

EL TRANSPORTE TERRESTRE A TRAVÉS DE LA CORDILLERA  
CANTÁBRICA EN TIEMPOS DE FELIPE II. UN ESTUDIO  
A PARTIR DE LA CORRESPONDENCIA DE SIMÓN RUIZ  
CON LAREDO

*The ground transportation through the Cantabrian Mountains in times of Felipe II. A paper from correspondence of Simón Ruiz with Laredo*

Óscar LUCAS VILLANUEVA

Universidad de Cantabria

Correo-e: olucasv@telefonica.net

RESUMEN: El presente trabajo analiza las condiciones y costes del transporte terrestre en tiempos de Felipe II en el ámbito de las relaciones comerciales entre Castilla y el espacio atlántico septentrional, a partir de la información proporcionada por las cartas comerciales del mercader Simón Ruiz. Los datos nos indican que las dificultades geográficas no fueron tan determinantes para el tráfico a través de la Cordillera Cantábrica como se había pensado hasta ahora. El artículo también aborda la cuestión de los costes que comportaban las operaciones de traslado de mercancías desde los puertos a los mercados del interior peninsular. Las fuentes nos permiten un detallado análisis de los mismos así como un cálculo de su cuantía en proporción a la suma total de la operación, relativizando la importancia de los mismos, lo que favorecería los traslados de mercancías por vía terrestre para distancias relativamente grandes.

*Palabras clave:* transporte terrestre, comercio, Cordillera Cantábrica, Simón Ruiz, relieve, Bilbao, Laredo, costes del transporte, Felipe II, cartas comerciales.

**ABSTRACT:** This paper analyzes the conditions and cost of ground transportation in times of Felipe II in the field of commerce between Castile and the North Atlantic area, based on information provided by the business letters belonging to the merchant Simón Ruiz. The data indicate that the geographical difficulties were not as decisive for the traffic through the Cantabrian Mountains range as it had been thought so far. The article also deals with the subject of the costs that moving goods from ports to inland markets entailed. The sources make it possible a detailed analysis of those costs as well as an estimate of the amount in proportion to the total sum of the operation, giving less importance to them, which would help ground transportation of goods for relatively long distances.

*Key words:* ground transportation, commerce, Cantabrian Mountains, Simón Ruiz, relief, Bilbao, Laredo, transport costs, Felipe II, business letters.

Para la elaboración de este artículo he utilizado como fuente principal la correspondencia comercial que el mercader medinense Simón Ruiz Envito mantuvo con sus agentes de los puertos de la costa septentrional peninsular, sobre todo de Laredo, entre 1563 y 1595. Esta documentación en la actualidad está depositada en el Archivo Histórico Provincial de Valladolid (AHPV). Además de las cartas se ha recurrido de manera complementaria a los fondos documentales del Archivo Provincial de Cantabria (AHPC), el Archivo Municipal de Santander (AMS) y el Archivo General de Simancas (AGS). Las cartas<sup>1</sup> de los mercaderes constituyen una fuente de gran interés, pues, a pesar de lo complejo de su tratamiento, el volumen de información que nos proporcionan es tan rico y abundante que su contribución al conocimiento del pasado se puede calificar sin duda como excepcional.

## 1. LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE

A la hora de abordar la cuestión del transporte terrestre hemos de llamar la atención sobre la distinta percepción que en el mundo rural se tenía del espacio, de las distancias..., un mundo en el que la gente caminaba mucho y para el que el territorio estaba surcado por un complejo entramado de veredas, trochas, cañadas ganaderas, caminos carreteros y senderos de la más diversa índole, cuyo uso dependía de las necesidades y circunstancias concretas. La flexibilidad de los medios de transporte, su carácter adaptativo han de ser tenidos en cuenta

1. En este trabajo cuando se hace referencia a ellas se indica la localidad, la fecha y el correspondiente.

para valorar la importancia de las distintas vías de acceso a la Meseta desde el mar Cantábrico, ya que ni las características ni el mantenimiento –ni la atención prestada por la historiografía– tenían mucho que ver, según se tratase de vías de una u otra categoría, según las mercancías fuesen cargadas a lomos de mulas o en carros tirados por bueyes. Y es que aunque las condiciones de las infraestructuras y medios no fuesen idóneos, no parece que estas deficiencias representasen un obstáculo ciertamente insalvable para las comunicaciones y el comercio<sup>2</sup>.

