue e)l cargador no a segure mas del 1/3 de la m(ercaderi)a del balor della; reserva a los que nabegan al / mar M(edi) terrano. /
- 13 [*al margen izquierdo*] Que nenguno firme seguro sino según lo contbenido en esta hordenança./
- 14 [*al margen izquierdo*] Que nenguno procure salboconduto d'Escocia; ni aliados. /
- 15 [*al margen izquierdo*] Que nenguno conpre presas nengunas. /
- 16 [*al margen izquierdo*] Permite que los olandeses nabeguen como fasta aquí, sin otra arrmazon sino fuese / quando lleban m(e)r(caderia)s de ynportançia. /

- 17 [*al margen izquierdo*] Da horden a los que ban a la pesca de las molvas. /
- 18 [*al margen izquierdo*] Que nenguno baya a a la pesca de los arenques fasta que se ponga nu(ev)a horden. /
- 19 [*al margen izquierdo*] Pone la pena a los trangresores. /

Anotación al dorso : Cruz [*al centro*] / Memoria en suma / de los articulos de las / ordenanzas que su mag(estad) quiere hazer./ C /

2. Portrait of Cornelius de Schepper.

3. Brugge Pourbus Juan López Gallozón der Beschirjving.