

Cooperación y competencia político-económica en la larga duración: Holanda en la ruta del Mediterráneo (1621-1702)

ANA CRESPO SOLANA*

Instituto de Historia
Consejo Superior de Investigaciones Científicas

Resumen

Desde la década de 1610, la evolución económica y política mediterránea dependió de la intervención de los transportistas del norte de Europa, que rivalizaban en un espacio marcado por la competencia y el intercambio desigual entre pueblos autóctonos de diversas características socio-religiosas. Ese espacio se vio perturbado en muchas ocasiones por la guerra, las epidemias y el corso, lo que provocó que fuera percibido por parte de la Historiografía como una época de decadencia y crisis continua. Los eventos políticos que marcaron las relaciones de la Monarquía Hispánica y la nueva República de las Provincias Unidas influyeron, sin embargo, en el devenir de una relación marítima y comercial que vinculaba importantes áreas de mercado y espacios económicos. Este artículo es un esbozo general sobre la participación holandesa en este espacio a través de la denominada *Straatvaart*, o ruta de navegación del estrecho de Gibraltar. Me centraré en las características de este fenómeno de larga duración y me detendré en los eventos político-militares que

* Este artículo es una ampliación de mi ponencia en el Cicle de Conferències Aula Mediterrània, Programa Interuniversitari de l'IEMed (28 de noviembre de 2017). Agradezco a los profesores Jaume Dantí, María Ángeles Pérez Samper y Xavier Gil todos los valiosos comentarios que me regalaron. La investigación fue financiada con los proyectos: GlobalNET (HAHR2011-27694); DynCoopNet (EUROCORES, TECT de la European Science Foundation y el MICINN); y ForSEAdiscovery (Programa PEOPLE, Marie Curie ITN de la Unión Europea: PITN-2013-GA607545).

marcaron su destino y la relación de la República de las Provincias Unidas con la Monarquía Hispánica.

Palabras clave: Provincias Unidas, Monarquía Hispánica, *Straatvaart*, Mediterráneo, época moderna.

*Cooperació i competència politicoeconòmica en la llarga durada:
Holanda en la ruta de la Mediterrània (1621-1702)*

Resum

Des de la dècada del 1610, l'evolució econòmica i política mediterrània va dependre de la intervenció dels transportistes del nord d'Europa, que rivalitzaven en un espai marcat per la competència i l'intercanvi desigual entre pobles autòctons amb diverses característiques socioreligioses. Aquell espai es va veure pertorbat en moltes ocasions per les guerres, les epidèmies i el cors, fets que donaren com a resultat una percepció de decadència i crisi contínua per part de la historiografia. Els esdeveniments polítics que van marcar les relacions de la Monarquia Hispànica i la nova República de les Províncies Unides van influir, no obstant això, en el desenvolupament d'una relació marítima i comercial que vinculava importants àrees de mercat i espais econòmics. Aquest article és un esbós general sobre la participació holandesa en aquest espai a través del que ells van denominar la ruta del «*Straatvaart*» (navegació de l'Estret de Gibraltar). Em centraré en les característiques d'aquest fenomen de llarga durada i m'aturaré en els esdeveniments políticomilitars que van marcar el seu destí i la relació de la república de les Províncies Unides amb la Monarquia Hispànica.

Paraules clau: Províncies Unides, Monarquia Hispànica, *Straatvaart*, Mediterrani, època moderna.

*Long-term political-economic competition and cooperation:
the Dutch on the Mediterranean route (1621-1702)*

Abstract

From the 1610s onwards the economic and political evolution of the Mediterranean strongly depended on the activity of transporters from northern Europe, who vied with others in a space characterized by competition and une-

qual exchange between native towns of diverse socio-religious characteristics. That space was disturbed on many occasions by war, epidemics and privateering, resulting in a historiographical perception of decadence and continuous crisis. The political events that marked the relations of the Hispanic Monarchy and the new Republic of the United Provinces influenced, however, the development of a maritime and commercial relationship that linked important market areas and economic spaces. This article presents a general outline of Dutch participation in this space through what they called the *Straatvaart* route (navigation of the Strait of Gibraltar). I will focus on the characteristics of this long-lasting phenomenon, dwelling on the political-military events that marked its destiny and the relationship of the Republic of the United Provinces with the Hispanic Monarchy.

Keywords: Dutch Republic, Hispanic Monarchy, *Straatvaart*, Mediterranean sea, early modern period.

1. *Introducción y conceptos*

El Mediterráneo no fue una periferia marginalizada, sino un espacio conectado y participante de la dinámica global. Ya desde el siglo XVI su evolución comercial dependió de la intervención de los transportistas del norte de Europa, que rivalizaban en un espacio marcado por la competencia y el intercambio desigual entre pueblos autóctonos de diversas características socio-religiosas. Ese espacio se vio perturbado en muchas ocasiones por la guerra, las epidemias y el corso. Como resultado de estas amenazas, el área mediterránea experimentó repetidas fases de crisis durante los siglos XVI, XVII y XVIII, proceso que fue denominado por Braudel como la «invasión de los nórdicos» y que en fechas recientes es objeto de una revisión historiográfica.¹ El comercio

1. Colin HEYWOOD, «The English in the Mediterranean, 1600-1630: A post-Braudelian perspective in the “Northern invasion”», en M. Fusaro, C. Heywood y M. S. Omri, eds., *Trade and Cultural Exchange in Early Modern Mediterranean: Braudel’s Maritime Legacy*, I. B. Tauris, Londres / Nueva York, 2010, pp. 23-40.

mediterráneo se hacía con plata y casi ninguna nación podía saldar su balanza con mercaderías. Autores como Jacques Accarias de Serionne afirmaban que al parecer solo Inglaterra extrajo ventaja real sobre este tramo económico, y únicamente lo hizo muy entrado el siglo XVIII.² Esto es algo que aún habría que demostrar con datos cuantitativos actuales, así como la presencia de Francia, la Hansa —en alternancia con el transporte holandés en tiempos de guerra— y Génova, estos últimos como mediadores entre la República Holandesa y la Monarquía Hispánica.³ En este artículo expondré la dinámica comercial que la República Holandesa tuvo en estos mercados mediterráneos en un contexto económico, pero también bastante belicoso y, por ende, de cooperación y rivalidad militar. Esta presencia experimentó cierto margen de actuación gracias a la diplomacia marítimo-comercial que la Sociedad del Comercio de Levante de Ámsterdam y Middelburg —la *Directie van de Levantse Handel en Navigatie op de Middellandse Zee*— llevó a cabo entre 1625 y 1826 con la Corona española.⁴ Para ello, como indicaba Pierre Daniel Huet, los holandeses contaban con la cooperación de los mercaderes genoveses, «que siempre tienen buena provisión»⁵ (*sic*), quienes a su vez actuaron como conectores entre la economía de Holanda y los intereses del comercio de las ciudades portuarias españolas en el Levante. Aquí abarcaré solo hasta los inicios de la guerra de

2. Jacques ACCARIAS DE SERIONNE, *La riqueza de la Inglaterra, que explica las causas del origen y progresos de la industria, el comercio y la marina de la Gran Bretaña, los motivos de su decadencia, y el estado de sus actuales fuerzas y recursos*, Domingo de Marcoleta, trad., Imprenta de Miguel Escribano, Madrid, 1774, p. 141.

3. Thomas WELLER, «Las repúblicas mercantiles y el sistema imperial hispánico: Génova, las Provincias Unidas y la Hansa», en M. Herrero Sánchez, Y. R. Ben Yessef Garfia, C. Bitossi y D. Puncuh, coords., *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, Società Ligure di Storia Patria, Génova, 2011, pp. 627-655.

4. La obra aún más completa es Klaas HEERINGA, *Bronnen tot de geschiedenis van de Levantschen handel. Eerste deel 1590-1660. Inleiding en hoofdstukken I-VI. Bijlagen I en II en registers (volume 1 in 2 parts complete)*, Martinus Nijhoff, La Haya, 1910.

5. Pierre Daniel HUET, *Comercio de Holanda o el gran Tesoro historial y político del floreciente comercio*, Francisco Javier de Goyeneche, trad., Imprenta Real, Madrid, 1717, p. 116.

sucesión a la Corona española, momento de inflexión y cambios temporales en la navegación que se realizaba desde Ámsterdam hasta Cádiz, la ciudad clave de la conexión con el estrecho de Gibraltar, tema que fue objeto de diversos trabajos míos desde la perspectiva económica.⁶ No obstante, se llegó a desarrollar un activo comercio marítimo desde Middelburg (Zelanda) que está aún escasamente estudiado. En efecto, la dirección de Middelburg se separó de la de Ámsterdam en 1696, por desavenencias tras la guerra de los Nueve Años, y llegó a llamarse De Middelburgse Directie van de Levantse Handel.⁷

La economía mediterránea empezó a depender del transporte externo sobre todo tras la crisis comercial y de construcción naval veneciana de finales del siglo XVI.⁸ El Mediterráneo fue un escenario en el que se desarrollaron diversas estrategias de supervivencia económica y social por parte de las redes de agentes, entre las que figuran las comunidades mercantiles de origen neerlandés de Cádiz, Alicante, Barcelona o Livorno —incluidas también aquellas desplegadas por puertos del Mediterráneo oriental—, las cuales desarrollaron una cadena logística para la navegación marítima gracias al desarrollo de distintos mecanismos de cooperación y la utilización de las vías existentes de contactos para redirigir productos orientados a la reexportación o canalizar mercancías desde otras áreas. Es un caso de estudio histórico donde se experimenta la hipótesis sobre la importancia de la agencia sobre las estructuras, de forma dialéctica pero consecuente, y que aporta contenido

6. Ana CRESPO SOLANA, *El comercio marítimo entre Cádiz y Ámsterdam, 1713-1778*, Banco de España, Madrid, 2000; y *Mercaderes atlánticos: redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 2009.

