

**Poder señorial, espacio fiscal y comercio: los diezmos de la mar, las rutas comerciales burgalesas y la casa de Velasco (1469-1559). Ensayo de interpretación de un proceso secular\***

**Seigneurial Power, Fiscal Space and Commerce: *Diezmos de la Mar*, Burgos's Merchant Routes and the Velasco House (1469-1559). Interpretation Essay of a Secular Process**

Luis Salas Almela  
Universidad de Córdoba

**Resumen:** En este texto se aborda, desde el punto de vista de la geografía fiscal y los equilibrios de poder políticos, el periodo en el cual los señores de la casa de Velasco, condestables de Castilla, ostentaron la gestión de los diezmos de la mar, principal renta percibida sobre el comercio exterior castellano a través de los puertos del Cantábrico. Teniendo en cuenta esta posición doblemente privilegiada de los Velasco, como principal poder señorial en la región y como gestores de dicha renta mercantil, ofrecemos un ensayo interpretativo global en torno al peso histórico que tales circunstancias institucionales y políticas tuvieron en la evolución de los distritos de cobro de esta renta y sus aduanas. Una evolución mediatizada de todo un sistema que, en última instancia, imprimió su sello sobre el esplendor del comercio lanero burgalés.

**Palabras clave:** Diezmos de la mar, Condestables de Castilla, Comercio exterior, Burgos

**Abstract:** From the point of view of the tax geography and paying attention also to the balance of political power, this article addresses the period in which the lords of the House of Velasco, constables of Castile, managed the main tax perceived over the foreign Castilian trade on its northern maritime border: the *diezmos de la mar*. Taking into account the doubly privileged position that the Velasco family enjoyed along this period –as main seigneurial power in this region and as assignees of this tax–, we offer a general interpretation of the historical meaning that such institutional and political circumstances had on the evolution of the fiscal districts of the diezmos and its customs. A mediated evolution of a whole system that, at the end, had an impact on the brightest period of the Burgos's wool trade.

**Keywords:** *Diezmos de la mar*, Constables of Castile, Foreign trade, Burgos

---

\* Artículo recibido el 9 de octubre de 2016. Aceptado el 24 de noviembre de 2016.

**Poder señorial, espacio fiscal y comercio: los diezmos de la mar,  
las rutas comerciales burgalesas y la casa de Velasco (1469-1559).  
Ensayo de interpretación de un proceso secular<sup>1</sup>.**

Los historiadores de la economía llevan algunos años empeñados en un amplio debate, sin duda muy fructífero, en torno al peso y función que las instituciones tuvieron en el conjunto de la economía en los periodos medieval y moderno de Europa<sup>2</sup>. Ahora bien, los términos de algunas de las aportaciones que han aspirado a dar visiones muy globales sobre la cuestión han estado quizá excesivamente focalizados tanto hacia la obtención de una valoración global en relación con el sistema económico en su conjunto –sostenida en torno al término *efficiency*–, como hacia un número muy limitado de agentes y fuerzas que entraron en juego en los equilibrios de poder que propiciaron la existencia y sostenimiento en el tiempo de esos marcos institucionales. En particular, por lo que se refiere al comercio, las asociaciones de mercaderes –catalogadas bajo la etiqueta de *guilds*, aunque con ella se aluda tanto a gremios propiamente dichos como a consulados y otras formas de asociación– han sido catalogadas por algunas aportaciones recientes como instrumentos de poder que, lejos de favorecer el desarrollo económico, sirvieron a unas elites cerradas que se acomodaron al amparo del poder establecido –representado por *rulers* que se identifican en exclusiva con los poderes centrales de monarquías o repúblicas–, perjudicando el libre mercado y, por tanto, resultando negativas para el conjunto de la economía europea<sup>3</sup>.

Desde el muy modesto ángulo de visión que ofrece el caso de estudio del que nos vamos a ocupar aquí, defendemos la necesidad de incluir otros agentes de poder para alcanzar un entendimiento más afinado sobre el complejo equilibrio entre intereses económicos, poderes políticos y articulación territorial. Proponemos así un ensayo de interpretación global del largo proceso de evolución de una renta –la de los diezmos de la mar entre mediados del XV y mediados del XVI– en el que integramos a otros agentes de poder –diferentes de los poderes centrales– que eventualmente tuvieron atribuciones sobre el desarrollo de la economía por medio del ejercicio de la fiscalidad, sino sobre todo tratando de dar cabida a las coordenadas del tiempo y el espacio –entendido éste último como realidad jurídica y culturalmente construido, dotado de personalidad jurisdiccional e histórica–, todo ello bajo la perspectiva de la historia fiscal<sup>4</sup>. En concreto, el ejercicio de la fiscalidad implica, en principio, una relación

<sup>1</sup> Proyecto de investigación de la Universidad de Córdoba, P.P 2015-2017, “Integración fiscal y financiera de un Imperio: Andalucía y México (1492-1630). Dinámicas locales en perspectiva global [HUM-0781]”.

<sup>2</sup> Sirva de botón de muestra la abrumadora diferencia de peso que media entre la importancia que otorgó a esta cuestión C.M. CIPOLLA –en cuyo trabajo de síntesis las instituciones figuran como factor siempre dependiente– en su ya clásica *Historia económica de la Europa preindustrial*, Madrid, Alianza Editorial, 1992 [1976] frente al peso mucho mayor que se otorga en la síntesis publicada en 2010, dentro de la serie “New Approaches to Economic and Social History” de la Universidad de Cambridge, a cargo de K. GUNNAR PERSON, *An Economic History of Europe. Knowledge, Institutions and Growth, 600 to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010.

<sup>3</sup> Véase, como representativo ejemplo, el libro de S. OGILVIE, *Institutions and European Trade. Merchant Guilds, 1000-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.

<sup>4</sup> Usando los términos que aplicara A.M. HESPANHA, *Vísperas de Leviatán. Instituciones y poder político (Portugal, siglo XVII)*, Madrid, Taurus, 1989; véase también D. ALONSO GARCÍA, “Crear espacios, cobrar impuestos. Los partidos fiscales de Castilla a principios de la Edad Moderna”, en L.

asimétrica de poder entre dos agentes –el que tributa y el que impone y percibe la carga– y que por tanto sólo tiene sentido referida a ese espacio construido. De hecho, la distancia a la que se situaba el *ruler* del *subject* estaba lejos de ser una constante, lo que nos remite al terreno más dinámico de la negociación.

\* \* \* \* \*

Entre el reinado de Enrique IV de Castilla y comienzos del de Felipe II, la casa de Velasco tuvo bajo su control, por merced regia, la gestión y cobro de la renta de los diezmos de la mar. Ya antes, todavía en el reinado de Juan II, el I conde de Haro había obtenido la gestión, durante seis años y por vía de secuestro, de algunas de las principales aduanas de cobro de esta renta, lo que, unido a los importantes juros que sobre los diezmos venían acumulando los Velasco desde comienzos del XV, prueba que el interés por su control venía de atrás<sup>5</sup>. Durante este lapso de tiempo casi secular, los Velasco pasaron de ser condes de Haro a obtener la dignidad –y lograr hacerla hereditaria– de condestables de Castilla y, un poco más adelante, fueron creados duques de Frías, ya en el reinado de los Reyes Católicos<sup>6</sup>. Tras este crecimiento genealógico-nobiliario late todo un proceso de consolidación y crecimiento de un notable poder señorial en un área vital de los territorios de la corona de Castilla como era el amplio entorno de Burgos y el noreste castellano en general<sup>7</sup>. Un fenómeno cuya impronta sobre la evolución fiscal e institucional de la región sigue siendo poco atendida en general o incluso totalmente ignorada en trabajos muy recientes<sup>8</sup>.

Por el contrario, consideramos que la posesión de los diezmos de la mar por los Velasco cabe ser interpretada como un factor fundamental por diversos motivos. Para empezar, tanto por la duración secular de la cesión como por la naturaleza compleja de la situación vivida, en el sentido de que se trató de una renta que era jurídicamente regia, que se percibía sobre el comercio exterior, pero que era cobrada por cuenta de un poder señorial. Del mismo modo, hay que tener en cuenta que la mediatización señorial de la renta en este tiempo afectó e implicó a un variado número de instancias de gran entidad, tanto urbanas –Burgos y la amplia cadena de antepuertos cantábricos–, como mercantiles –sobre todo el consulado de mercaderes de Burgos– y hasta soberanas –los

---

SALAS ALMELA, *Los ámbitos de la fiscalidad: fronteras, territorio y percepción de tributos en los imperios ibéricos (siglos XV-XVIII)*, Instituto de Estudios Fiscales-Arca Comunitaria, Madrid, 2011, pp. 41-56, 41-42.

<sup>5</sup> A. FRANCO SILVA, “Los condestables de Castilla y la renta de los diezmos de los diezmos de la mar”, en *En la España Medieval*, p.12 (1989), pp. 255-284, 257.

<sup>6</sup> A. FRANCO SILVA, *Entre los reinados de Enrique IV y Carlos V. Los condestables del linaje Velasco (1461-1559)*, Jaén, Universidad de Jaén, pp. 109-110; O. PEREYRA ALZA, *El señorío de los condestables de Castilla en el Norte de España. Dominio, patronazgo y comunidades*, Tesis Doctoral, Universidad de Cantabria, 2014, pp. 335-336.