En principio, es evidente que las comunicaciones son la base sobre la que se asienta una parte sustancial del desarrollo económico y social. Su contribución al progreso económico, no obstante, sólo tiene lugar cuando proporciona servicios que responden a una demanda real. En la historiografía sobre esta región suele aparecer como una verdad incontrovertible la idea de que el carácter agreste de la geografía de Cantabria ha impedido la articulación de un espacio que hubiera fundado un desarrollo económico más adecuado a sus potencialidades<sup>3</sup>. Hasta tal punto se ha fortalecido esta tesis contrafactual que en la resolución de este problema se han cifrado todo tipo de esperanzas y anhelos tanto en tiempos pasados como presentes.

Este artículo matiza la cuestión, en el sentido de relativizar la importancia de las dificultades que la geografía impuso a las comunicaciones. El tránsito de un lado a otro de la Cordillera Cantábrica, aunque con problemas, se mantuvo regularmente en todas las épocas del año salvo, naturalmente, sucesos meteorológicos excepcionales, que entonces –como ahora– pueden llegar a colapsar las comunicaciones. No se trata de negar que el medio físico ha podido condicionar negativamente los estímulos comerciales; sin embargo, es tal la intensidad cegadora

2. Sobre este aspecto, hay que advertir de no caer en el error de confundir caminos con mercancías, sin que exista una relación directa entre el volumen del tráfico y la calidad del viario. Se podría considerar que cuando la intensidad de la demanda es lo suficientemente importante, los flujos acaban por encontrar los medios para superar los obstáculos. Otros autores que se han ocupado de este tema, ponen en tela de juicio la tesis sobre la insuficiencia histórica de infraestructuras de comunicación en la España Moderna. Véase MARCOS MARTÍN, A.: «Comunicaciones, mercados y actividad comercial en el interior peninsular durante la época moderna», en LOBO CARRERA, M. y SUÁREZ GRIMÓN, V.: *El comercio en el Antiguo Régimen*. Las Palmas de Gran Canaria, 1994, pp. 187-204; en el mismo sentido se expresa al hablar de las comunicaciones en el siglo XVI europeo Geoffrey Parker que señala que ya desde el siglo XV «se contaba con los conocimientos técnicos y con la pericia necesaria para superar la mayor parte de los obstáculos físicos» y pone el ejemplo del primer túnel excavado en los Alpes en 1480. PARKER, G.: *El ejército de Flandes y el Camino español 1567-1659*. Madrid, 1985, p. 119.

3. LANZA GARCÍA, R.: «Ciudades y villas de la cornisa cantábrica en la época moderna», en FORTEA PÉREZ, J. I. (ed.): *Imágenes de la Diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (S. XVI -XVIII)*. Santander, 1997, p. 168.

de esta «idea fuerza» que ha ocultado otros argumentos explicativos que pudieran contribuir a mejorar nuestro conocimiento del pasado<sup>4</sup>.



MAPA 1. Los accesos a la Meseta desde el Cantábrico central.

Ciertamente el grado de conectividad del transporte depende no sólo de las infraestructuras sino también de la accesibilidad, y esta, a su vez, de los medios empleados en los desplazamientos. Así, por ejemplo, los esforzados correos de a pie encargados de trasladar las misivas desde Laredo a Valladolid eran poco exigentes en cuanto a infraestructuras, pudiendo transitar por los más intrincados

4. MADRAZO MADRAZO, S.: «Las redes de transporte en la España del Antiguo Régimen», en *Las comunicaciones entre Europa y América: 1500-1893: actas del I Congreso Internacional de Comunicaciones*. Madrid, 1995, pp. 55 y ss. Mientras la historiografía mantiene la tesis del deficiente estado de los caminos y su carácter de obstáculo estructural a los transportes de mercancías, señala este autor que hay que reconocer que el volumen de bienes (intercambiados) fue mayor que el sugerido por las pésimas condiciones de los caminos, y que el camino tiene menos importancia que los movimientos de mercancías. En el mismo sentido y, frente a Braudel, David Ringrose confirma la importancia del transporte terrestre en este periodo. RINGROSE, D.: *Imperio y península: ensayos sobre la historia económica de España (S. XVI-XIX)*. Madrid, 1987, p. 34.