7. Johan FRANCKE, *Utileyt voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697*, Zeeuws Documentatiecentrum, Middelburg, 2001, partes I y II. Nationaal Archief (NA), 's-Gravenhage, 1.04.01. Staten-Generaal, inv.nr. 6920, Liassen Italiën, 1696 en Liassen Spanje, 1691. ZB, Middelburg, Handschriftenverzameling 3990, Nota en opstellen over de Levantschen handel te Middelburg.

8. Richard C. DAVID, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal: Workers and Workplace in the Pre-Industrial City*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore MD, 2007.

al debate científico-sociológico que ya destacaron Peter L. Berger y Thomas Luckmann.⁹

2. *Eventos político-militares de cooperación y competencia en el contexto histórico*

En un amplio contexto temporal entre el inicio de la tregua de los Doce Años, en 1609, y 1702, año del fallecimiento del rey-estatúder Guillermo III de Orange, el rey-estatúder, se suceden diferentes eventos político-militares en los que prevalece la necesidad de cooperación e incluso cierta dependencia económica. Algunos de estos eventos con más impacto en lo económico y mercantil fueron batallas como la de las Dunas, la cooperación militar de Holanda con España en varias ocasiones, los contratos de asientos de construcción naval y los préstamos que algunos financieros holandeses hicieron a la Real Hacienda española en tiempos de Carlos II, y el cierre definitivo del Escalda, que supuso, de forma indirecta, la ratificación del uso de las flotas holandesas para la salida comercial de amplias zonas de Flandes, el sur de Francia y Brabante sur.¹⁰ Este contexto afectó a casi todas las áreas comerciales de las Provincias Unidas, aunque fue precisamente el comercio del *Straatvaart*, o navegación más allá del estrecho de Gibraltar, uno de los ramos

9. Peter L. BERGER y Thomas LUCKMANN, *La construcción social de la realidad*, Amorrortu, Buenos Aires, 1986; Juan Antonio SÁNCHEZ BELÉN, «El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de doña Mariana de Austria», *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie IV, Historia Moderna, 9 (1996), pp. 267-321; Vicente MONTOJO MONTOJO, «El comercio de Levante durante el valimiento del conde-duque de Olivares (1622-1643)», *Revista de Historia Moderna*, 24 (2006), pp. 459-486; Ana CRESPO SOLANA, «El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)», *Investigaciones de Historia Económica*, 8 (2007), pp. 45-76.

10. Ana CRESPO SOLANA, «Espaces de coopération et échange. L'alternative atlantique de la Société Hollandaise pour le commerce du Levant (1690-1750)», *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, Debates (12 de noviembre de 2010), en línea: <http://nuevomundo.revues.org/60208> (fecha de consulta: 12 de enero de 2011).

más afectados, junto con el comercio a través del Atlántico y del Báltico, por el alcance geopolítico de la Monarquía Hispánica.¹¹ Fue un ramo que, en general, atravesó varias etapas entre los últimos años del siglo XVI y su final oficial en las primeras décadas del siglo XIX. En su origen fueron las expediciones del emperador Carlos V contra Túnez en 1535 y contra Argelia en 1539 lo que hizo famosa esta ruta en las diecisiete provincias neerlandesas, entonces aún en paz con el imperio de los Habsburgo. Había entonces un *vrachtvaart*, una navegación con los «reinos cristianos del Sur de Europa», que se sucedió antes de 1590.¹² Los primeros negocios fueron financiados por familias de gran solvencia y los Estados Generales promulgaron unos *Plakaat* en 1550 y 1555 que permitieron con carácter oficial esta navegación, con lo que se regularon los fletamentos de navíos con destino a Italia, Chipre y Ragusa. Los dos primeros viajes fueron organizados por las firmas de dos casas de negocios originarias de Amberes: Steven van der Haghen y Jacques Maarten della Faille. Van der Haghen fue más tarde almirante al servicio de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales —la Vereenigde Oostindische Compagnie, o VOC, en sus siglas—, y entre 1585 y 1586 hizo un viaje a Italia por cuenta de unos mercaderes de Hoorn. En realidad, muchas de las casas comerciales interesadas en el comercio holandés de Levante eran de origen flamenco, aunque asentadas en las provincias septentrionales desde finales del siglo XVI, cuando la guerra con el Imperio Habsburgo los había obligado a marchar. Este hecho es sin duda determinante para la creación de las oficinas de Andalucía, dada la gran cantidad de consignatarios y agentes flamencos y holandeses que residían en estas ciudades.¹³ La flota de Levante comenzó a hacer viajes regulares por el Estrecho, siempre con escala en Cádiz o en sus antepuertos. La primera noticia que se tiene de esta escala no es

11. Jonathan I. ISRAEL, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness and fall, 1477-1806*, Clarendon Press, Oxford, 1995, pp. 312-316.

12. HEERINGA, *Bronnen tot de Geschiedenis*, vol. 1, pp. 1-6.

13. Peter C. VAN ROYEN, «The First Phase of the Dutch Straatvaart (1591-1605): Fact and Fiction», *International Journal of Maritime History*, II, 2 (diciembre de 1990), pp. 69-102.

muy alentadora —e incluso parece pronosticar las posteriores rivalidades con Inglaterra—: en 1596, un navío holandés que navegaba con destino a Génova, y que arribó a Cádiz, fue atacado durante el asalto de Francis Drake y el conde de Essex II a esta ciudad, aunque este revés no hizo desistir a los pioneros mercaderes en sus aspiraciones con el Mediterráneo. El propio Jacques Maarten della Faille tenía una sucursal en Sevilla con su socio Daniel van der Meulen.¹⁴

La ruta del Mediterráneo conoció una etapa dorada en la segunda mitad del siglo XVII, que ha sido bien analizada por P. C. van Royen, por J. I. Israel y recientemente por M. van Gelder, esta última, sobre todo en lo que respecta a las relaciones con Venecia.¹⁵ Además, hay una gran cantidad de datos empíricos fragmentados en diversos estudios más generales —no monográficos— que nos aportan importante información acerca de los avatares a los que se vio sujeta la *Straatvaart*, cuya apelación parece ilustrar la idea de prolongación de una ruta que en realidad se iniciaba en el Báltico y servía para conectar una singular y heterogénea cadena de ciudades portuarias, economías marítimas y productos diversos. Esta naturaleza explica lo fuertemente condicionada que estuvo por los avatares político-económicos de la Europa del momento, caracterizada por una cadena infinita de guerras marítimas. Estos procesos se conocen gracias al corpus documental existente en el Nationaal Archief —en La Haya—. Se trata del *Archief van de Directie van de Levantse Handel en de Navigatie in de Middellandse Zee, 1614-1828*.¹⁶ Esta documentación incluye, entre otra relevante información, las listas de flotas y barcos entrantes y salientes en los puertos a lo

14. HANS DEN HAAN, *Moedernegotie en Grote Vaart. Een studie over de expansie van het Hollandse handelskapitaal in de 16de en 17de eeuw*, Socialistiese Uitgeverij, Ámsterdam, 1977, p. 56.

15. ROYEN, «The First Phase», pp. 69-102; Jonathan I. ISRAEL, «The Phases of the Dutch Straatvaart (1590-1713): A Chapter in the Economic History of the Mediterranean», en su *Empires and Entrepots. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, Hambledon Press, Londres, 1990, pp. 133-162; Maartje VAN GELDER, *Trading Places. The Netherlandish Merchants in Early Modern Venice*, Brill, Leiden, 2009.