<sup>7</sup> Sobre la relación del linaje con la ciudad de Burgos, véase FRANCO SILVA, “Los condestables de...”, op.cit, pp. 256-261; y A. MONTERO MÁLAGA, *El linaje de los Velasco y la ciudad de Burgos*, Burgos, La Esgástula, 2012.

<sup>8</sup> Tal es el caso, por ejemplo, del estado de la cuestión que ofrece I. VITORES CASADO, “Poder, hacienda y mercados en la cornisa cantábrica a fines de la Edad Media: balances y perspectivas para una visión de conjunto”, en I. VITORES CASADO, F.J. GOICOLEA JULIÁN, A. ANGULO MORALES y A. ARAGÓN RUANO (eds.), *Hacienda, fiscalidad y agentes económicos en la cornisa cantábrica y su entorno (1450-1550). Nuevos textos para su estudio*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2015, pp. 31-56.

reinos de Castilla, Navarra, Francia y Aragón—. Por todo ello, la huella de ese tiempo de gestión señorial sobre la renta debe, como mínimo, ser tenido en cuenta como un factor influyente. Nuestro propósito en este texto es ofrecer, a modo de avance, un balance general del peso que la gestión señorial tuvo en la definición y articulación de espacios, dinámicas y equilibrios de poder. Dentro de este amplio abanico de temas, nuestro interés se va a centrar principalmente en proponer hipótesis interpretativas respecto a los conflictos y consensos que se produjeron entre el poder señorial y las otras instancias afectadas, con un especial énfasis en la articulación de los distritos de cobro de los diezmos de la mar<sup>9</sup>.

### **Renta regia, gestores señoriales: el concepto fiscal y las aduanas**

Entrando en materia, hay que comenzar por reconocer que es poco lo que sabemos sobre los diezmos de la mar antes de mediados del siglo XV. Casi todas las fuentes de las que tenemos noticia datan precisamente del tiempo de la cesión por parte de Enrique IV a don Pedro Fernández de Velasco o, con mucha mayor abundancia aún, de las décadas inmediatamente posteriores. Sin embargo, precisamente las noticias de las que disponemos nos informan del proceso de transformación y adaptación de la renta a unas nuevas circunstancias en las que la geopolítica tuvo un papel fundamental, con hitos como la opción matrimonial aragonesa de la infanta Isabel a la hora de casar – con todas las implicaciones que ello tuvo en la política exterior de Castilla respecto a Francia y al propio reino de Aragón– o la conquista de Navarra por Fernando el Católico a comienzos del XVI.

Así mismo, la base conceptual sobre la que se percibían los diezmos de la mar resulta algo difusa. Cabe suponer que se trata de una evolución de la imposición temporal –después convertida en permanente– de tiempos de Alfonso X que fueron los diezmos aduaneros, cuyo tipo impositivo nominal era el 10%, aunque en origen estuviese exceptuado del pago el valor de las importaciones<sup>10</sup>. En apariencia, la definición era relativamente clara: debían tributar este diezmo todas las mercaderías que entrasen o saliesen del reino por mar en toda la cornisa cantábrica y Galicia. Sin embargo, por una parte, las excepciones y, por otra, la amplitud enorme del teórico distrito hicieron que la definición de la renta se complicase bastante<sup>11</sup>. Para empezar, ya desde comienzos del siglo XV la renta tendió a perder su carácter de renta exclusivamente impuesta sobre el comercio marítimo, al integrar los diezmos anteriores que se venían percibiendo en aduanas cuyo objetivo era hacer tributar a los tráficós que transitaban por vía terrestre entre Castilla y los reinos de Aragón y Navarra, como

<sup>9</sup> Una visión mucho más amplia del proceso, en comparación con otros casos de estudio, en L. SALAS ALMELA, *Diezmos de la mar y almojarifazgos: fiscalidad señorial, poder regio y comercio exterior en Castilla*, (en prensa).

<sup>10</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo viejo y seco, o diezmo de la mar de Castilla (s. XIII-XVI) (Aportación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana)*, San Sebastián, Grupo de Camino de Historia Donostiarra, 1983, pp. 7-22; M.A. LADERO QUESADA, *Fiscalidad y poder real en Castilla (1252-1369)*, Madrid, Editorial Complutense, 1993, pp. 164-173; resulta también de gran interés la taxonomía de rentas y el estudio de su origen que ofrece J.D. GONZÁLEZ ARCE, *La fiscalidad del señorío de Villena en la baja Edad Media*, Instituto de Estudios Albacetenses, Albacete, 2002, pp. 273-275.

<sup>11</sup> H. LAPEYRE,, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1981, pp. 78-79.

veremos. Por otra parte, por lo que respecta a los diezmos como imposición tributaria sobre las importaciones, dado que la casuística del transporte de mercancías susceptibles de pagar era amplísima y el destino de consumo de esos bienes podía ser, en principio, cualquier lugar de Castilla, se terminó difuminando la aparente claridad del distrito de cobro y de sus subdivisiones.

No por casualidad, sobre esa indefinición territorial trató de construir parte de su argumentación uno de los abogados de los condestables de Castilla después de que, en 1559, Felipe II procediese a reintegrar la renta en su Real Hacienda. Conviene recordar brevemente las circunstancias de la toma de posesión regia para hacer inteligibles las ideas desarrolladas por el letrado. Según parece, Felipe II tenía advertido a algún agente –individuo cuya identidad no se ha podido aclarar– del entorno del condestable don Pedro para que informase al rey con toda la celeridad posible del fallecimiento de este señor, cuya mala salud anunciaba su inminente final desde hacía meses. Nada más tener noticia de la defunción de su vasallo, Felipe II dictó dos cédulas en Madrid, el 16 de noviembre de 1559, por las que ordenaba al corregidor de Vizcaya tomar posesión en nombre de la corona de la renta de los diezmos de la mar, acto jurídico que se debía realizar en las aduanas de las villas de la costa. Sin embargo, el heredero del condestable, su sobrino don Íñigo de Velasco, marqués de Berlanga, se había logrado anticipar a la acción regia en algunas de las principales aduanas de cobro de los diezmos, emitiendo sus propios documentos de toma de posesión y recudimientos pertinentes para que los dezmeros de su tío prosiguiesen cobrando la renta en su nombre sin solución de continuidad<sup>12</sup>.

Este asunto era importante en la medida en la que las cédulas regias –y tras ellas, los argumentos desarrollados por la fiscalía en el pleito– fundaban en buena medida su justicia en el riesgo en el que se había encontrado la renta de perderse por falta de continuidad en el cobro<sup>13</sup>. Conviene decir que con ello la fiscalía estaba también aludiendo al pleito sucesorio sobre el conjunto del mayorazgo de los Velasco que se estaba dirimiendo por entonces en la Real Chancillería de Valladolid, circunstancia que debilitaba mucho la posición negociadora del nuevo condestable. Con estos antecedentes, aunque superado el escollo del pleito sucesorio, los letrados del condestable, en un memorial impreso de hacia 1563, desarrollaron una interesante diferencia entre el concepto mismo de la renta objeto de disputa y los lugares en los que se percibía, las aduanas, catalogadas como meros instrumentos de cobro. Con ello, se estaba tratando de desmontar la idea de que los actos jurídicos de toma de posesión de las aduanas, incluso en el caso de que el rey pudiera demostrar que se había adelantado al condestable en algunas de ellas, atañesen a la naturaleza misma del concepto fiscal en discusión. Así, afirmaba que

“pues como es notorio, este derecho de cobrar y llevar los dichos diezmos de todas las mercaderías que entran por mar en Castilla por Vizcaya y las cuatro villas es universal y no consiste en las aduanas en donde se cobra, sino en la entrada de las dichas mercaderías”.

<sup>12</sup> FRANCO SILVA, por su parte, considera que la acción regia *cogió de improviso* al heredero. En “Los condestables [...]”, 276.

<sup>13</sup> Archivo Histórico Nacional-Sección Nobleza [en adelante AHN-N, *Frías*, C. 553, d. 13, memorial del pleito de hacia 1565.

Dicho en otros términos, sólo con que un dezmero hubiera comenzado a actuar de parte de los Velasco en alguna aduana antes de que lo hiciera ningún otro por cuenta regia se debería dar por asumida la toma de posesión íntegra de la renta. Demostrado esto, la acción del rey podía ser calificada como despojo. En conclusión, se afirmaba que el condestable no se había limitado a tomar posesión de las aduanas, sino del diezmo en sí<sup>14</sup>. De este modo, según la lógica del abogado señorial, la renta la generaba el mero tránsito de las mercancías, de tal forma que la multiplicación del número de aduanas respondería sólo a la buena voluntad del gestor de la misma para facilitar el pago a unos mercaderes cuya obligación era buscar al dezmero para satisfacer los derechos devengados de su actividad. Ciertamente, era una forma posible, dotada de una sólida lógica interna, de presentar la evolución del sistema de cobro, pero que además encerraba en sí toda una memoria del tiempo transcurrido desde la cesión regia.