senderos<sup>5</sup>, y no mucho más lo eran los mulos o «machos». Las noticias que nos ofrece la documentación hacen referencia a un tráfico dominado casi por completo por las mulas, el animal de carga por excelencia, resistente, sobrio y capaz de soportar cargas considerables –unos 150 kg. por animal–, relativamente rápido y apto para todo tipo de terrenos<sup>6</sup>. Se puede afirmar pues que el uso de los carros no era el medio habitual de transporte de mercancías a través de los puertos, muy al contrario, se puede considerar excepcional<sup>7</sup>. En su consecuencia, con ser cierto que los accesos a la Meseta desde las *Montañas al mar* era complicado, no lo es menos que tal circunstancia queda relativizada tanto por los términos de la comparación como por el tipo de medio de transporte utilizado.

En cuanto a las condiciones de las vías de comunicación, si aceptamos el valor indicativo de la reiteración en las referencias al envío de *propios* por parte del Regimiento de Laredo para comprobar o medir los caminos y las partidas destinadas a la reparación de los *caminos de carro* resulta evidente que su estado era habitualmente deficiente, pero sobre todo en lo que corresponde a los utilizados por los carros y carretas; y que probablemente la practicabilidad para estos medios más exigentes se aseguraría únicamente con ocasión de ciertos tráficos que los precisaban, tales como las lanas, el pastel o algún porte excepcional<sup>8</sup>, permaneciendo en un estado precario el resto del tiempo<sup>9</sup>. Ahora bien, incluso para estos casos, la insistencia en las reparaciones también es muestra de que cuando existía una necesidad esta era satisfecha, aunque sólo fuese con carácter temporal, y que las carretas, mejor

5. VALDOR ARRIARÁN, M.: *Libro de Cuentas de Laredo, 1538-1553*. Santander, 2002, p. 194. En 1545 se recoge el pago por el Regimiento de esta villa al correo de a pie Alonso de Bocos 17 rs. por ciertas cartas que trajo de Valladolid, más 6 rs. que allí le dieron para el viático.

6. ÁLVAREZ NOGAL, C.: «La formación de un mercado europeo de la plata: mecanismos y costes del transporte en España», en *Comunicación en el VIII Congreso de la A.E.H.E.* Santiago de Compostela, 2005, p. 8.

7. En países de nuestro entorno y análogo desarrollo técnico, como Francia, la situación es comparable y se puede afirmar el dominio de las mulas sobre los carros. Y ello a pesar de tener un relieve mucho menos enérgico que el peninsular. *Vid.* GASCÓN, R.: *Gran commerce et vie urbaine au XVI siècle. Lyon et ses marchands*. París, 1971, p. 170.

8. *Ibidem.* *Libro de cuentas de Laredo*, fol. 163. Esta preocupación también lo era, aunque por razones estratégicas, para la monarquía: en 1550 el Duque de Alba envió a su criado hasta Agüera para ver si estos caminos eran practicables para el paso de unos arzones de artillería con destino al puerto de Laredo.

9. Una de las atenciones recogidas en las ordenanzas del Consulado de Burgos era el arreglo y el mantenimiento de los caminos a los puertos, a Laredo y a Bilbao. La ordenanza de 1538 dice: «Y para adereçar los caminos y edificios de puentes de los puertos de la costa de la mar que an sido y son de mucha costa y gasto para poder llevar y carretear las lanas y otras mercancías que salen destos reinos por los dichos puertos y para traer los que vienen de fuera de ellos». BASAS FERNÁNDEZ, M.: *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1963, p. 150.