16. NA, Inventaris Nummer: 1.03.01. Inventaris van het archief van de Directie van de Levantse Handel en de Navigatie in de Middellandse Zee, 1614-1828.

largo de la ruta, datos que debían ser recogidos por los cónsules de la nación holandesa. Junto con la guerra marítima continua, otro factor es fundamental a la hora de analizar la evolución del comercio neerlandés de Levante en este amplio período. Desde la década de 1590, el acceso neerlandés al Levante se caracterizó por dos cuestiones principales que convirtieron a la República Holandesa en una fuerte competidora de Inglaterra contra la cual obtuvo importantes ventajas: un aumento del papel holandés en el transporte del trigo báltico a Italia y el acceso a la plata española.¹⁷ Los mercaderes de Ámsterdam, Hoorn y otras ciudades, interesados en el comercio con Italia, empezaron a extraer una gran rentabilidad del transporte del grano procedente del Báltico a cambio de importar y redistribuir por los puertos de la Europa atlántica especias y diferentes productos de Asia Menor. Asimismo empezaron a introducir en Italia textiles o pescado en salazón, aparte de pimienta y otras especias procedentes de las colonias orientales holandesas. Avanzado el siglo XVII, el Mediterráneo empezó a demandar también una gran cantidad de productos coloniales, procedentes de mercados americanos, de forma que se incrementó la introducción de estas mercancías tanto en el Mediterráneo como en el Báltico de manera casi simultánea. Este hecho fundamental influyó en el interés por Cádiz como punto nodal estratégico entre América y el Mediterráneo, algo que se logró gracias a la emergencia de mecanismos de simbiosis y cooperación mercantil.¹⁸

Como escenario temporal de referencia a esta evolución se encuentra el escenario bélico de la segunda mitad del siglo XVII, marcado por la emergencia de políticas económicas competitivas por parte de las

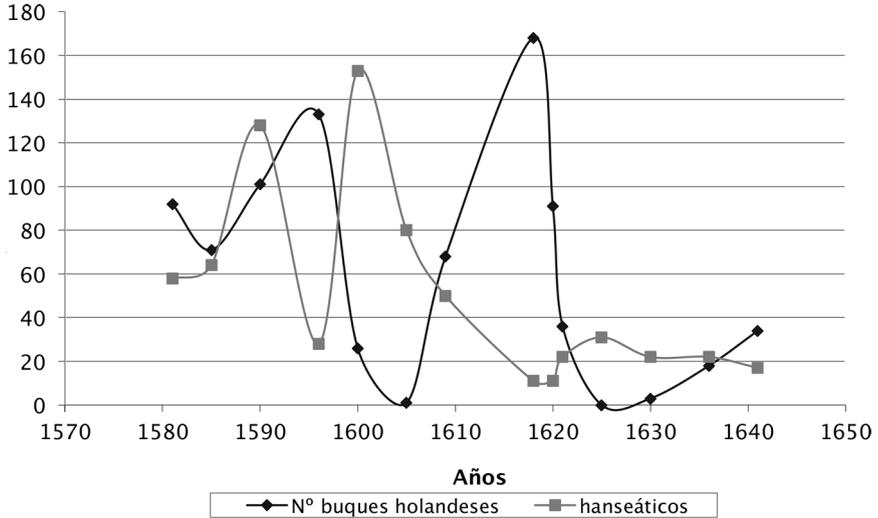
17. Milja VAN TIELHOF, *The «Mother of All Trades»: The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late Sixteenth to the Early Nineteenth Century*, Brill Academic Publishers, Leiden, 2002; ISRAEL, «The Phases», pp. 133-162.

18. Ana CRESPO SOLANA, «Merchants and the beating of a butterfly's wings. From local to global in the transfer of economic behavior models in the eighteenth century», en M. Herrero Sánchez y Kl. Kaps, eds., *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800*, Routledge, Londres / Nueva York, pp. 83-105.

naciones mercantilistas —como fue el caso de las *Navigation Acts* inglesas—. También es un período en el que se produce una ampliación considerable de los conflictos europeos, que alcanzaron una dimensión atlántica y aun global, mientras Francia e Inglaterra luchaban por detentar la posición anteriormente disfrutada por su competidora —España—. Un singular evento político determinó la ruta del Mediterráneo: en 1609 y hasta 1621 se firmó la tregua de los Doce Años entre España y las Provincias Unidas y, aunque solo suponía una paz *interbellum*, en lo relativo al contexto económico este período es de absoluta y recíproca interacción, subrayada por la complementariedad de unos mercados que, además, atraían el grueso de las exportaciones y el resto de los movimientos comerciales de las áreas conectadas, como Flandes y Brabante, Hamburgo, el Báltico oriental, la península escandinava o Rusia.¹⁹ Estas relaciones comerciales que colocaban a la península ibérica en una posición de logística espacial eran una realidad histórica desde antes de la firma de la paz entre Holanda y el imperio de los Habsburgo. Hay datos cuantitativos que demuestran que, durante la pausa de la tregua iniciada en 1609, el comercio y la inmigración de neerlandeses al Imperio español incluso se acrecentaron. Las casas de comercio flamencas y holandesas ubicadas en España, sobre todo en ciudades andaluzas, lograron también superar muchas crisis derivadas de la guerra económica impuesta por la Corona española. En cierta medida se puede afirmar que la propia guerra ayudó a reforzar el poder de unos emporios mercantiles y financieros que extrajeron ventajas de la especulación, de modo que lograron mantener el transporte de mercancías a los puertos de la órbita hispana gracias al uso de diversos subterfugios, como por ejemplo el uso de banderas hanseáticas.²⁰ De hecho, si

19. Miguel Ángel ECHEVARRÍA BACIGALUPE, «La cooperación económica hispano-holandesa, 1637-1659», *Hispania. Revista Española de Historia*, 187 (1994), pp. 467-504.

20. Ana CRESPO SOLANA, «Legal Strategies and Smuggling mechanisms in the foreign merchant's trade in Cadiz with the Hispanic Caribbean. The Dutch and Flemish Case (1680-1750)», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas / Anuario de Historia de América Latina*, 47 (2010), pp. 181-213; CRESPO SOLANA, «El comercio holandés», p. 48.



Buques holandeses y hanseáticos de la ruta del Báltico al sur de la península ibérica.

El período comprendido entre 1606 y 1661, que J. I. Israel denomina el «período holandés» de la Monarquía Hispánica,²² es el escenario de dos cuestiones políticas y económicas fundamentales en lo concerniente al papel de las Provincias Unidas en la economía ibérica y mediterránea: la firma de la tregua de los Doce Años en el Tratado de Amberes en 1609 contextualizó la creación de la *Directie* —o *Sociëteit*— van de *Levantse Handel* en *Navigatie op de Middellandse Zee*. Por primera vez desde la guerra las Provincias Unidas, lograron anclarse a la economía hispana de forma oficial en un acuerdo que, aunque no aceptado políticamente, sí que implicaba un reconocimiento diplomático de gran

21. Ellinger BANG, *Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Oresund, 1497-1660*, 3 vols., Gyldendalske boghandel, Nordisk forlag, Copenhagen, 1906-1933; Jan Willem IJZERMAN, «Amsterdamsche bevrachtingscontracten 1591-1602: 1. De vaart op Spanje en Portugal», *Economische-Historisch Jaarboek*, XVII (1931), pp. 163-291; Stads-Archief Amsterdam, Notarieel Archief. Soutvaart.

22. Jonathan I. ISRAEL, *La República Holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*, Nerea, Madrid, 1997, p. 417.

calibre. En la década de 1610 se empezaron a crear diversas instituciones consulares en ciudades portuarias de la península ibérica y el Mediterráneo ante la presión de numerosas firmas comerciales interesadas en la defensa de este ámbito mercantil, que también aprovecharon para reunirse en una especie de corporación empresarial con influencia en los procesos diplomáticos de los estados provinciales. Su mayor interés era crear una estructura capaz de proteger a los agentes de su colonia que actuaban como depositarios de plata, almaceneros y consignatarios de los barcos que formaban el convoy de la flota de Levante. Es singular la idea que los neerlandeses tenían de un consulado, puesto que, en realidad, la estancia de estos primeros cónsules se hacía para elaborar una lista explícita de los barcos que arribaban a los puertos, y en ella anotaban consignatarios y compañías que enviaban mercancías, en particular desde las ciudades holandesas. Parece que era más protector de los intereses de la *Vaderlandse* y solo vigilante de las pequeñas colonias exiliadas para, así, no enojar demasiado a la todavía enemiga y dominadora desde el punto de vista bélico y político.²³ En 1612 los Estados Generales instalaron su primera representación consular en el Levante, en concreto en Livorno. No es casualidad, pues los puertos de la Toscana se estaban potenciando precisamente por las actividades comerciales de una nutrida colonia de flamencos, muy similares a aquellos residentes de Sevilla y Cádiz, y que se hacían llamar «nazione Fiamminga-Alemanna». Sus actividades generaron la competitividad del triángulo Toscana-Génova – norte de África – Turquía, determinante desde 1600, durante las primeras incursiones del convoy holandés de Levante.²⁴ El propio imperio Habsburgo apoyó la competencia de la «nazione Fiamminga-Alemanna» en el Mediterráneo, sobre todo a partir de 1530, cuando dejó de existir oficialmente la República de Florencia, con lo que alentó, quizá sin pretenderlo, la llegada de flotas holandesas a esta ciudad y el creciente interés por la misma. Supone otro caso más, al igual que pasara en los puertos andaluces, que los leales flamencos coo-

23. HEERINGA, *Bronnen tot de Geschiedenis*, pp. 31 y ss.

24. Marie Christine ENGELS, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs. The Flemish community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Verloren, Hilversum, 1997.