En todo caso, más allá de sus aduanas, la renta de los diezmos de la mar se terminó vinculando, en un proceso del que nos vamos a ocupar a continuación, con la ciudad de Burgos, en la medida en la que esta ciudad se asentó como el principal mercado exportador de lanas de Castilla. Ahora bien, el proceso de intercambio de mercancías entre regiones distantes y sometidas a soberanías diversas implicaba una serie de mecanismos en los que entraban muchos factores, uno de los cuales era el transporte. Unos factores cuya evolución tendió a no resultar favorable a Burgos, cuya supremacía mercantil en el norte castellano fue incontestable hasta la fundación de Bilbao. Y, sin embargo, la vieja cabeza de Castilla supo mantener un papel crucial al menos durante todo el siglo XVI y convivir con su competidora vizcaína, en parte gracias a *llegar primero* –en referencia a la fundación de su consulado, como ha sostenido González Arce<sup>15</sup>–, pero también gracias a otros factores que hasta ahora no han sido suficientemente tenidos en cuenta.

### **Rutas comerciales y fraudes: la delimitación del espacio**

El peso del marco normativo –en nuestro caso, de la carga impositiva– sobre la economía de Antiguo Régimen tiene quizá un interesante botón de muestra en la influencia que una determinada renta tenía en la práctica del intercambio. Que el aumento de la duración y la complejidad del transporte encarece el precio final del producto parece fuera de discusión, de modo que si la implantación de una determinada renta provocaba el alargamiento de las rutas y la sustitución del camino más cómodo por otro más tortuoso parece claro que, siquiera de forma indirecta, este hecho nos permite valorar como influyente el peso de esa carga fiscal sobre la ruta y las mercancías que por ella transitaban. Se trata de una valoración indirecta y más cualitativa que cuantitativa, pero innegable.

Tal venía siendo el caso de los diezmos de la mar, ya desde comienzos del siglo XV, aunque con una serie de interesantes matizaciones institucionales. En efecto, ya en

<sup>14</sup> AHN-N, *Frías*, C. 553, d. 13.

<sup>15</sup> J.D. GONZÁLEZ ARCE, “La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)” en *Miscelánea Medieval Murciana*, XXXIII (2009), 77-97, 78.

1448 sabemos que los arrendadores por cuenta regia de los diezmos de la mar en el área de Burgos tuvieron que hacer frente a una forma de fraude consistente en el desvío de la ruta de ingreso de algunas mercancías procedentes del norte de Europa desde los puertos cántabros y vascos hacia los asturianos y gallegos. Un aumento considerable de las distancias de transporte, tanto marítimas como sobre todo terrestres, cuya única causa y justificación era la de evitar el pago de los diezmos de la mar en las aduanas más directamente vinculadas a Burgos. Más aún, esa modificación y alargamiento de la ruta ni siquiera tenía por objeto evitar el pago completo de la renta, sino que el factor que lo provocó fue la negociación de algunos mercaderes burgaleses –y esto es importante subrayarlo– con diversas autoridades de los puertos del oeste de la cornisa cantábrica, tanto señores de villas marítimas como simples dezmeros, para proceder a una tributación sensiblemente menor. Al tener noticia de este hecho, Juan II emitió en sucesivos momentos de su reinado –coincidiendo con nuevos contratos de arriendo o con reclamaciones de los afectados– una cédula en la que se denunciaba un concierto que, en resumidas cuentas, implicaba una rebaja del 80% de la carga tributaria cobrada a los “paños e otras mercaderías” que entraran por los puertos del Cantábrico occidental. El rey tomaba directamente parte en la disputa porque aquella competencia –considerada desleal– por atraer actividad mercantil implicaba un daño a quienes habían arrendado la renta y, por tanto, indirectamente, a su real hacienda. Mucho más interesante para nosotros es la solución que el rey trató de aplicar, consistente en la división de facto de la renta de los diezmos de la mar en dos ramos: por una parte, las mercaderías que se descargasen en los puertos de Galicia y Asturias y, por otra, una zona que abarcaría las costas de Cantabria y el País Vasco, cuya proyección al interior coincide, más o menos, con el partido fiscal de las rentas ordinarias regias al que David Alonso alude como Castilla Norte<sup>16</sup>. Ello implicaba la creación o modificación de dos aduanas, situadas en los puertos terrestres de Rabanal y San Martín de las Arenas, que serían en adelante de paso obligado para las mercaderías que se pretendieran pasar a Castilla desde los puertos del Cantábrico occidental<sup>17</sup>.

Por otra parte, las disposiciones de Juan II denunciaban también un comportamiento similar en el este del distrito, detectado en este caso en los dezmeros de Calahorra, los cuales llevarían tiempo tentado a mercaderes extranjeros a traer sus mercaderías por tierra para pasarlas por sus aduanas, en las que se les harían rebajas considerables. Se trataba de cambiar al menos una parte sustancial de las rutas marítimas por otras terrestres, en este caso pasando por el reino de Navarra y, quizá, por el de Aragón. En concreto se denunciaba que ese tráfico incluía paños y tejidos de Malinas, Ypres, Brujas y Londres, fundamentalmente. Unas procedencias de las mercancías que implicaban con seguridad escalas intermedias en Burdeos o en algún puerto de la costa vasco-francesa. De este modo, las viejas rutas terrestres entre reinos ibéricos –cuyo sistema de guardas ya había fijado Pedro I en 1351<sup>18</sup>– se habrían visto integradas o reutilizadas en intercambios de mucha mayor amplitud. Juan II dispuso en

<sup>16</sup> D. ALONSO GARCÍA, “Crear espacios [...]”, op.cit, pp. 53-55.

<sup>17</sup> AHN-N, *Frías*, C. 551, D. 8, traslado a petición del condestable de Castilla de un recudimiento de los diezmos de la mar, fechado en 1538, en el que se recogen disposiciones de 1412, 1447 y 1453. La mención a los abusivos descuentos practicados en los puertos del oeste y a los puertos de montaña puestos para el control del mismo aparece así mismo en el arrendamiento de los diezmos de 1453. L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], op.cit, p. 19.

<sup>18</sup> M.A. LADERO QUESADA, *Fiscalidad y poder...*, op.cit, pp. 157-164.

consecuencia que las mercaderías que entrasen por los obispados de Osma y Calahorra debían dezmar de igual forma que si se introdujesen en Castilla por vía marítima. Del mismo modo, en adelante esa tributación específica se atribuía al diezmo de la mar de Castilla, siendo exigible, para no ser tenidas por descaminadas las mercancías, un albalá firmado por los arrendadores de dicha renta. Una disposición que habría que pregonar por “todos los puertos de la tierra” integrados en la red aduanera de los diezmos, además de en los citados obispados<sup>19</sup>.

De esta forma, cuando unos años más tarde Enrique IV –el 1 de abril de 1469– cedió por vía de empeño parte de la renta de los diezmos de la mar al sucesor del I conde de Haro, don Pedro Fernández de Velasco –futuro condestable de Castilla–, la renta de los diezmos de la mar ya estaba dividida en dos espacios diferenciados. La parte occidental, de mucho menor valor en términos económicos, afectaba al reino de Galicia y Asturias, mientras que la parte del león era la oriental, centrada en unas rutas que aspiraban a monopolizar tanto la importación de bienes de consumo en la Castilla interior como la salida de lanas. Es interesante hacer notar que tanto la división por grandes áreas como la cesión a los Velasco se produjo, según los datos de Basas Fernández y Rahn Phillips, en el momento inicial del gran despegue del comercio lanero burgalés<sup>20</sup>. En todo caso, la parte cedida al conde de Haro no sólo era la más jugosa sino además también la más vinculada a sus intereses señoriales, hasta el punto de que, de hecho, el distrito de cobro de los diezmos se superponía y abarcaba la mayor parte de los territorios bajo señorío de los Velasco, integrando también un nivel jurisdiccional más, en este caso delegado, como era la jurisdicción de la merindad de Castilla Vieja, cedida con carácter hereditario al padre de don Pedro de Velasco, conocido en las crónicas como “el buen conde de Haro”<sup>21</sup>.

Quizá como reflejo del intento de evitar los problemas previos, pero también sin duda con objeto de reforzar su control político sobre Burgos por medio de un sólido pacto con sus elites mercantiles, tenemos numerosos indicios directos e indirectos de que los condestables de Castilla procuraron gestionar los diezmos de la mar con métodos suaves y, a partir de un cierto punto, abiertamente pactados con los grandes comerciantes de lana de la ciudad del Arlanzón. Así, por ejemplo, en 1503 el condestable don Bernardino de Velasco pactó con el consulado de Burgos la actualización del placarte de precios de las diversas mercancías que tributaban en las aduanas bajo su control<sup>22</sup>. Es importante señalar que aquél arancel menciona por primera vez, según confirma también a partir de sus datos Modesto Ulloa, las aduanas de las cuatro villas de la mar, poniendo de manifiesto una tendencia a la expansión aduanera<sup>23</sup>. Se puede sostener así que el distrito de la renta de los diezmos de la mar se fue transformando a lo largo del siglo XV como consecuencia de la acción de varias

<sup>19</sup> AHN-N, *Frías*, C 551, D, 8, “Traslado...”, 1538 [1443].