o peor, finalmente acababan por alcanzar sus destinos<sup>10</sup>. Nosotros hallamos, en efecto, testimonios en este sentido a propósito de la protesta que presenta el Regimiento de Laredo ante la exigencia de participar en un repartimiento para la reparación del puente de Santa María de Cayón. Laredo argumenta que este puente queda fuera de su distrito y que la villa «hace y reconstruye los nueve puentes en los caminos que van a Castilla, y hace nueve leguas de camino de calzadas y otros muelles y pagos para gente de a pie y a caballo y de esto no se reparte cosa alguna»<sup>11</sup>. Igualmente contamos con abundantes partidas de gastos destinadas no sólo al mantenimiento de las calzadas de la Puebla Vieja, sino también de obras de mantenimiento de los caminos a Castilla, que previamente el escribano de la villa había visitado para dar cuenta de las necesidades de mantenimiento y reparación de las «*calzadas y caminos que esta villa hace en el camino de la mulatería*». Bien es verdad que son mucho más abundantes las referencias a la reparación de los caminos que comunicaban Laredo con las localidades más próximas, como los que conducían a Colindres, Limpias, Ampuero, etc<sup>12</sup>. Cuando las necesidades de restauración y/o mejora se ampliaban a todo un trayecto y por lo tanto su reparación afectaba a más de un municipio, el corregidor podía establecer un acuerdo para que la obra fuese asumida por todos. Este parece ser el caso de un ambicioso plan de reacondicionamiento de la ruta entre Burgos y Laredo llevado a cabo en la primera década del siglo XVI que fue financiado por no menos de veinte municipios<sup>13</sup>.

Otro aspecto que queda por dilucidar y que abundaría en la tesis que defiende el artículo es el del precio de los transportes, ya que es lógico pensar que si las dificultades eran muchas por lo arriscado de los pasos montañosos ello redundaría proporcionalmente en un incremento de lo percibido por los transportistas o *alquil*, hasta reducir significativamente los beneficios esperados en la operación; sin embargo, los datos no parecen confirmar esta primera impresión y cuando

10. RINGROSE, D.: *Imperio y Península. Ensayos sobre la Historia económica de España*. Madrid, 1987. Los mercaderes burgaleses se cuidaron de exigir que los caminos carreteros estuviesen expedidos para el paso de sus sacas de lana que embarcaban en el puerto de Santander. David Ringrose nos habla de una Cabaña Real de Carreteros que operaba en Castilla la Vieja y que sin duda era la encargada de este transporte voluminoso y pesado, que habría de coincidir con la contratación de un considerable número de embarcaciones, las cuales en forma de flotas se dirigen al norte.

11. AHPC. Laredo. Leg. 1122. Poder a Domingo de Urzibay de 21 de septiembre de 1591.

12. AHUPV. De hecho, la queja más explícita que hemos encontrado en la documentación sobre el estado de las comunicaciones la hace Andrés de la Maza a propósito de Santander y la mala comunicación que había entre esta y la villa de Laredo, Carta de Laredo de 9.1.1584 de Andrés de Limpias.

13. VASSBERG, D. E.: *The village and the outside world in golden age Castile*. Cambridge, 1996, p. 43.

se analiza este factor en relación con el resto de los costes<sup>14</sup>, comprobamos que, en el conjunto de la operación, la partida destinada a los transportes terrestres representa un porcentaje más bien modesto.

A mayor abundamiento, sabido es que la energía de la Cordillera Cantábrica se suaviza en su sector más oriental y que los Montes Vascos presentan unos puertos más accesibles bien hacia el Valle del Ebro, bien hacia la Meseta castellana; no obstante, ni los precios ni el tiempo empleado en el transporte hacia Burgos, camino de Medina del Campo donde se centralizaba el comercio de telas, presentan diferencias de consideración entre Laredo y Bilbao como lo testimonian los contemporáneos en la pugna que sostuvieron los mercaderes laredanos por sustraer en su provecho el tráfico textil marítimo procedente de Nantes a la villa del Nervión<sup>15</sup>. Reitero que esto es sobre todo aplicable a comercio con las recuas de mulas.