peraran con los rebeldes holandeses en plena guerra imperial.²⁵ Este incremento de la actividad marítimo-comercial en el triángulo con Turquía y el norte de África abrió más consulados holandeses. A Livorno le siguieron Alepo (1613), Venecia (1614), Génova (1615), Argel y, de inmediato, Esmirna y Alejandría (1616). A pesar de los consulados ubicados en zonas concretas de la región otomana, la actividad comercial se extendió por áreas de influencia en Sicilia, Apulia, Egipto, Asia Menor, Salónica, Chipre e incluso Palestina, donde otras colonias de mercaderes griegos y turcos avituallaban a los holandeses de trigo. También en Macedonia y Siria se comercializaba. Algunas firmas holandesas actuaban como consignatarios de estas flotas, cooperando con mercaderes locales; destacaron Abraham de Ligne, Jacob Stalpert y Jan van Peenen en Alepo, y Daniel van Steenwinckel en Chipre. Ya he dicho que los mercaderes griegos de la zona eran colaboradores y mediadores clave.²⁶ A veces, los problemas bélicos provocaron la eliminación temporal de algún consulado, como sucedió en Alepo, ciudad en la que este solo se mantuvo entre 1613 y 1621 y entre 1626 y 1627.²⁷ Con el objeto de salvaguardar sus intereses a lo largo de la cadena de puertos en esta ruta, esta sociedad integró y defendió a los mercaderes que quisieran cargar en los convoyes del *Straatvaart* con destino a ciudades en las que en general existía una mediana o pequeña colonia que les hacía servicio como agentes y factores, en algunos casos de su propia nacionalidad, flamencos en muchas otras ocasiones. Las primeras ordenanzas de los *Plakaat* de 1550 y 1555 fueron seguidos por normativas de 1587 y 1590, fechas en las que se dictan, por el Almirantazgo de Zelanda, unas *Resolutiën* para regular la navegación del Mediterráneo y de las costas de

25. *Ibidem*, p. 21.

26. Mehmet BULUT, «The Dutch Merchants and their activities between the Atlantic and Levant during the mercantilist ages», IEHA Congress, Helsinki 2006, sesión 16: «Merchants Settlements as Intermediaries for European Influences in the Baltic North, 1650-1850».

27. Niels STEENSGAARDS, «Consuls and nations in the Levant from 1570 to 1650», en S. Subrahmayan, coord., *Merchant Networks in the early modern world*, Variorum, Hilversum, 1996, pp. 179-222; HEERINGA, *Bronnen tot de Geschiedenis*, pp. 51-54.

Berbería.²⁸ La Sociedad para el Comercio de Levante de Ámsterdam y Middelburg se erigió oficialmente en un acta firmada el 25 de junio de 1625, cuando en realidad ya llevaba años operando.²⁹ Como he dicho, no constituyó una compañía por acciones al uso, sino una corporación formada por la federación de cuatro colegios de almirantazgos locales: Ámsterdam, Hoorn, Rotterdam y Middelburg. Tenían un marcado tinte mercantil-militar y sus actividades fueron cada vez más sensibles a la seguridad y la paz en los territorios de la Monarquía Hispánica, con la que estuvo en una relación de amor y odio, guerra y paz, pero paradójicamente, en estado de cooperación y competencia comercial y militar.³⁰ La apertura de consulados en la península ibérica atendía a la necesidad de la defensa contra la competencia inglesa y, en especial, contra el corso berberisco. Al ser el estrecho de Gibraltar uno de los puntos calientes de esta ruta, se imponía un marco diplomático y comercial que facilitara la gestión del denominado *comptoir* de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda.³¹ Esta circunstancia fue el motor pionero para la instalación de los primeros consulados extraterritoriales de Holanda en España, ya como república reconocida —aunque no aceptada aún—, en los reinos y territorios de la Monarquía Hispánica, tras la creación de una oficina en Sevilla el 22 de agosto de 1615.³² En realidad, aunque estos consulados son anteriores para otras naciones, la Corona española no quiso reconocerlos hasta después de Múnster, razón por la que siempre se ha creído que el primer consulado holandés es de 1648. Pero no es cierto: la República Holandesa, y con un dudoso

28. HEERINGA, *Bronnen tot de Geschiedenis*, p. 5.

29. StadsArchief (antiguo GemeenteArchief), Archief van Oostersche handel en reederijen (n.º 78), Inventario 444: *Institutie van de kamer der directeuren van den Levantsen handel en de navigatie in de Middellandsche zee, Amsterdam*.

30. NA, I.03.01. *Inventaris van het archief*; CRESPO SOLANA, *El comercio marítimo*, pp. 20 y ss.

31. Johannes Hermann KERKAMP, «Scheepvaart en handelsbetrekkingen met Italië tijdens de opkomst der Republiek», *Economisch-historische Herdrukken*, La Haya (1964), pp. 199-234; ENGELS, *Merchants, interlopers*, pp. 47-79; Alfred C. WOOD, *A history of the Levant Company*, Oxford University Press, Oxford, [1935], 1964 (2.ª ed.), p. 59.

32. NA, *Inventaris van het archief*, Inventario Nummer: I.03.01, leg. 173.

apoyo de la Corona española —que permite aunque no reconoce—, abre este primer consulado en Sevilla, que actuaba como oficina del «*Levantse Handel*» —comercio de Levante—. ³³ Más tarde se fue ampliando esta red a Sanlúcar de Barrameda (1648), El Puerto de Santa María, Jerez e islas Canarias (1649), Barcelona (1653) y Vigo (1656). ³⁴ Tal despliegue atendía a las necesidades de los mercaderes de Ámsterdam, con mayor representación en los Estados Generales, secundado sobre todo por Middelburg y Hoorn, de potenciar la ruta con el comercio mediterráneo a través de la escala en diversos puertos españoles. Así que, aunque la paz de Münster permitió de manera prácticamente oficial el establecimiento de consulados, el primer consulado holandés se ubicaba en Sevilla durante la tregua precisamente por su funcionalidad de oficina o *comptoir* del comercio de Levante. Además, esta Sociedad tenía fuertes vínculos con las sociedades y compañías holandesas del Báltico, norte de Europa, Escandinavia y Rusia, en especial con la *Moscovische Compagnie*, que aglutinaba a negociantes neerlandeses interesados en el comercio con Rusia. Esta compañía de Moscovia se había creado en 1554 y fue un importante antecedente de las sociedades por acciones en los Países Bajos. No es de extrañar que una copia del acta oficial de la institución de la *kamer der directeuren van den Levantsen handel en de navigatie in de Middellandsche zee* se encuentre justamente en el archivo de la *Oostersche handel en reederijen*, aglutinadora de los interesados en el comercio con el Báltico.

4. *El Straatvaart: una historia de larga duración*

La ruta del Mediterráneo evolucionó al ritmo de las relaciones diplomáticas con los estados y reinos a los que se vinculaba la larga red de

33. Ana CRESPO SOLANA, «El interés público y el interés particular: una visión comparativa en las representaciones de los mercaderes flamencos», en R. Vermeir, R. Fagel y M. Ebben, eds., *Agentes e identidades en movimiento. España y los Países Bajos, siglos XVI-XVIII*, Sílex, Madrid, 2011, p. 381.

34. CRESPO SOLANA, *El comercio marítimo*, pp. 32 y ss.

ciudades portuarias de su recorrido, como ya demostró, en el caso del comercio organizado desde Livorno, Marie Christine Engels.³⁵ En la década de 1660 las casas comerciales de las Provincias Unidas, de origen flamenco y judeo-sefardí muchas de ellas, establecieron negocios que requerían servicios y ofertas en las escalas con diversos puertos marítimos. Algunas firmas de Rotterdam y Middelburg, así como manufactureros y negociantes de Leiden, Haarlem o Brabante, solían desplazarse a Ámsterdam o enviaban intermediarios para cargar en las flotas de Levante. Era un negocio centralizado que se abastecía de los completos servicios de fletes, capital y barcos ofrecidos en Ámsterdam.³⁶ También fue determinante el hecho de que se hubiese producido el asentamiento de inmigrantes neerlandeses en muchas ciudades y puertos de los territorios de la Monarquía española. Generaciones de exiliados religiosos, políticos y económicos tomaron los reinos hispánicos como su sede habitual de residencia y negocios. Fueron una diáspora transmigrante que cambió de localización en varios momentos y cuyo comportamiento alentó los intercambios económicos y también culturales e ideológicos.³⁷

En varias coyunturas históricas, como durante la crisis de 1672 o ante los tratados de Utrecht, los intereses comerciales provocaron que en algunos estados provinciales surgiesen actitudes favorables a la paz, con excepciones y diferencias por provincias. Zelanda —orangista y antirrepublicana— recelaba mucho porque la paz con España podría reactivar el comercio desde el sur de los Países Bajos, que era para ellos una amenaza. Esta actitud ya la tuvieron en Münster y la repitieron en las negociaciones de Utrecht.³⁸ No obstante, las casas de comercio esta-

35. ENGELS, *Merchants, interlopers*, pp. 21-39.

36. StadsArchief, Amsterdam, Notarieele archieven (n.a.), 8572/1695, Fletamento de Claas Taan e hijos, y GAA, n.a., 10798/633.