<sup>20</sup> M. BASAS FERNÁNDEZ, *El consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, CSIC, 1963, apéndices y tablas; según C. RAHN PHILLIPS, el pico de exportaciones se sitúa en 1550, en “The Spanish Wool Trade, 1500-1780”, en *The Journal of Economic History*, 42 (1982), 775-795.

<sup>21</sup> R. SÁNCHEZ DOMINGO, *El régimen señorial en Castilla la Vieja. La casa de los Velasco*, Burgos, Universidad de Burgos, 1999, pp. 101-145.

<sup>22</sup> AHN-N, *Frías*, C. 551, D. 26, “Nómina de los precios que se pagan e acostumbran pagar al señor condestable”, 30 de mayo de 1503.

<sup>23</sup> M. ULLOA, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1986 [1977], p. 314

fuerzas e intereses mercantiles, normativos y señoriales, al tiempo que las propias condiciones geográficas y de equilibrios políticos imponían límites al nivel tributario.

Ya a mediados del siglo XVI, aprovechando la debilidad política del linaje de los Velasco –por entonces enfrascados en una agria disputa sucesoria–, el conde de Ribadeo volvió a poner sobre la mesa el problema de las rutas mercantiles alternativas a la burgalesa –rutas cuyo único atractivo era la elusión fiscal– al pactar con los mercaderes de Valladolid y de Medina del Campo unas condiciones fiscales muy ventajosas si introducían en el reino y sacaban de él sus mercaderías a través de su puerto señorial<sup>24</sup>. Conviene señalar que se trata de un problema que no era único ni exclusivo de la cornisa cantábrica, como pone de manifiesto la disputa por atraer actividad mercantil que, también a mediados de la centuria del quinientos, se estaba produciendo entre el duque de Medina Sidonia y los administradores del almojarifazgo mayor de Sevilla<sup>25</sup>. Lo que todo ello pone de manifiesto es que la participación de entidades jurisdiccionales de señorío en la fiscalidad exterior suponía una complejidad añadida a un delicado equilibrio en el que la instancia regia, lejos de tener como horizonte principal la aplicación de una política económica –con el objetivo del fomento de la producción o la mejora de las condiciones de desenvolvimiento del mercado, por ejemplo– se guiaba por un afán fundamental de explotación fiscal.

### **La expansión hacia la costa del sistema de aduanas**

En 1577, una descripción general de las rentas regias cobradas en Castilla dividía los diezmos de la mar en varios ramos. Por una parte, mencionaba un grupo principal de espacios en el noreste del Cantábrico, aludidos como Vizcaya, Guipúzcoa, las Cuatro Villas y Castilla, junto al cual añadía los diezmos de la mar de León y, por último, los del Principado de Asturias. Al primer grupo de rentas se atribuía un valor anual de 186.666 ducados, mientras que los diezmos de León sólo alcanzaban los 2.666 y los de Asturias apenas llegaban a 1.000<sup>26</sup>. De la evolución del sistema de cobro de los diezmos que hemos podido ver en el apartado anterior se desprende una división del espacio similar a la que ofrece esta descripción. Así, junto a la separación establecida en los puertos cantábricos entre orientales y occidentales, se percibe otra diferencia del espacio fiscal en sentido norte-sur –es decir, distinguiendo entre los puertos de mar y su franja de influencia en el interior–, división de la que ahora nos vamos a ocupar con más detenimiento<sup>27</sup>. Según recoge Díez de Salazar, las primeras aduanas dezmeras en término históricos se encontraban en la costa y en el interior guipuzcoanos: Guetaria, Mondragón, Motrico, Salvatierra, Tolosa, Segura y San Sebastián. Se trata de una

<sup>24</sup> M. ULLOA, *La Hacienda Real* [...], op.cit, p. 308.

<sup>25</sup> L. SALAS ALMELA, “Un portillo para el señorío cercado: el distrito fiscal de Sanlúcar de Barrameda, la aduana de Sevilla y el paso de la Berraca (1568-1609)”, en L. SALAS ALMELA, *Los ámbitos de la fiscalidad: fronteras, territorio y percepción de tributos en los imperios ibéricos (siglos XV-XVIII)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales-Arca Communis, 2012, 57-76.

<sup>26</sup> British Library, *Harley*, 3.315, fols. 30r-v, “Relación de todos los maraverdies que Su Majestad tiene de rentas en estos reinos de España, Nápoles, Sicilia y Milán”.

<sup>27</sup> I. VITORES CASADO sostiene, por el contrario, que los diezmos de la mar otorgaban “una cierta unidad o semejanza” a la cornisa cantábrica, afirmación que quizá tenga sentido en un marco comparativo con otras rentas regias con distritos de cobro más definidos, pero no si nos detenemos en el análisis de los diezmos de la mar en sí. En “Poder, hacienda [...]”, op.cit, p. 43.

primitiva división que aparece vinculada a los tributos percibidos sobre las ferrerías guipuzcoanas y que este mismo autor relaciona sin duda con el diezmo viejo y seco, pero no, en cambio, con el comercio exterior<sup>28</sup>. De ser esto cierto, la inclusión de la tributación de las ferrerías en el ramo del diezmo sería meramente accidental, afirmación que conviene poner en tela de juicio a partir de los datos de que disponemos.

Desde nuestro punto de vista, a la luz de las disposiciones de comienzos del siglo XV y atendiendo sobre todo a la importación, se puede decir que esa división del espacio fiscal estaba inspirada por un concepto diferencial del territorio según el cual el interior castellano sería el área de destino y consumo de lo importado, mientras que una franja todavía muy amplia e indeterminada, pero más o menos identificable con el área montañosa de Galicia, Asturias y Cantabria y sus costas, vendría a ser poco más que la solución de continuidad necesaria que vinculaba los mercados con el océano. Un territorio que, más aún carecería de instituciones de representación susceptibles de negociar con la corona por cauces más o menos normalizados. Tan sólo Vizcaya y Guipúzcoa quedarían parcialmente fuera de este esquema, al ser las áreas donde primero se comenzaron a cobrar rentas sobre el comercio exterior, donde se disponía de una red más densa de aduanas y donde las Juntas Generales constituían una referencia esencial de negociación<sup>29</sup>. No obstante, a pesar de ello, no podemos dejar de avanzar que Guipúzcoa era también un territorio en el que la carga tributaria fue sensiblemente menor que en el resto y en el que, más aún, ese nivel impositivo tendió a fosilizarse en porcentajes muy bajos y sobre el intercambio de un número muy reducido de mercancías, lo que implicaba que comparativamente la carga tributaria global disminuyese en la medida en que los tráficos se diversificaban con nuevos productos<sup>30</sup>. Por último, hay que tener en cuenta también que buena parte de las villas de la costa vasca estaban expresamente exentas de tributación alguna por los bienes importados para el autoconsumo, caso por ejemplo de Bermeo<sup>31</sup>. Así pues, ante todo, esta primera y muy somera aproximación al despliegue de la infraestructura aduanera parece responder a un índice de urbanización muy bajo de la cornisa cantábrica, lo que implicaría un nivel también escaso de consumo local de las manufacturas del exterior que con más frecuencia nutrían estos intercambios: los tejidos de calidad, asociados a ciertos niveles de consumo y lujo, más propios de las poblaciones grandes que del ámbito rural.

Ahora bien, esa característica diferencial –desde el punto de vista fiscal– del área marítimo-montañosa que era su menor nivel de tributación o su práctica exención, dependía así mismo de una circunstancia económica más amplia: su participación activa en los circuitos internacionales o su ausencia de ellos. Bajo este punto de vista, la consolidada excepción guipuzcoana del *diezmo viejo y seco* respondería, por un lado, a su naturaleza jurídica –en el sentido de que pudo tratarse de la adaptación de una renta previa, percibida sobre el comercio exterior por vía terrestre, a las nuevas realidades mercantiles por vía marítima– como, por otro lado, a que esa conversión de un diezmo seco en marítimo se produjese en fecha temprana. Por lo que respecta a la primera

<sup>28</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], op.cit, p. 16.

<sup>29</sup> I. VITORES CASADO, “Poder, hacienda [...]”, op.cit, p. 32-35.

<sup>30</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], op.cit, p. 16-17.

<sup>31</sup> AGS, RGS, leg. 148.002, D. 135, 1480; AHN-N, *Frías*, C. 551, D. 8, “Traslado autorizado [...] de un recudimiento de los diezmos de la mar”, 12 de diciembre de 1412.

cuestión, conviene recordar que cabe rastrear su origen en el fuero navarro que gozó San Sebastián, concedido en un tiempo, por tanto, anterior a su incorporación a la corona de Castilla<sup>32</sup>. Con respecto a la precocidad, que claramente responde al temprano desarrollo del comercio que discurría por los puertos guipuzcoanos, no puede dejar de lado que está relacionada también con la existencia en su *hinterland* de ferrerías susceptibles de proveer de cargamentos de exportación para los tornaviajes a los buques de transporte en los que habían viajado los textiles de importación, compartiendo protagonismo con las lanas<sup>33</sup>. Así, por ejemplo, el arancel de 1453, que cita Díez de Salazar, al referirse a las mercaderías exportadas susceptibles de tributar diezmo en aquella provincia, menciona expresamente en primer lugar al “fierro e lanas”<sup>34</sup>. Por el contrario, las zonas marítimas de Cantabria, Asturias y, en un principio, Vizcaya, al carecer a fines del siglo XIV de una significativa producción de mercancías susceptibles de ser cargadas en los tornaviajes, se limitaban a ser lugares de tránsito esporádico entre los circuitos marítimos y los mercados urbanos de la meseta castellana.