De este modo, los caminos llamados de herradura son sin duda los protagonistas del tránsito de mercancías por los puertos de montaña y su prevalencia en el uso queda patente en la documentación. Tan es así, que la ventaja comparativa que podría presentar el sector oriental de la Cordillera Cantábrica para los trajineros queda por entero diluida por este sistema de transporte y por los otros condicionantes que acompañan la actividad; es decir, que ni la accidentada naturaleza de la geografía del espacio estudiado ni el estado de los caminos se nos presenta como una circunstancia que pudiera dificultar o entorpecer significativamente más de lo que lo hacía en otros espacios geográficos de topografía accidentada<sup>16</sup>. Son otras cuestiones no estructurales las que son repetidamente mencionadas como obstáculos verdaderamente difíciles de salvar, tales eran las situaciones de peste<sup>17</sup> o la falta de retornos para los mulateros, contingencia esta reiteradamente citada como el más grave impedimento para hallar porteadores. Así lo reconoce el corresponsal laredano Juan de Bayona quien escribe a Simón Ruiz: «También

14. LUCAS VILLANUEVA, Ó.: *El comercio internacional castellano a través del puerto de Laredo en la época de Felipe II, según la correspondencia de Simón Ruiz* (Tesis Doctoral). Universidad de Cantabria, Santander, 2009, pp. 342 y ss.

15. LUCAS VILLANUEVA, Ó.: «Le commerce entre la France et l'Espagne dans la seconde moitié du xvii<sup>e</sup> siècle á travers les Archives Ruiz», en PRIOTTI, J. Ph. et SAUPIN, G. (dirs.): *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XVe-XVIIIe siècle)*. Rennes, 2008, pp. 101-113.

16. No parece efectivamente que la situación de los caminos europeos fuese mucho mejor que la de los caminos españoles en su conjunto. Véase PERRY, J. M.: «The transports and the trade routes», *The Cambridge Economic History of Europe, IV*. Cambridge, 1987, pp. 310-323.

17. AHPUV. Carta de Bilbao de Maturin Bizeul de 1.12.1565. En esta carta se alude a la necesidad de cambiar las rutas de los mulateros para no pasar por los lugares afectados por la peste. Desde Medina se remiten informaciones al respecto, cotejadas con los datos de que se disponía en Bilbao, no siempre coincidentes. En una carta de Bartolomé del Bardo de 22.9.1565 se dice textualmente: «Vm dice que se ha divulgado cómo mueren en Frómista y Palencia de peste y me dice que las mercancías no pasen por estos lugares, y así se hará y todos están advertidos».

enviaré mercancías a Valladolid a Alejo de Arreguía que será más interesante que a Burgos, porque hay pocos mulateros que vayan a Burgos porque no tienen que retornos que traer»<sup>18</sup>.

Veamos a partir de la documentación cuáles eran los caminos más frecuentemente empleados.

## 2. LAS COMUNICACIONES DESDE LOS PUERTOS CANTÁBRICOS

Las rutas de acceso de los puertos cantábricos a la Meseta son bastante bien conocidas<sup>19</sup>, sobre todo el camino seguido desde Bilbao hacia Burgos<sup>20</sup>. La importancia de los caminos hacia Burgos, el gran nudo de comunicaciones del septentrión peninsular, y su carácter privilegiado<sup>21</sup> nace de su papel en el eje que comunica Castilla con el Atlántico europeo. Desde Laredo se seguía un recorrido sobrepuesto o paralelo al de la actual carretera nacional 629, en la que aún permanecen restos de las antiguas ventas que jalonaban el antiguo trazado. Este es el camino ya mencionado por el Repertorio de Juan de Villuga (1546) y el Repertorio de Alonso de Meneses (1576) y que era entonces reconocido como uno de los más importantes del norte peninsular<sup>22</sup>. Este «camino viejo del sendero enhiesto», puesto en uso durante la Baja Edad Media<sup>23</sup>, salía de Laredo, pasaba por Colindres, Ampuero, Rasines, Ramales y Gibaja para luego ascender las revueltas

18. AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 15.12.1577.

19. La historiografía ha tratado desde antiguo esta cuestión. Citemos el tradicional repertorio de VILLUGA, P. J.: *Repertorio de todos los caminos de España*. Medina del Campo, 1546; y los trabajos contemporáneos de COLÓN, F.: *Descripción y cosmografía de España*. 3 vols. Madrid, 1908-1917; GARCÍA MERCADAL, J.: *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, 3 vols. Madrid, 1952; MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Los caminos de la historia de España*. Madrid, 1951. MOLÉNAT, J. P.: «Chemins et ponts du nord de la Castille au temps des Rois Catholiques», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 1971; MADRAZO MADRAZO, S.: «Las redes de transporte en la España del antiguo régimen», en *Las comunicaciones entre Europa y América (1500-1993): actas del I Congreso Internacional de Comunicaciones*. Madrid, 1995, pp. 49-58; PÉREZ BUSTAMANTE, R.: «El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla, siglos XIV y XV», en *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*. París, 1981; URIOL SALCEDO, J. I.: *Historia de los caminos de España*. Madrid, 1990; ANSOLA FERNÁNDEZ, A.: «Las venas del territorio cántabro. Estudio de la red caminera en la geografía histórica del paisaje», *Investigaciones geográficas*, 40, 2006, pp. 73-95.

20. BRUMONT, F.: «Le cont du transport entre Medina et Bilbao vers 1570», *Annales du Midi*, 94, n.º 156, 1982, pp. 103-110; GARCÍA ALONSO, M.: «El puerto de los Tornos. Nuevas y viejas evidencias arqueológicas en un espacio liminal y de tránsito», en *Trabajos de arqueología en Cantabria*, V. Santander, 2002, pp. 195- 207.

21. GÓMEZ PUENTE, M.: *Breve historia administrativa del transporte por carretera*. Salamanca, 2011, pp. 34-40.

22. *Vid.* MADRAZO MADRAZO, S.: «Las redes de transporte», *op. cit.*, pp. 68 y ss.

23. Los estudios arqueológicos nos indican que tenía unos 2'5 m. de ancho, estaba excavado en el terreno con piso de roca, tierra y restos de encanchado de piedra. Se dice de él que resultaba angosto y poco apto para las carretas. GARCÍA ALONSO, M.: «El puerto de los Tornos», *op. cit.*, pp. 198 y ss.



o «tornos» del puerto de los Tornos hasta alcanzar Medina de Pomar, donde se unían con los trajineros procedentes de Vizcaya o de Castro Urdiales<sup>24</sup>, y dirigirse hacia Pesadas, después de ascender el puerto de La Mazorra, y por el Páramo de Masa de camino a Burgos. Ello es perfectamente compatible con el empleo de rutas alternativas cuando surgen contingencias meteorológicas o graves deterioros en los caminos habituales. La flexibilidad de los medios empleados se lo permitía.

Distintos autores han sostenido la mayor comodidad de las rutas procedentes de Bilbao como uno de los factores que hicieron prevalecer los intereses de la Villa del Nervión frente a las Cuatro Villas montañesas<sup>25</sup>. Sin duda, esto podía ser cierto para aquellos transportes que podían hacerse en carretas, que eran mucho más capaces que la mulatería, dado que por ser mercancías pesadas el ahorro por unidad de carga era considerable. Sin embargo, los protagonistas de estos tráfi- cos desmienten estas conjeturas; de hecho, en la documentación se mencionan otras ventajas comparativas del puerto vizcaíno, pero nunca se habla del especial carácter penoso del puerto de Los Tornos o comentarios de similar naturaleza; por el contrario, reiteramos que el precio que los mulateros cobraban por unidad de carga en Laredo y en Bilbao hacia Burgos era similar, lo que equivale a decir que el tiempo empleado en el viaje y las dificultades del mismo eran valorados por los propios interesados de manera más equitativa que la que ha señalado la historiografía. En la documentación manejada queda manifiesto que estas eran las rutas más utilizadas regularmente en consonancia con la importancia comercial de los respectivos puertos de Laredo y, sobre todo, de Bilbao.