37. Werner THOMAS y Eddy STOLS, «Vlaanderen en Castilië: Twee eeuwen gekruiste levenswegen», en *Catálogo de la Exposición Vlaanderen en Castilla y León, Op de drempel van Europa*, Fundación las Edades del Hombre, Amberes, 1995, pp. 1-23.

38. Manuel HERRERO SÁNCHEZ, *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2000, p. 38.

ban interesadas en reforzar los negocios con España, clave para el desarrollo de sus rutas de conexión. Estos mercaderes necesitaban monopolizar los accesos a muchos enclaves de puertos-factorías, los cuales estaban, en muchos casos, en el interior o muy próximos a los territorios de la Monarquía Hispánica. Ello permitía a las compañías holandesas controlar amplias zonas de producción, algo que también realizaban en los territorios americanos de Guayana —Surinam—³⁹ y las Antillas, sobre todo tras la fundación de la West-Indische Compagnie —Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales, o WIC, por sus siglas— en 1621. El marco jurídico que en cierta forma inspiró la tregua de paz y comercio de 1609, acordada en el Tratado de Amberes, podría tener un antecedente cercano en la paz entre España y las ciudades hanseáticas de 1607, que significó el retorno de los privilegios comerciales de los alemanes residentes en ciudades españolas, y del cual se beneficiaron las colonias flamencas, la Ilustre y Noble nación flamenca de Sevilla y Cádiz. El Tratado de 1607 con la Hansa se tendría también en cuenta por los plenipotenciarios holandeses en Münster a la hora de solicitar privilegios fiscales y comerciales en suelo español. Este tratado, al igual que el firmado unos años antes, en 1604, con Inglaterra, e incluso la propia tregua, paliaron mucho los programas antiextranjeros y la guerra económica española. De alguna manera, supuso el final de una etapa que, sin duda, inició una regresión en la política imperial ofensiva española. A partir de esta década, la *Societëit*, al igual que la compañía creada en Inglaterra en 1605 para el comercio de Levante, estaba en su origen muy relacionada con Venecia y condicionada por las rivalidades con el Imperio otomano, sobre todo a partir de 1645. De hecho, en el caso británico, la fundación de esta compañía dio lugar a la primera embajada británica en Constantinopla, hacia 1606.⁴⁰ El comercio holandés con esta área geográfica se corresponde también con los intereses sobre el comercio con Escandinavia. Hacia 1600 muchas

39. Ana CRESPO SOLANA, *América desde otra frontera. La Guayana holandesa (Surinam), 1680-1795*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2006.

40. Léon GALIBERT y Clément PELLÉ, *Historia de Inglaterra*, Imprenta del Imparcial, Barcelona, 1844, p. 490.

casas comerciales holandesas lograron adelantarse a las inglesas enlazando Moscú y el norte de la península escandinava con el *negotiemoe-der* —el negocio madre, lo llamaban los holandeses—, el Báltico. El año de 1648, con la paz definitiva de Holanda con España en Münster, no supuso, en la práctica, muchas novedades en relación con lo que ya acontecía, debido a la fuerte interdependencia estructural existente. En Münster, como en estos anteriores tratados, se confirmó la regulación de la navegación procedente del norte de Europa con diversos puertos españoles, al tiempo que se otorgaban prerrogativas a ingleses y holandeses incluso en la América española. Ni los embargos ni el decreto del Treinta por Ciento —conocido como el decreto Gauna— lograron detener una realidad que parecía no tener ya vuelta atrás y que ahora era subrayada políticamente. Esa estructura preexistente del comercio holandés en España aprovechó la ruta del *Straatvaart* para conectar mercados y reforzar el eje entre el Báltico y las áreas hispanas. Casi puede decirse que la paz era una necesidad imperiosa por la demanda de los mercados, algo que también se vio en las negociaciones diplomáticas previas a la firma del 30 de enero de 1648, que cronistas como Nicasio Martin van Velle subrayan en sus obras.⁴¹

La cooperación político-militar fue inherente al trasfondo de estas relaciones comerciales hispano-neerlandesas durante la segunda mitad del siglo xvii. En esta etapa las Provincias Unidas aún desempeñaron un cierto papel intermediador, aunque condicionado por su ambigua rivalidad y su alianza con Francia o con Inglaterra. Esta cuestión fue determinante en el cambio de régimen político en 1672, aunque en las dos últimas décadas de esta centuria, tras la proclamación del estatúder

41. Martin Nicasio VAN VELLE, *Fiel y verdadera balança de las Provincias Unidas en que se pesan las conveniencias de la paz y de la guerra y ahora se establecen las deseadas paces entre Felipe IV y los Señores Estados Generales de Holanda*, escrito en Valencia, 12 de mayo de 1649, dedicado por el autor al Conde de Oropesa. *Colección de documentos inéditos para la Historia de España. Correspondencia diplomática de plenipotenciarios en Munster y Tratado de Munster entre S.M.D. Felipe IV y los Sres. Estados Generales de las Provincias Unidas, 30 de enero de 1648*, Tomo 82, Biblioteca del Palacio Real de Madrid, V. COL. Pas. 4792.

Guillermo de Orange como rey de Inglaterra —Guillermo III—, varía de signo. Básicamente, las transformaciones producidas a partir de esa fecha son resultado de la política anglo-holandesa en el devenir de los tratados de reparto de la Monarquía y de la declaración de la guerra contra Luis XIV de Francia en oposición a sus designios para el gobierno de la Monarquía Hispánica. El Tratado de La Haya, en 1650, y el firmado en 1673 no solo ratifican Münster, sino que incidieron aún más en las reglas de cooperación comercial y en la navegación entre puertos españoles y holandeses. En general, todas estas directrices se cumplían, aunque pronto empezó a haber problemas con los pasaportes, donde debía especificarse la carga de los navíos con el sello de los oficiales del Almirantazgo. El Tratado de La Haya llegó a incluir tres novedades: que los oficiales del contrabando evitasen las visitas a los buques holandeses en puertos españoles, una reducción de la lista de mercancías prohibidas —y susceptibles de ser consideradas como contrabando— y una mayor permisibilidad con relación a lo que se entendía como delito de «comercio con el enemigo». Este delito otorgaba a las autoridades portuarias españolas la competencia de embargar y confiscar navíos y cargamentos. Y los mercaderes tenían que solventar el problema mediante el pago del indulto. Este tratado pretendía subsanar los abusos a los que los mercaderes eran sometidos, aunque en un par de décadas esto se terminaría, a causa de las exigencias del comercio francés de que no se diese este trato de favor a holandeses y a ingleses. Estas cuestiones produjeron, durante la guerra de sucesión más que en cualquier otro momento, curiosos comportamientos de cooperación local en el marco de una neutralidad activa por parte de los mercaderes.⁴² Después de la firma del Tratado de La Haya de 1650, la República logró mantener un trato de favor con su antigua dominadora al menos hasta 1667, y los

42. NA, Archief Admiraliteit, Invr. 10. Diciembre de 1693. Problemas en Cádiz con el comerciante Abraham Sadeler. Ana CRESPO SOLANA, «Cooperation or Neutrality? How the war affects business strategies. The Case of Cadiz (1700-1740)», en É. Schnakenbourg, dir., *Neutrals and Neutrality in the Atlantic World during the Long Eighteenth Century (1700-1830). A global approach*, Les Perséides, Béccherel, 2015, pp. 31-59.

problemas empezaron a venir relacionados con dos cuestiones: las crisis políticas internas entre partidos proorangistas y republicanos y el marco cada vez más hostil producido por la competencia entre Inglaterra y Francia, principalmente debido a las acciones de esta última por agenciarse beneficios económicos y, sobre todo, políticos de la próxima crisis sucesoria de la Corona de España. Los años siguientes, entre 1667 y 1674, disminuyen los obstáculos legales para el comercio de extranjeros en España, pero es un período en el que los holandeses se vieron obligados a luchar contra otras presencias extranjeras en suelo español, entre las que destacaban los franceses y los genoveses;⁴³ y, para colmo, se enfrentaron a un duro cambio de régimen interno y una nueva realidad política que los acabaría uniendo más con Inglaterra, para bien y para mal, después de las guerras anglo-holandesas entre 1665 y 1667 y entre 1672 y 1674 y, sobre todo, después de la paz de Nimega (1678), que dio fin a la llamada «guerra de Holanda».⁴⁴

En este contexto, España y Holanda acometerán negocios de Estado, de forma paralela a su diplomacia comercial en los puertos: los asientos para la construcción naval⁴⁵ y la extracción de la sal de Andalucía.

En primer lugar, los negocios relacionados con la extracción de sal constituyeron una cuestión de fuerte carácter político-económica que está muy relacionada con los intereses que las casas de comercio e importantes miembros de la aristocracia neerlandesa, incluido el príncipe de Orange, tenían en el sur de la península ibérica. La gran época de la extracción de sal de Cádiz se alargó entre 1680 y 1709 aproximadamen-

43. Ildefonso PULIDO BUENO, *Almojarifazgo y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740: contribución al estudio de la economía en la España moderna*, Artes Gráficas Andaluzas, Huelva, 1993, p. 8.