Por su parte, el exiguo cobro impuesto sobre las ferrerías guipuzcoanas –de tan sólo 0’5 maravedís el quintal producido– podría ser también una forma de compensar tanto la técnica de cobro indiscriminada –sobre la producción en lugar de sobre la exportación– como por la propia condición fronteriza de la provincia y el respeto al orden jurídico previo a su integración política<sup>35</sup>. Hay que tener en cuenta, además, desde el punto de vista de la naturaleza de la exacción, que el diezmo viejo, al no mantener su cualidad original de renta *ad valorem* –como sí lo habían hecho los portazgos, que derivaron de este modo en diezmos aduaneros<sup>36</sup>–, se fue fosilizando, tanto por el hecho de que las tasas se hicieron fijas como por el hecho de que las mercancías incluidas en los placartes correspondientes también se mantuvieron inalteradas, en un momento en el que los intercambios se estaban diversificando notablemente. Sea como fuere, aunque la filiación histórica de las diversas rentas se mueva en el terreno de las hipótesis, la propia nomenclatura de este *diezmo viejo y seco* indica tanto un origen remoto como el ámbito fundamentalmente terrestre de su cobro inicial. A pesar de todo ello, el diezmo seco, en la medida en que se había ido integrando en el sistema aduanero castellano, terminó por tratar de ser equiparado al resto de diezmos aduaneros. Así, cuando a comienzos del siglo XVI se intentó actualizar los aranceles en todo el distrito de los diezmos de la mar –incluida Guipúzcoa–, aquel derecho consolidado generó un largo contencioso entre los condestables y las Juntas Generales de la provincia, como veremos.

Sea como fuere, la clave que nos ilumina la división espacial norte-sur en el conjunto del distrito radica en la ubicación de las aduanas para el cobro del diezmo de la

---

<sup>32</sup> A.J. MARTÍN DUQUE, “El fuero de San Sebastián: tradición manuscrita y edición crítica”, *Príncipe de Viana*, 227 (2002), pp. 695-716 [texto originalmente publicado en 1982]; J.D. GONZÁLEZ ARCE y J. GIL SÁEZ, “El puerto de San Sebastián...”, *op.cit.*, pp. 87-88. Agradezco encarecidamente a uno de los informantes anónimos de este artículo sus útiles comentarios respecto el origen del diezmo viejo y seco así como las referencias bibliográficas relativas al tema que aquí se citan.

<sup>33</sup> Sobre los puertos guipuzcoanos y, en particular, de los de San Sebastián, véase J.D. GONZÁLEZ ARCE y J. GIL SÁEZ, “El puerto de San Sebastián y su cofradía de mareantes de Santa Catalina (1450-1550)”, *TST*, 21 (2011), pp. 84-111.

<sup>34</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], *op.cit.*, p. 19.

<sup>35</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, sin embargo, desvincula la producción de dichas ferrerías de las exportación. En *El diezmo* [...], *op.cit.*, p. 9.

<sup>36</sup> J.D. GONZÁLEZ ARCE, *La fiscalidad...*, *op.cit.*, pp. 265-283.

mar hasta bien avanzado el siglo XV, todas ellas –a excepción de las guipuzcoanas– situadas en puertos de montaña y lugares de paso interior de los caminos que comunicaban los puertos con las ciudades. En efecto, a mediados del XV, cuando Juan II emitió un recudimiento para el cobro de los diezmos de la mar, las aduanas que cita como puertos principales entre Castilla y la costa guipuzcoana se encontraban en Vitoria y Orduña<sup>37</sup>, mientras que los pasos aduaneros principales hacia Vizcaya y Cantabria serían Valmaseda y Medina de Pomar –situadas ambas en el camino entre Burgos y los puertos de Laredo y Santander– y, sobre todo, Orduña y Briviesca –hitos del camino que conectaba Burgos con Bilbao y los puertos de su entorno–. Ciertamente, algunos de estos puertos y pasos aduaneros eran redundantes por estar situados sobre la misma arteria principal –caso, por ejemplo, de Valmaseda, Medina de Pomar y la propia aduana de Bilbao–, lo que pone de manifiesto la tupida ramificación que poseían los caminos de la meseta hacia el Cantábrico<sup>38</sup>.

Ya al final del periodo, cuando Felipe II retomó la renta de los diezmos de la mar para su real hacienda, el peso relativo de la red de aduanas se había modificado, incluyendo como principales otros puertos y villas de paso. Así, de forma más o menos institucionalizada y sólo parcialmente coincidente con la reorganización de Pedro I en 1351, parece que seis eran las aduanas que ejercían como cabezas de partido –o, cuando menos, cuyo rango jerárquico las situaba por encima de las aduanillas, seguramente al ser residencia de jueces o dezmeros de mayor rango– en la estructura madurada bajo la gestión de los Velasco: Briviesca, Medina de Pomar, Orduña, Valmaseda, Castrourdiales y Laredo<sup>39</sup>. De ellas dependían, de uno u otro modo, aduanas menores como las de San Vicente y Santander en Cantabria, o Vitoria, Tolosa y Salvatierra para el área del País Vasco, a las que aún habría que sumar las de Bilbao y San Sebastián. Apenas unos años después de producido el cambio de titularidad de la gestión de la renta, ya encontramos todo un rosario de aduanas cuya fecha de implantación no podemos precisar por falta de información concreta relativa a los años de posesión señorial, como son Irún, Deva, Motrico, Villafranca y Zumaya<sup>40</sup>. En resumidas cuentas, la presencia de estructuras aduaneras en ciertas localidades parece responder a dos posibles causas: la condición de vía de paso hacia el mercado de consumo de productos de importación o su condición de villa o área productora de bienes de exportación.

### **A través del señorío de los Velasco: pactos y poderes**

Las cortes de Valladolid de 1447 solicitaron al rey Juan II que no arrendase la renta de los diezmos de la mar a ningún señor de villas, abadengo, behetrías o encomiendas en aquella región<sup>41</sup>. Una petición que se vino a producir el año en el que concluyó una década de arrendamientos ganados por compañías encabezadas por

<sup>37</sup> AHN-N, *Frías*, C. 551, D. 8, 15 de abril de 1447.

<sup>38</sup> Un elenco completo de puertos y su guardas correspondientes para la percepción de los diezmos aduaneros a mediados del XIV en M.A. LADERO QUESADA, *Fiscalidad y poder...*, op.cit, pp. 165-166.

<sup>39</sup> AHN-N, *Frías*, C. 553, D. 13, memorial impreso; para una aproximación al concepto de partido fiscal en esta época véase D. ALONSO GARCÍA, “Crear espacios [...]”, op.cit, p. 42.

<sup>40</sup> Datos publicados por L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo [...]*, op.cit, p. 54.

<sup>41</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo [...]*, op.cit, p. 21.

prominentes judíos vitorianos y sostenidas sobre redes de fiadores con importante presencia en el propio territorio en el que se cobraban los diezmos<sup>42</sup>. Sin embargo, menos de dos décadas después, Enrique IV iría mucho más allá al cedérselos a los Velasco sin fecha específica de devolución. Mucho más allá porque, como linaje, los Velasco venían construyendo su fortuna familiar en torno a la gran urbe realenga que era Burgos, expandiendo su poder tanto en el interior de la ciudad como en su vasta área de influencia. Así, al tiempo que desde mediados del siglo XIV fueron ampliando sus estados señoriales en el norte de la actual provincia de Burgos y sus contornos – integrando villas tan importantes como Haro, en la actual Comunidad de La Rioja, o Herrera de Pisuerga, en la provincia de Palencia–, no dejaban de tratar de mediatizar la política urbana<sup>43</sup>. Dos procesos que se desarrollaron, como no podía ser de otro modo, en disputa con otros linajes que trataban de lograr el mismo fin. Así sucedió principalmente con los Salazar por lo que respecta a la proyección territorial hacia el Cantábrico<sup>44</sup> y con los Estúñigas en lo que atañe al interior de la ciudad<sup>45</sup>.