44. Ana CRESPO SOLANA, «Guillermo III de Orange y la sucesión de la Monarquía Hispánica (1680-1702)», en J. M. Bernardo Ares, coord., *La sucesión de la Monarquía Hispánica: personas, gobierno, fueros, guerra y paz (1665-1725)*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 2006, pp. 77-104 y p. 81.

45. NA, Inventaris van de Admiraliteit van Amsterdam in Spanje, 1678-1689, en Buitengewoon gezant van Willem III in Spanje, 1680-1687, leg. 10. Carta de 13 de septiembre de 1692.

te, aunque mucho después, en la década de 1740, algunos negociantes de Cádiz embarcaron sal con destino a Ámsterdam a bordo de buques holandeses, como fue el cargamento realizado por el comerciante flamenco Joseph Ignacio Beyens en 1742 en el buque holandés *El Samuel Joven*.⁴⁶ Los negocios de la sal fueron paralelos a una serie de empréstitos que los Estados Generales dieron a la Hacienda Real española, por cuenta de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, y que supuso la devolución a la misma de 9.715 florines en mayo de 1684.⁴⁷ No era nada extraordinario, ya que el gobierno de la República había realizado empréstitos a la Corona para diversas cuestiones e incluso costeó servicios de la embajada de España en La Haya. En 1682 ya había tenido que satisfacer la Corona un libramiento para que el ministro José de Veitia Linaje devolviese una cantidad a los Estados Generales;⁴⁸ y en 1690 incluso le ordenó a la Casa de la Contratación de Sevilla que pagase las deudas atrasadas, adelantando dinero del asiento de negros y de las rentas de las salinas de Andalucía.⁴⁹

En segundo lugar, la intervención de los holandeses en la construcción naval española, fundamentalmente con la importación de madera, aunque con una larga historia antecedente que se podría remontar a la crisis de la Armada de 1588, tiene un nombre relevante en la segunda mitad del siglo XVII y a comienzos del XVIII: la familia Pels. Andres Pels y sus hijos fueron muy activos como miembros de la *Societët*, pero además habían establecido negocios de asiento para el avituallamiento de pertrechos a la Corona española como armadores y constructores de navíos.⁵⁰ Los hermanos Rodrigo y Gilberto Mels recibieron el encargo de construir ocho navíos con destino a la Armada de España por un

46. Archivo Histórico Provincial Cádiz (AHPC), Pr. N, 9/1604, fols. 52 y v.

47. Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, 604, Expediente 61, 7 de mayo de 1684.

48. AHN, Estado 604, Expediente 42. Consulta de Consejo de Estado, 29 de abril de 1682.

49. AHN, Estado, 604, Expedientes 43 y 44, 20 de julio de 1690.

50. AHN, Estado 604, Asiento de pertrechos para la Armada española de Andries y Juan Lucas Pels.

precio convenido por el Almirantazgo de Ámsterdam, entre 1683 y 1686.⁵¹ Después de la guerra de sucesión, continuaron negocios con España hasta, al menos, el año 1758, en el que tenemos un balance de cuenta por valor de 24.860 pesos escudos a su favor.⁵² Según ha indicado Femme Gastra, en 1725, los hermanos Andries y Juan Lucas Pels eran dos de los más adinerados inversores de la Cámara de Ámsterdam, con un capital de 75.000 florines.⁵³ Como se verá, la organización de este comercio, su mantenimiento y financiación era posible gracias a los intereses entre las casas de comercio organizadas en redes y la imprescindible cooperación de las colonias en los puertos de escala, que actuaban como unas rentables y prácticas factorías.

La alineación holandesa con Inglaterra en contra de la política imperialista de Luis XIV perjudicó de forma notable a las casas de comercio neerlandesas, sobre todo en la ciudad donde tenían una de sus más importantes factorías: Cádiz. En 1699 el gobierno español ordenó confiscar los bienes de los negociantes holandeses en dicha ciudad.⁵⁴ Además, se les exigía el pago de indultos desproporcionados y se les administraban castigos de confiscación, a pesar de las solicitudes de los Estados Generales y de clamar que Inglaterra y Holanda eran «dos potencias muy unidas a España y con buenas relaciones».⁵⁵ Y esto sucedía en un contexto en el que los representantes y plenipotenciarios holandeses se mostraban abiertamente austracistas.⁵⁶ El gobierno del rey-estatúder, Guillermo III de Orange, fomentó la unión con Inglaterra con objeto de poner fin al imperialismo francés. Durante el gobierno del rey-esta-

51. AHN, Estado 604, expedientes 55-58, 17 de enero de 1686.

52. StadsArchief Amsterdam, n.a., 12344/511, Ámsterdam, 21 de diciembre de 1758, en concepto de pago por envío de pertrechos navales.

53. Femme S. GAASTRA, «The Amsterdam capital market and the Dutch East India Company» en H. A. Diedericks y D. Reeder, eds., *Cities of Finance*, Royal Netherlands Academy, Ámsterdam, 1996, pp. 200 y ss.

54. NA, Archief Admiraliteit, leg. 30, Carta del comerciante Francisco Blanco a Francisco de Schonembergh, Madrid, 19 de mayo de 1702.

55. *Idem*, leg. 10, Carta de 23 de diciembre de 1692.

56. *Idem*, leg. 10, Carta de 9 de enero de 1693, Schonenberg al condestable de Castilla.

túder —estatúder en la República en 1672 y monarca inglés en 1689 hasta su muerte, en 1702—, las cuestiones comerciales de Holanda pasaron a un segundo plano contextualizadas en los problemas derivados de la ascensión de Luis XIV y de Francia como gran potencia imperialista en Europa. Esta circunstancia afectó en cierto sentido a las firmas comerciales del comercio de Levante con oficina abierta en Cádiz, aunque una gran parte de estas lograron redirigir sus negocios al mercado americano. Como dato importante hay que indicar que, en 1700, 162 firmas comerciales embarcaban productos de distintas procedencias, en especial del Báltico, en la flota del *Straatvaart*. Sin embargo, la situación del comercio mediterráneo en los años finales del siglo XVII conoce una inflexión notable, y al menos 65 de ellas (40,1 %) usaban los navíos de la flota del Mediterráneo para redirigirse a América vía Cádiz.⁵⁷

Tras la muerte del rey-estatúder, el nuevo régimen republicano intentó restablecer relaciones comerciales con los puertos españoles, pero las relaciones políticas hispano-neerlandesas experimentarían altibajos, producto de la nueva situación internacional y el, a veces, ambiguo posicionamiento de la República como aliada y competidora de Inglaterra. Por su parte, la República Holandesa experimentó no un declive o crisis, como en algunas ocasiones se ha dicho, sino lo que Jan de Vries denominó *achteruitgang* —o «regresión»—.⁵⁸ En realidad, la crisis de 1672 promovió que las élites mercantiles de la República Holandesa se decantaran más por una mayor influencia en la diplomacia multilateral, sobre todo a partir de 1702, durante el gobierno del pensionario Anthonie Heinsius. De acuerdo a la información obtenida de la documentación notarial de Ámsterdam, desde finales de la década de 1680 se manifiesta un incremento notable de la autoridad de los burgomaestres de las ciudades. Estos desempeñaban puestos en las corporaciones mercantiles y, a su vez, fueron diputados de los Estados Generales en La Haya. Fueron un importante grupo de presión durante la toma de decisiones sobre las posibles alianzas territoriales de la República Ho-

57. CRESPO SOLANA, *El comercio marítimo*, p. 42, *passim*.

58. JAN DE VRIES, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw*, Ellerman Harms, Ámsterdam, 1959, pp. 27 y 28.

landesa. Ello se aprecia, por ejemplo, en las representaciones que Nicolaes Witsen, burgomaestre de Ámsterdam, llevó a cabo en nombre de la *Directie* para reactivar las buenas relaciones en concordancia con los intereses del comercio del Báltico.⁵⁹

A comienzos del siglo XVIII, tras un largo proceso dividido en dos fases previas —una transición del Mediterráneo al Atlántico, liderada por España y Portugal en sus períodos álgidos de expansión colonizadora; y una fase de europeización del Atlántico, que venía desde comienzos del siglo XVII, definida por la lucha por monopolizar áreas productivas y mercados americanos y africanos—, se asiste finalmente a un auge del sistema de estados europeos, que llevaron a cabo políticas dinásticas y económicas de cara a competir por la hegemonía atlántica y que, a la larga, daría la supremacía a Estados Unidos. Ello influyó en la conexión holandesa tanto con el Mediterráneo como con el Atlántico, aunque se empezó a producir una mayor participación en los mercados americanos vía Cádiz y de forma directa desde Ámsterdam.⁶⁰ Esta geopolítica fue determinante también para la vinculación tanto de la economía báltica como de la mediterránea a los avatares Atlánticos. Tras el fallecimiento, en 1702, de Guillermo III, rey de Inglaterra y príncipe de Orange, la República Holandesa —alentada por las nuevas actitudes de los pensionarios— inicia un cambio en su política exterior, que se hizo efectivo a partir de 1705 con el distanciamiento por parte de las élites mercantiles republicanas de la política de Londres. Hacia 1720, año de la muerte del pensionario Anthoine Heinsius, Holanda y España recuperaron sus relaciones comerciales, las cuales fluyeron, con altibajos de tipo político principalmente, hasta 1747.⁶¹

59. StadsArchief, n. 5026: Archief van de Burgemeesters; missiven aan de Burgemeesters, leg. II5.

60. Ana CRESPO SOLANA y Wim W. KLOOSTER, «La República Holandesa y su posición en el contexto colonial americano después de Utrecht», *Anuario de Estudios Americanos*, 72, 1 (2015), pp. 125-148; Hans-Otto KLEINMANN, «Der atlantische Raum als Problem des europäischen Staatensystems», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 38 (2001), pp. 7-30.