Por todo ello, los Velasco no constituían precisamente un poder exógeno en la región en la que se cobraba el diezmo de la mar. Por el contrario, conviene insistir en que sus posesiones jurisdiccionales se extendían por buena parte del territorio sobre el que se diseminaban las aduanas en las que se percibía el diezmo. Más aún, la cronología de la construcción de ese estado señorial y la distribución de las tierras a él agregadas por merced regia parecen apuntar hacia un temprano deseo –que podemos datar ya a fines del siglo XIV– por parte de los Velasco de controlar los pasos y rutas del comercio burgalés hacia los puertos cantábricos. Más aún, debemos tener en cuenta también otros dos intentos de expansión señorial de los Velasco, pese a que no fructificaron al fin, pero que apuntaban en idéntico sentido. Por un lado, la propia merced originaria de Enrique IV cuyo incumplimiento dio lugar a la cesión de los diezmos de la mar, consistente en el señorío de una villa o ciudad de 1.000 vecinos, con castillo o fortaleza. Una merced que podría haber estado orientada, en los deseos de don Pedro de Velasco, hacia algunas ciudades concretas del entorno de sus señoríos, siendo las candidatas posibles, por sus dimensiones, Logroño y Vitoria<sup>46</sup>. Por otro lado, habría que contar también el intento del I duque de Frías, ya en tiempos de los Reyes Católicos, de hacerse con el señorío de Vizcaya o de algunos de sus puertos, del que nos ocuparemos en el próximo epígrafe.

Esta cuestión resulta relevante en lo que a nosotros concierne en la medida en que la coincidencia o superposición de jurisdicciones en cabeza de un mismo agente de

---

<sup>42</sup> La presencia de estos importantes hombres de negocios judíos había sido mucho mayor en los arrendamientos de la década anterior. I. VITORES CASADO, “Compañías vascas en torno al arrendamiento y recaudación de la renta de los diezmos de la mar de Castilla a fines de la Edad Media”, en D. CARVAJAL de la VEGA, J. AÑÍBARRO RODRÍGUEZ e I. VITORES CASADO, *Redes sociales y económicas en el mundo bajomedieval* Valladolid, Castilla Ediciones, pp. 241-263.

<sup>43</sup> Un mapa de los estados señoriales de los Velasco y de otros grandes linajes señoriales burgaleses en A. MONTERO MÁLAGA, *El linaje* [...], op.cit p. 135.

<sup>44</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], op.cit, p. 23; J.R. DÍAZ DE DURANA, “Sobre la justificación del poder nobiliario e hidalgo en la obra cronística del canciller Pedro López de Ayala y de Lope García de Salazar”, en E. GARCÍA FERNÁNDEZ (ed.), *El poder en Europa y América: mitos, tópicos y realidades*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2001, 69-94.

<sup>45</sup> A. MONTERO MÁLAGA, *El linaje* [...], op.cit, p. 62-72.

<sup>46</sup> AHN-N, *Frías*, C. 551, d. 19, “Privilegio original de los diezmos de la mar”, 1 de abril de 1469.

poder convertía a los Velasco y a sus ministros y delegados en jueces y parte en casos de impagos relativos al diezmo. Ello creaba las condiciones para que se pudiese dar un mecanismo viciado, cuya manifestación sólo se ha detectado en un momento muy concreto del primer cuarto del XVI, consistente en la proliferación de incautaciones de mercaderías por parte de los guardas de las aduanas del diezmo precisamente en villas y lugares pertenecientes al condestable. En tales circunstancias, al no existir una figura de juez específico para todo el distrito de cobro de los diezmos, las apelaciones de las sentencias de los guardas y dezmeros sólo podían encaminarse a las justicias del lugar en el que se hubiera producido la incautación, es decir, a delegados de la justicia señorial de los Velasco. Unos jueces cuya imparcialidad pusieron en duda los miembros del consulado de Burgos en 1515, apelando a la reina Juana, a la que solicitaron que crease la figura de juez de aduanas con jurisdicción sobre todo el distrito de cobro de los diezmos y cuya sede judicial radicase en alguna ciudad de realengo<sup>47</sup>.

Basas Fernández no aclara en qué quedó este caso y a nosotros tampoco nos consta que, antes de 1560, el cargo de juez de los diezmos de la mar llegase a crearse. Es posible que la coincidencia de una situación de inestabilidad en el gobierno de la hacienda castellana con la reciente entrada en el gobierno del mayorazgo de los Velasco de un nuevo señor –el condestable don Íñigo, II duque de Frías, que comenzó a gobernar en 1512– fuese la causa del proceder abusivo y poco atento a las sutilezas de los equilibrios de poder heredados que denunció el consulado en 1515. Sin embargo, lo realmente significativo es que ese tipo de abusos, pese a existir las condiciones idóneas para ello, no se registrasen ni antes ni después, lo cual apunta en una doble dirección. Por una parte, parece claro que el condestable y los mercaderes burgaleses buscaron una forma de coexistencia pacífica, fórmula que venían practicando desde tiempo atrás y cuyos reflejos se encuentran en la mismísima cédula de creación del consulado de Burgos, en la que se preveían ventajas fiscales relativas a los diezmos de la mar a los miembros de la institución<sup>48</sup>. En este sentido, la más que notoria ausencia de conflictos en la gestión de los diezmos –pensemos, por comparación, en la infinidad de roces que encontramos en la gestión de los almojarifazgos sevillanos en aquellos mismos años– así lo indica. Por otra parte, el propio pacto entre el poder señorial y el consulado, que llevaba implícita una caracterización de los mercaderes basada en la pertenencia a dicha institución, dejaba sin embargo, a efectos fiscales, como juez ejecutor y árbitro sobre el terreno, al condestable de Castilla y sus delegados. Esa capacidad de discernir o discriminar entre mercaderes mejor o peor tratados en las aduanas es, en nuestra opinión, la clave de bóveda que hace tan especial y codiciada para cualquier agente de poder –incluida la gran nobleza territorial– la posesión o control de rentas sobre el comercio exterior. Se trata, al fin y al cabo, de una herramienta que potenciaba enormemente la consideración de esos poderes semipúblicos como factores a tener en cuenta en las relaciones entre monarquías, al menos en su dimensión mercantil.

<sup>47</sup> M. BASAS FERNÁNDEZ, *El consulado* [...], op.cit, p. 188-189.

<sup>48</sup> M. BASAS FERNÁNDEZ, *El consulado*[...], op.cit, p. 192-202.

### Navarra, Aragón y Guipúzcoa: cambios en una frontera terrestre

A fines del siglo XV y principios del siglo XVI, la provincia de Guipúzcoa se enfrentó a los Velasco a cuenta del cobro del diezmo viejo y seco que, como sabemos, se percibía en dicha provincia. Para entonces, las relaciones entre *los vizcaínos* –usando los términos empleados por Mosén Diego de Valera– y la casa de Velasco tenían una larga historia, incluso con episodios de enfrentamiento armado. El propio cronista acusó al I condestable de la casa de Velasco de haber sido el causante del deterioro de las relaciones que su padre había sabido mantener con los vizcaínos, a los que Alonso de Palencia sumaba expresamente los guipuzcoanos<sup>49</sup>. El episodio más sonado tuvo lugar durante la guerra civil castellana entre Enrique IV y su hermana Isabel, cuando don Pedro Fernández de Velasco logró que el monarca castellano le concediese la gobernación “con poderes de virrey” de Vizcaya y Guipúzcoa, cargo proyectado según Franco Silva como primer paso para la adquisición del señorío completo. Así, el flamante gobernador trató de poner paz entre los bandos señoriales locales, pero con la vista puesta en la extensión de su propio poder sobre la costa oriental cantábrica. La resistencia local llegó hasta el punto de que los antiguos bandos enemigos de Avendaños y Mújicas se uniesen y ofreciesen al conde de Salinas que los encabezase. La derrota de Pedro Fernández de Velasco en mayo de 1471 representó el fin de sus aspiraciones al señorío de Vizcaya, dejando un clima muy tenso como herencia<sup>50</sup>. No obstante, el peso señorial de los Velasco en la frontera nororiental de la corona de Castilla era tan abrumador y su posicionamiento político tan cercano a los reyes que, en 1497, en el contexto de las guerras con Francia, los Reyes Católicos nombraron de nuevo al condestable don Bernardino de Velasco Capitán General de la frontera de Navarra, Vizcaya y Guipúzcoa<sup>51</sup> y, de nuevo, Carlos V haría lo propio durante la Guerra de las Comunidades. En este marco, volviendo al litigio entre Guipúzcoa y la casa de Velasco a cuenta de los diezmos de la mar, conviene recordar que para Díez de Salazar se trató de un conflicto más o menos nuevo cuyo origen judicial –datable a fines de la década de 1470– fueron las elevadas tasas reclamadas por los Velasco. Bajo este punto de vista, las reclamaciones de la provincia sólo vendrían a dar voz a los mercaderes<sup>52</sup>. Sin embargo, plantear así la cuestión limita mucho el alcance del debate que se produjo, cuyo centro pasó a ser la defensa del autoconsumo y la posibilidad de expansión de las exportaciones de las ferrerías guipuzcoanas, trascendiendo así en buena medida el estrecho marco de las reclamaciones de los transportistas.