61. CRESPO SOLANA, «Guillermo III de Orange», pp. 78-104.

En algunos momentos, la prudente neutralidad de la República Holandesa colocó a esta en una posición ventajosa para la salvaguarda de su navegación con los mercados ibéricos y mediterráneos. Sin embargo, aún quedaba la guerra de sucesión por finalizar y la actitud de la República era poco menos que ambigua. Dicha vaguedad estaba condicionada por su alianza con Inglaterra, por un lado, y por la defensa del comercio holandés en España, por otro. En relación con este segundo punto existía una serie de amenazas, como el incremento del comercio hispano-francés y su influencia en la política comercial. Entre 1699 y 1702, los estadistas franceses en la Corte española se dedicaron a fastidiar a holandeses e ingleses en lo relativo a aquellas prerrogativas conquistadas en tratados de comercio, tal como clamaba el representante austracista holandés Francisco Schonenberg.⁶² De hecho, la declaración de guerra por el bloque anglo-holandés de 1702 produjo un Real Decreto —11 de junio de 1703— para la expulsión de ingleses y holandeses de los reinos de la Monarquía.⁶³ El temor de las clases mercantiles neerlandesas a perder la «causa común» logrará, tras la vuelta del régimen republicano en 1702, revivir el deseo de paz y comercio con España, y los holandeses, aunque con la boca pequeña, reconocerán oficialmente a Felipe V como rey de España. Además, comienza un lento proceso de desavenencias con Inglaterra que se verán reflejadas, por cierto, entre otras cosas, en la mala situación en la que la República Holandesa saldrá de Utrecht, en comparación con los muchos privilegios comerciales que obtendrá Inglaterra. La vuelta al republicanismo comercial del pensionario Anthonie Heinsius, pero a la vez manteniendo una influencia diplomática desde La Haya,⁶⁴ reforzó el comercio con España en el Mediterráneo, y logró también en los tratados de

62. NA, Inventaris van de Admiraliteit, leg. 10, Carta de Schonenbergh al condestable de Castilla, 2 de diciembre de 1699.

63. AHN, Estado, 829/39, Decreto de 11 de junio de 1703. El decreto también se extendía a Flandes e Italia.

64. NA, Het Archief van Anthoine Heinsius, Inventaris Nummer: 3.01.19; CRESPO SOLANA, «Guillermo III de Orange», pp. 75-104. Una revisión en: I. Schmidt-Voges y A. Crespo Solana, eds., *New Worlds? Transformations in the Culture of Inter-*

Utrecht un «perdón general de embargos y bienes de los ciudadanos», así como la reclamación de lo procedido por la venta de los bienes de los mercaderes holandeses embargados y colocados a pública subasta.⁶⁵

A pesar de esta irregular situación política y diplomática, el comercio neerlandés en el Mediterráneo presentó unas características generales bastante uniformes, intrínsecas a la funcionalidad de los puertos de interconexión, si bien resultaba fluctuante el número de barcos que formaban el convoy y el de la escalada en los puertos. A lo largo de la ruta mediterránea se sucedía una cadena de puertos en la propia península ibérica y el origen del convoy se ubicaba en la isla de Texel, al norte de la provincia de Noordholland, lugar de reunión de las flotas que llegaban desde puertos bálticos tras la travesía del estrecho de Sund (Øresund). En Texel fondeaban, luego escalaban en diversos puertos franceses, ingleses e hispanos, cruzaban el estrecho de Gibraltar y se dividían después en dirección a diferentes destinos portuarios mediterráneos. Los núcleos de enlace del comercio holandés de Levante se especifican en esta logística de rutas marítimas: entre el Báltico y el *Oostzee* o mar del Norte, se vinculaban necesariamente los puertos de la península de Escandinavia, como Noruega, Estocolmo o Riga, con los almacenes sudeuropeos de productos coloniales.⁶⁶ En el camino entre Ámsterdam y Cádiz, la flota aprovechaba para vender y comprar diversos productos que luego cargaban hacia los diferentes destinos mediterráneos. Estas actividades tenían lugar en el marco de la agencia y consignación —sucursalidad—, desde el momento del apresto y salida de convoyes —con la correspondiente cadena de mano de obra co-

national Relations around the Peace of Utrecht, Routledge, Taylor & Francis, Londres y Nueva York, 2017.

65. *Tratado de paz ajustado entre la Corona de España y los Estados Generales de las Provincias Unidas de los Payses Baxos en Utrech, año de 1714*, impreso, BNE, R: 5/Ca 851-32 (Librería de Manuel Bot, Madrid, 1714).

66. Frederick SNAPPER, «De Generale Lijsten van de schepen die in de perioden 1758-1761 en 1783-1786 in Holland zijn binnengekomen», *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek*, Den Haag, (1979), pp. 26-45; CRESPO SOLANA, *El comercio marítimo*, pp. 106 y ss.

mercial— hasta los consignatarios de puertos. Junto a estos se hallaban las muchas compañías de armadores de buques —como los *reders*—, intermediarios a sueldo que contrataban un buque en nombre de un banquero o un pañero de otro centro urbano, o bien ofrecían el suyo propio, el cual abrían a la oferta pública de fletes.⁶⁷ Muchos de estos intermediarios fueron también protagonistas de viajes de comercio a diversas ciudades, lo que implicó el despliegue de una red de agentes a comisión que buscaban clientes para el productor, conseguían mercancías en consignación y se llevaban una comisión sobre la factura pagada previamente por el comprador al productor. Jan Willem Weluwenkamp describe esta práctica monopolística en el puerto holandés, donde cada comerciante y productor buscaba su propio mercado, sus propios clientes, intermediarios y servicios, y «para protegerse de la propia competencia en sí, los empresarios habrían de atraerse a los competidores que desarrollaban prácticas monopolísticas para la exportación. Son ellos los que conseguirán su propio mercado».⁶⁸ Era una navegación de interconexión de tan distintas pero tan complementarias áreas de mercado que el sistema de agencia y consignación estaba repleto de mecanismos mercantiles que los comisionistas practicaban, de manera que ponían en marcha un tráfico de dinero y de productos de todo tipo —*goederenhandel* o *warenhandel*—. Los comisionistas y los socios consignatarios desempeñaban también una labor de banca privada, consistente en guardar dinero en depósito para poder pagar las mercancías a la llegada de los barcos o de pagar a los acreedores en el puerto mediante letras de cambios, cartas de pago o pagarés de diverso tipo. En la mayor parte de las ocasiones estos mismos socios tenían un buen margen de libertad para invertir y desplegar sus propios negocios con dinero prestado o

67. StadsArchief Amsterdam, n.a 19814/353, Ámsterdam, 6 de abril de 1764.

68. Jan Willem VELUWENKAMP, *Ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt in de tijd van de Republiek. De Amsterdamse handelsfirma Jan Isaac de Neufville & Comp. 1730-1764*, Krips Repro, Meppel, 1981, pp. 22 y ss. La traducción es mía; he aquí la cita original: «[...] om zich tegen mededinging te berchermen zal de ondernemer monopolistisch concurrerende praktijken ten uitvoer hebben gelegd. Hij zal hebben gestreefd naar een eigen markt».

bien para desarrollar empresas con el dinero que tenían depositado en nombre de sus socios de otras ciudades. Esto era un mercado de vendedores ilegales de plata, muy evidente en el caso de Cádiz, basado en la funcionalidad de las factorías —escala portuaria más colonias de agentes y servidores de las casas de comercio—, que utilizaba las ciudades portuarias como centros neurálgicos y puntos nodales de consignación, sucursalidad, almacenaje y banca privada. Era un modelo de agencia que las redes flamenco-holandesas exportaron en toda la cadena de puertos en los que se instalaban y a los que arribaban navíos de su flota.

Tras un siglo xvii brillante, la década posterior a Utrecht fue difícil para las firmas comerciales. Sin duda, el comercio holandés con España, en general, atravesó momentos de inflexión, lo mismo que el que se hacía desde los puertos de las costas flamencas, con parciales interrupciones de los convoyes que desde allí llegaban.⁶⁹ Además, el cambio de régimen político dentro de la República y el estatuderato de Guillermo III de Orange, que también era rey de Inglaterra, como se ha señalado, afectó a los mercaderes neerlandeses. Por tanto, hubo momentos difíciles, como sucedió durante la guerra de sucesión española, cuando muchos de estos agentes tuvieron que salir de la ciudad obligados por las circunstancias o por la percepción de una crisis que entonces no se sabía si iba a durar muchos años. De hecho, en 1702, el cónsul de Cádiz, Giles Amias, afirmaba que «no hay buenos tiempos para los de esta nación».⁷⁰ Aun así, el comercio mediterráneo holandés logró superar las dificultades de la guerra de sucesión española gracias, precisamente, a los negocios de Cádiz, y fue entonces cuando, según parece, muchas de estas firmas empezaron a engrosar el capítulo americano como alternativa a los embarcos para los puertos mediterráneos. La narrativa intrínseca a ello la cuentan los propios mercaderes de Cádiz, como la firma de los hermanos Van Ysperen, que almacenaba en Cádiz productos tanto procedentes de América como del Mediterráneo. Tras la salida, en 1704, de uno de los Van Ysperen de Cádiz por ser protestante y

69. Joseph LEFÉVRE, *Études sur le commerce de la Belgique avec l'Espagne*, M. Larmartin, Bruselas, 1921, p. 51.

70. AHPC, p.n. 5/1009.

austracista, los negocios de la familia Brants, uno de sus principales socios en Ámsterdam, pasaron a ser depositados en la persona de un mercader de la nación flamenca, Christian van de Walle.⁷¹ Y otros negocios conectaban los puertos bálticos con el Mediterráneo a través de una escala de comisionistas entre Ámsterdam y los socios ubicados en Estocolmo, Riga o Arcángel. La flota del *Straatvaart* consigue remontar en la década de 1720, coincidiendo con la nueva apertura del comercio de Indias desde Cádiz y la participación cada vez mayor de neerlandeses en los registros de flotas, el nuevo sistema institucionalizado de navíos sueltos. Hacia el final de la década de 1720, los negocios particulares en ciudades como Bilbao, Cádiz, Málaga, Mahón o Barcelona, parecieron retomar el curso de los negocios, tal como lo demuestran algunas experiencias de las pequeñas colonias extranjeras en puertos cántabros o catalanes.⁷² En el siglo XVIII las flotas holandesas embarcaron con destino a la península ibérica la mayor parte de los productos que las regiones del sur de Europa demandaban de la península escandinava, Rusia y otros territorios aledaños del estrecho del Sund, entre ellos, material naval y madera para la construcción de navíos.⁷³ En realidad, una buena parte de los productos embarcados en el convoy procedían del Báltico, y se añadían manufacturas textiles, grano —destinado al Mediterráneo— y pequeña metalurgia —tenedores, cuchillos,

71. AHPC, p.n. 9/1583, fols. ilegibles, año 1720.

72. Román BASURTO LARRAÑAGA, *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1983, pp. 62, 72 y 89; Carlos MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la carrera de Indias: 1680-1756*, Crítica, Barcelona, 1981, pp. 56 y 112.

73. Rafal REICHERT, «El comercio directo de maderas para la construcción naval española y otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783», *Hispania. Revista Española de Historia*, vol. 76, 252 (2016), pp. 129-157; José L. GASCH-TOMÁS, Koldo TRÁPAGA MONCHET y Ana Rita TRINDADE, «Shipbuilding in times of war: Contracts for the construction of ships and provision of supplies in the Spanish Empire in the early seventeenth century», *International Journal of Maritime History*, vol. 29, 1 (2016), pp. 187-192; Nathan GALLAGHER, «A methodology for estimating the volume of Baltic timber to Spain using the Sound Toll Registers: 1670-1806», *International Journal of Maritime History*, 25 (2016), pp. 752-773.

menaje—, que eran embarcados en las flotas americanas en Cádiz. Según Le Moine de l'Espine, desde Málaga o Alicante se exportaban productos del agro andaluz para redistribuir en el Levante, como «frutas» españolas —«*spaanse-vruchten*» (*sic*)—: cítricos, frutos secos, aguardiente, vinos.⁷⁴ Sin embargo, una parte de este cargamento era transportado a Ámsterdam, desde donde se comercializaba por el Báltico. Los productos del agro mediterráneo y del sur peninsular eran muy cotizados en el norte de Europa, no solo porque constituían capítulos de la alimentación humana y de alta demanda en las regiones del Báltico, sino porque desempeñaban una función estratégica en los llamados fletes de retornos. El vino de Andalucía se solía vender en *veylinge* o subasta abierta. Era un producto que estaba acaparado por los grandes mayoristas del mercado y que era enviado a Hamburgo y otras ciudades del Báltico. De entre los productos agrícolas, algunos se cargaban en lastre —*geballast*—, como los garbanzos, en sacos a un precio de 43 florines por cada lastre, o la sal, producto que se usaba también como lastre e iba destinado a las industrias de salazón. También se importaba desde España para el norte de Europa: lana, hierro, aceite, tabaco, quina, materias tintóreas y productos de las colonias, como el cacao o el café. Estos productos, más baratos que los importados, al ser principalmente, materia prima y productos alimentarios, tenían un especial valor con respecto a la estrategia de los inversores, pues su finalidad era cubrir el flete de retorno de los navíos holandeses que habían hecho el trayecto desde los puertos marítimos nordeuropeos. En Bilbao la producción de hierro se encontraba en manos de comerciantes ingleses y autóctonos de la ciudad,⁷⁵ pero su comercio lo acaparaban los holandeses, principal motivo de competencia con sus rivales ingleses en el puerto.⁷⁶ De hecho, Bilbao era, después de Cádiz, uno de los puertos

74. Jacques LE MOINE DE L'ESPINE e Isaac LE LONG, *De koophandel van Amsterdam: Naar Alle Gewesten Des Werelds. Bestaande, In Eeen Verhandeling, Van De Waaren En Koopmanschappen ... Met Alle ... Nieuws Vermeerdert En Verbeterd*, Burgvliet, Rotterdam, 1753, cap. 8, pp. 123 y ss. *passim*.

75. BASURTO LARRAÑAGA, *Comercio y burguesía*, p. 89.

76. SNAPPER, «De Generale lijsten», pp. 30 y 31.

españoles más importantes en cuanto a entrada de buques holandeses, que cubrían los fletamentos de regreso con cargas de hierro.

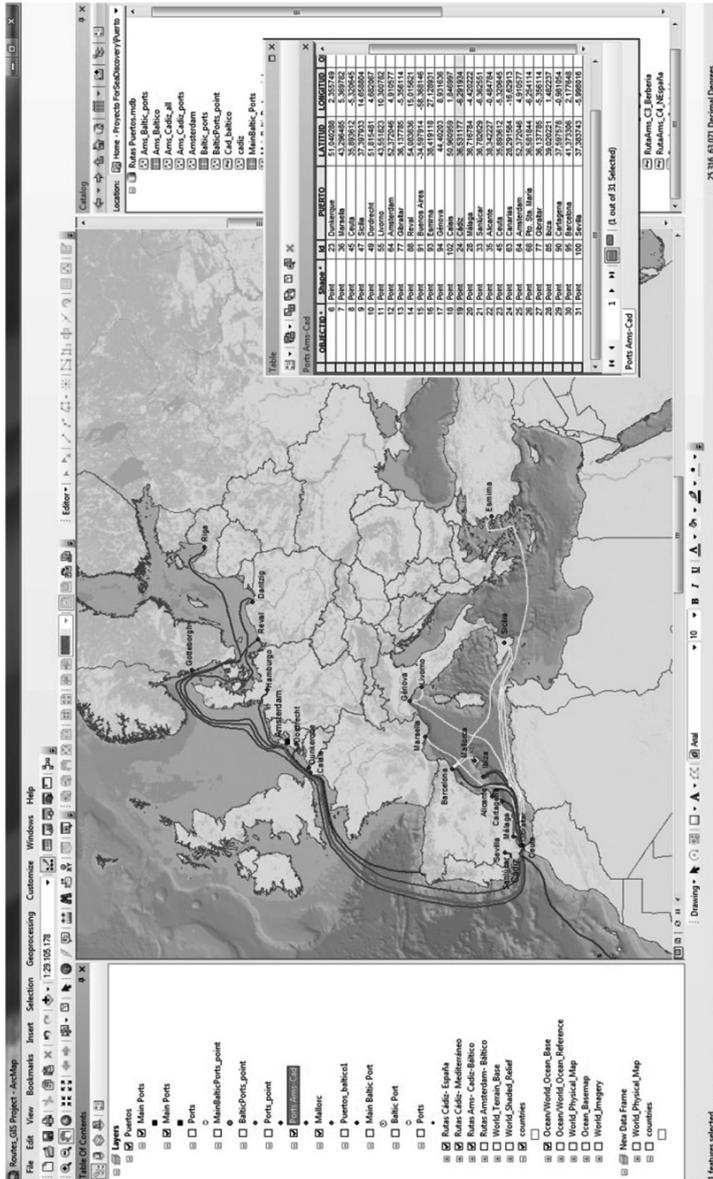


Imagen del Sistema de Información Geográfica con la visualización de la conexión entre puertos.

FUENTE: ForSEADiscovery database. Mapa elaborado por María José García Rodríguez.