De hecho, podemos deslindar ambas reclamaciones como dos problemas de naturaleza diversa, cada uno de ellos con toda probabilidad avivado por uno de los dos cargos regios con responsabilidades muy amplias sobre la provincia concedidas a los Velasco: el de gobernador en 1471 y el de capitán general en 1497. El primer problema, concerniente a los derechos de tránsito, estalló en 1478 –o al menos es la fecha de la primera causa de la que tenemos constancia, citada por el mismo Díez de Salazar– con

<sup>49</sup> D. de VALERA, *Memorial de diversas hazañas*, Madrid, 1878, Biblioteca de Autores Españoles, Tomo LXX, p. 62; la cita de Alonso de Palencia en A. FRANCO SILVA, *Entre los reinados* [...], op.cit, p. 16; este mismo autor también recoge la cita de Valera en p. 19.

<sup>50</sup> A. FRANCO SILVA, *Entre los reinados* [...], op.cit, p. 19 y 55-66. La cita entrecomillas, que el mismo autor recoge, es de Enríquez del Castillo.

<sup>51</sup> A. FRANCO SILVA, *Entre los reinados* [...], op.cit, p. 110 y pp. 147-150.

<sup>52</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], op.cit, p. 25.

motivo del cobro por parte de los dezmeros de los Velasco de una partida procedente de Navarra con destino a Guetaria y San Sebastián. La primera villa, al parecer, no tenía privilegio de exención tributaria para las mercaderías de dicha procedencia, mientras que la segunda sí los tenía —e, incluso, serían actualizados tras el incendio de 1489—<sup>53</sup>. Se trataba, en todo caso, de una cuestión en la que se mezclan de forma inextricable varias cuestiones concernientes a la construcción del espacio. Por una parte, la existencia de villas privilegiadas en sus consumos. Por otro, la existencia de todo un circuito mercantil terrestre que, al provenir de reinos ajenos a la corona de Castilla, se habían tendido a asimilar con los diezmos de la mar. Dichos reinos, claro está, eran la propia Navarra, Aragón y, sobre todo, Francia, importante productora de tejidos de gran demanda en Castilla y lugar de paso alternativo para los cargamentos procedentes de los centros textiles de Flandes e Inglaterra, como ya hemos visto. Así, ya en 1447, en el documento de Juan II al que nos hemos referido más arriba, hay constancia de la introducción de tejidos en Castilla a través de los obispados de Calahorra y Osma con el objeto de evitar la tributación de los diezmos de la mar<sup>54</sup>. El arriendo de 1453 dejaba constancia así mismo de la situación, al mencionar que lo importado desde Navarra debía ser considerado expresamente como mercadería *de por la mar*<sup>55</sup>. Sin duda por el hecho de que aquellos tráficos no cesaban, décadas después —en 1491— los Reyes Católicos dieron orden tajante para que todas las mercaderías que entrasen desde Navarra hacia el País Vasco pasasen obligatoriamente por Tolosa y tributasen en su aduana<sup>56</sup>. Dicho sea de paso, problema éste que estaría también vinculado con el conflicto entre Burgos y Bilbao<sup>57</sup>.

Por su parte, el segundo problema sería el que aparece reflejado en el largo pleito sostenido entre los Velasco y la Corona, por un lado, y la provincia de Guipúzcoa, por otro. Un litigio cuyas primeras huellas jurídicas datan de 1504 y que fue provocado por el intento mucho más ambicioso de hacer homogéneo el distrito fiscal por medio de la actualización del antiguo arancel cobrado en el este de la costa vasca. Contencioso que discurrió en término generalmente ásperos, atravesando por algunos momentos de decisiones extremas sólo explicables por coyunturales debilitamientos de la autoridad regia en el largo periodo que media entre la muerte de Isabel la Católica y el fin de la Guerra de las Comunidades<sup>58</sup>. La propia guerra civil castellana dio un vuelco a la situación, en buena medida porque el condestable fue de nuevo nombrado capitán general de la frontera de Fuenterrabía y Navarra. Frente a la interpretación defendida por Díez de Salazar, según la cual el relativo silencio en el pleito durante aquellos años se había debido a desinterés por parte del condestable en una renta venida a menos, en nuestra opinión vino a reflejar algo muy distinto: el aumento del poder fáctico en toda Guipúzcoa del noble castellano, en un momento en el que el pulso entre ambas partes

<sup>53</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], op.cit, p. 25-26; J.A. GONZÁLEZ ARCE y J. GIL SÁEZ, “El puerto de San Sebastián...”, op.cit, pp. 87-88.

<sup>54</sup> AHN-N, *Frias*, C. 551, D. 8.

<sup>55</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], op.cit, p. 19.

<sup>56</sup> A. FRANCO SILVA, “Los condestables [...]”, op.cit, pp. 261-262.

<sup>57</sup> J.Ph., PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle. Gènes d'une croissance*, Presses Universitaires du Septentrion, 2004; J.D. GONZÁLEZ ARCE, “La ventaja...”, op.cit, pp. 77-97.

<sup>58</sup> Para una visión de conjunto de las dificultades del periodo desde el punto de vista fiscal, véase D. ALONSO GARCÍA, *El erario del reino. Fiscalidad en Castilla a principios de la Edad Moderna, 1504-1525*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2007.

era manifiesto. En un contexto en el que la instancia arbitral regia estaba debilitada y, por el contrario, el poder sobre el terreno del condestable muy reforzado, cabe identificar la menor tensión como consecuencia de una disminución de la oposición –o una retirada táctica, por decirlo de otro modo– de la Junta Provincial, contrariamente a lo que había acontecido en los nombramientos anteriores que disfrutaron los Velasco, cuando fueron causa de mayor tensión dado que por entonces la fortaleza del poder regio permitía recurrir a una arbitraje mucho más efectivo<sup>59</sup>.

Prueba de ello sería que, terminada la guerra y habiendo quedado sin efecto el cargo militar concedido al condestable, el pleito se reactivó de nuevo durante un largo cuarto de siglo más. Sólo a fines de la década de 1540 y comienzos de la siguiente, la inminencia de una sentencia de la Contaduría Mayor, que se debía prever negativa para los guipuzcoanos, posibilitó que se alcanzase un acuerdo con el condestable para la actualización del arancel<sup>60</sup>. Un acuerdo que, lejos de suponer una derrota completa de la provincia por el hecho de no haber alcanzado la exención tributaria completa, como sostiene Díez de Salazar, más bien significó un importante logro, toda vez que consolidaba –aunque matizándola– una diferencia fiscal de remoto origen. Para los Velasco, por su parte, el hecho de ceder en su aspiración de máximos parece que se orientó más bien al deseo de normalizar su relación con los guipuzcoanos, muy deteriorada desde fines del XV. Por otra parte, la conquista del reino de Navarra por Fernando el Católico y la vinculación de este territorio a la corona de Castilla también coadyuvó a relajar tensiones, toda vez que la autoridad regia a ambos lados de la frontera pasó a residir en una misma persona<sup>61</sup>.

Lo que todo esto pone de manifiesto es que la interferencia de los intereses señoriales de los Velasco, pese a que no pasaban de ser los gestores de la renta –no sus titulares jurídicos, dado que la renta nunca dejó de ser una regalía–, con los objetivos fiscales de la Junta General de Guipúzcoa influyó tanto en los tiempos y ritmos de resolución del conflicto como en la propia articulación del espacio fiscal resultante.

### **A modo de conclusión: espacios, agentes de poder y rutas comerciales en el esplendor del comercio lanero burgalés.**

Buena parte de la visión negativa que las instituciones comerciales de antiguo régimen parecen tener en los revisionismos de la historia económica de los que hicimos mención al inicio de estas páginas tienen su origen en la idea, por lo demás innegable, de que dichas instituciones terminaron sirviendo a un grupo de ricos mercaderes privilegiados por el poder político. Unos intereses privativos, que según esta corriente, habría reducido mucho la teórica condición de *social capital* que tradicionalmente se venía presuponiendo a las instituciones<sup>62</sup>. Sin embargo, existe un matiz fundamental que acaso no se haya valorado lo suficiente: el rico mercader acomodado en el seno de un gremio no necesariamente lo era desde antes de haber ayudado a constituir la institución

<sup>59</sup> Cfr. L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], op.cit, p. 35-37.

<sup>60</sup> L.M. DÍEZ de SALAZAR, *El diezmo* [...], op.cit, p. 43.

<sup>61</sup> AHN-N, Frías, C. 553., d. 8, traslado de la aprobación del convenio por Carlos V, 2 de agosto de 1556.

<sup>62</sup> Como botón de muestra, véase el relativamente reciente trabajo de S. OGILVIE, *Institutions* [...], op.cit, pp . 427-434

—él o sus antepasados al frente de una determinada compañía mercantil—. En este sentido, el conjunto de riesgos iniciales a los que tenían que hacer frente tanto la institución como sus miembros son un elemento a tener muy en cuenta. Por ejemplo, la negociación de la carga fiscal con el poder político pudo ser un factor esencial para hacer posible el desarrollo mismo de una ruta comercial y el éxito de quienes la usaban. Sin pretender entrar aquí a discutir todos los aspectos de esta amplia polémica, lo que sí echamos claramente en falta en el planteamiento general del debate es la toma en consideración del peso que algunos otros factores, con frecuencia desatendidos como elementos en alguna medida relevantes dentro del marco económico general —caso de la discontinuidad jurisdiccional del espacio—, pudieron tener en el desarrollo del sistema. Incluso el peso de la fiscalidad, no ya señorial, sino incluso la regia, no siempre ha sido suficientemente valorado, en especial en su dimensión de elemento sujeto a debate y negociación política.

En este trabajo hemos planteado precisamente el peso que ambos elementos —la diversidad jurisdiccional y la fiscalidad— tuvieron en la construcción de una particular geografía fiscal. Así, no por casualidad, durante los años de gestión señorial de los diezmos de la mar, la renta misma potenció mucho su carácter burgalés, hecho que tuvo importantes consecuencias. Y ello por diversas causas. Conviene insistir, para situar el hecho en perspectiva, en que el linaje de los Velasco llevaba desde mediados del siglo XIV usando los réditos de su apoyo a la dinastía Trastámara para asentar su control sobre la ciudad del Arlanzón y el hinterland al norte de la misma, con ramificaciones señoriales que llegaban hasta el cantábrico, en la costa de la actual región de Santander y con múltiples conexiones familiares —insertas dentro del sistema señorial de parientes mayores y menores— que se extendían por buena parte de la montaña cantábrica y el País Vasco, sobre todo en las actuales provincias de Vizcaya y Álava.

Desde este punto de vista, los acuerdos entre los Velasco y los grandes mercaderes radicados en Burgos pueden resultar acaso no sólo una consecuencia natural de una cierta lógica geográfica en el desarrollo del comercio lanero de la ciudad, sino también fruto de un equilibrio de fuerzas territoriales en el cual los Velasco pusieron en juego las muchas bazas a su favor con las que contaban. No podemos olvidar que tanto la fecha de creación del consulado de Burgos como una de sus consecuencias inmediatas —la fijación por escrito y con sanción regia de una serie de privilegios fiscales para sus integrantes— se produjo siendo los Velasco gestores de la fiscalidad aplicable sobre el comercio de exportación de la lana, es decir, formando parte de los *rulers* con los que los mercaderes hubieron de negociar. Pero se trata, en todo caso, de un apoyo mutuo que con seguridad venía de atrás. Según Lope García de Salazar, el nombramiento de don Pedro Fernández de Velasco como gobernador de Vizcaya y Guipúzcoa en 1470 se había debido a las presiones ejercidas por los mercaderes burgaleses<sup>63</sup>, sin duda porque veían en él tanto a un agente de poder capaz de pacificar los caminos como a un interlocutor adecuado para la obtención de condiciones ventajosas para el desarrollo de sus negocios. Para estos comerciantes, al apoyo de tan influyentes cortesanos supuso una ventaja fundamental en los múltiples avatares por los

---

<sup>63</sup> A. FRANCO SILVA, *Entre los reinados* [...], op.cit, p. 58.

que discurrió su actividad, como fue el caso, por ejemplo, del contencioso con la villa de Bilbao<sup>64</sup>.

Bajo este punto de vista, cobra pleno sentido que el periodo en el que se produjeron los registros de mayores exportaciones de lanas en la historia de Castilla coincidan con el tiempo en el que dichos acuerdos estuvieron vigentes. Agustín de Zárate, juez enviado por Felipe II para la reorganización de los diezmos en 1559, prefirió verlo en términos despectivos, refiriéndose a la gestión señorial previa como un periodo caracterizado por “la facilidad del fraude y la negligencia de los dezmeros”<sup>65</sup>. Conviene así mismo recordar que Burgos no era la única ciudad del norte de Castilla que aspiraba a concentrar los trasiegos mercantiles internacionales. Otras candidatas, de hecho, quedaron situadas en posiciones administrativas subalternas tras la constitución del consulado de Burgos, aunque no desde luego en su condición de mercados de consumo y nudos esenciales de tránsito. De hecho, esa posición institucional inferior contrasta con la información que, apenas tomado el control regio sobre los diezmos de la mar, envió el mismo Agustín de Zárate a la contaduría mayor, según la cual “de diez partes de esta hacienda, las nueve son de Medina del Campo y Valladolid”, lo que parece significar, por una parte, que sobre los consumos de la ciudad de Burgos se cobraban tipos más reducidos, mientras que, por otra, que la distribución de las mercancías importadas era bastante amplia<sup>66</sup>. Obviamente, sin el disfrute de la renta por parte de los contestables es muy posible que Burgos hubiera mantenido su posición de privilegio, pero lo cierto es que no podemos dejar de señalar que fue un factor relevante para dicho fin. Desvincular la posición de predominio de la ciudad del Arlanzón de la larga y sólida alianza de los Velasco con la elite mercantil burgalesa –y no sólo mercantil, como hemos visto– nos llevaría a empobrecer nuestra comprensión de las dinámicas que hicieron florecer su comercio. Insistimos en que no pretendemos vincular de forma exclusiva –ni menos aún establecer una relación causal única– la etapa dorada de la exportación lanera burgalesa con el diseño fiscal de los Velasco –durante el periodo que, no precisamente por casualidad, fue también su siglo de mayor gloria–, pero tampoco parece aceptable ignorar que fueron realidades próximas que coadyuvaron permanentemente en una misma dirección.

---

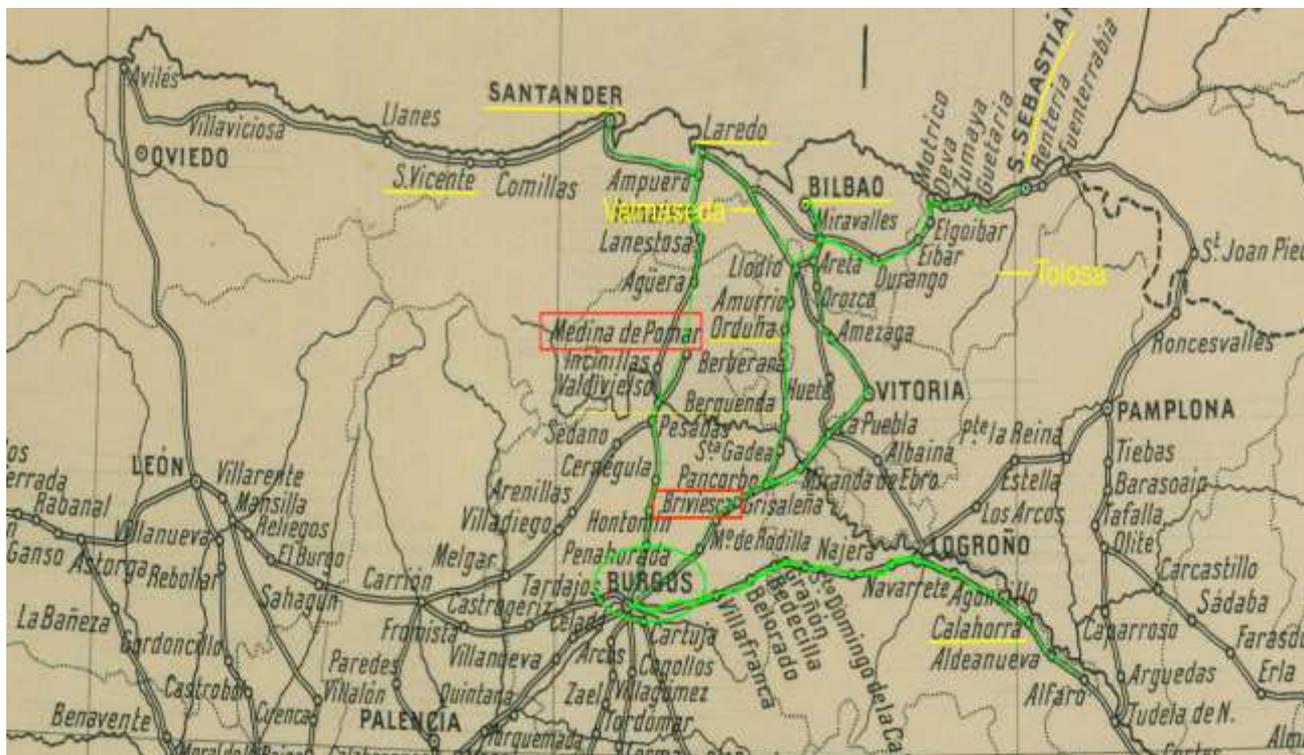
<sup>64</sup> J.D. GONZÁLEZ ARCE, “La ventaja [...]”, op.cit, p. 96-97.

<sup>65</sup> Citado por H. LAPEYRE, *El comercio* [...], oip.cit, p. 80.

<sup>66</sup> *Ibidem*.

## MAPA 1

### Principales vías del comercio exterior de Burgos y sus aduanas para el cobro de los diezmos de la mar, 1469-1559



**Legenda:**

Subrayado en amarillo – Villas dotadas de aduana

Cuadro rojo – Villas del señorío de los Velasco dotadas de aduana

Marcado en verde – Principales vías de comunicación del comercio exterior de Burgos

**Fuente:**

Elaboración propia a partir del mapa publicado por G. MENÉNDEZ PIDAL (1951; 1992), a su vez basado en los datos de Juan de Villuga en su *Repertorio de todos los caminos de España (hasta agora nunca visto)* (1546)

<http://bibliotecadigital.rah.es/dgbrah/es/consulta/registro.cmd?id=13035>