De menor relevancia en la documentación tenemos el camino entre Santander y Aguilar de Campoo, que se abría por el valle de Iguña; sin duda utilizando tramos de la antigua calzada romana y con el necesario concurso de abundantes puentes como los de Arce, Riocorvo o el de Las Fraguas hacia Reinosa<sup>26</sup>. Este también era el camino –con ligeras variantes– del que de manera incierta nos informa Lapeyre<sup>27</sup> y que tras dejar la actual capital de Campoo, pasa por la

24. Los arrieros procedentes de esta localidad buscaban remontar la Cordillera Cantábrica siguiendo el camino hacia Otañes y Talledo, para luego remontar el puerto de Las Muñecas, Sopena hasta la capital de las Encartaciones, Balmaseda; luego, por el valle de Mena, hasta Medina de Pomar. ÁLVAREZ LLOPIS, E. y BLANCO CAMPOS, E.: «Las vías de comunicación en Cantabria en la Edad Media», en *I Encuentro de Historia de Cantabria*, I. Santander, 1999, p. 16.

25. BASAS FERNÁNDEZ, M.: *El crecimiento de Bilbao y su comarca*. Bilbao, 1969, p. 29 y MOLÉNAT, J. P.: «Chemins et pons du nord de la Castille au temps des Rois Catholiques», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, VII, 1971, p. 142. PRIOTTI, J. P.: *Bilbao et ses marchands au XVI<sup>e</sup> siècle*. Villeneuve d'Ascq, 2004, pp. 26 y ss.

26. ÁLVAREZ LLOPIS, E. y BLANCO CAMPOS, E.: «Las vías de comunicación en Cantabria en la Edad Media», *op. cit.*, pp. 491-522.

27. LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, 1981, p. 88.

Venta de Pozazal, Berzosilla, La Piedra, la campiña de Pisca y Quintanadueñas, hasta llegar a Burgos, y que tanta importancia tendrían en el comercio internacional lanero<sup>28</sup>. Aún había una tercera ruta a través de los puertos de Palombera para luego descender por el valle del Saja hacia Cabuérniga y Cabezón de la Sal, Treceño, Lamadrid y Caviedes hasta alcanzar San Vicente de la Barquera, camino peligroso como relatan algunos testimonios<sup>29</sup>, pero que era la vía más directa desde el occidente de la región para comerciar con el pescado o con el cereal en Palencia o Aguilar de Campoo y que también era utilizado por los trajineros del oriente asturiano<sup>30</sup>. Quedaría el «camino de la costa», también citado por Villuga, que uniría la villa asturiana de Avilés con Fuenterrabía, en el oriente cantábrico, preterido generalmente por los mercaderes en beneficio de las rutas marítimas de cabotaje.

### 3. EL TRANSPORTE Y SUS CONTINGENCIAS

Sobre la regularidad de los transportes, los corresponsales habitualmente justifican los retrasos en las circunstancias meteorológicas; aunque en la correspondencia los testimonios son mucho menos numerosos que aquellos relacionados con el tráfico marítimo, que lógicamente generaban mucha más preocupación. Para responder a los requerimientos que desde Medina o Valladolid se hacían instándoles a cumplir los compromisos convenidos se habla, por ejemplo, de la nieve por los caminos<sup>31</sup>, aderezado el testimonio con expresiones altisonantes («como nunca se vio», etcétera) con las que esperaban reforzar su veracidad y excusar el incumplimiento de los plazos. Así mismo, son abundantes las noticias que tenemos sobre la destrucción de puentes y caminos por las avenidas de agua, a través de los documentos de repartimiento y obligaciones que los

28. Sobre el camino entre Burgos y Reinosa se han planteado dudas acerca de su trazado, dada la importancia de Corconte como estación del trayecto y que podría hacer pensar en un recorrido alternativo por el puerto del Escudo u otro paso. Por nuestra parte solamente insistir en la flexibilidad de las vías terrestres, en relación con los medios de transporte utilizados. Vid. ECHEVARRÍA ALONSO, M.<sup>a</sup> J.: *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander, 1995, p. 27.

29. CASADO SOTO, J. L.: *Cantabria en los siglos XVI y XVII*. Santander, 1986, p. 52.

30. Las dificultades en las comunicaciones directas entre Asturias y León parecen ser confirmadas en los relatos de los contemporáneos, como cuando con motivo de la llegada de Carlos I, en su primer viaje, por error de los pilotos desembarcan en Tazones y han de dirigirse hacia San Vicente de la Barquera. José I. Uriol supone que llegaron hasta Santander, sin embargo sabemos que llegaron a Reinosa por el puerto de Palombera por el testimonio de un flamenco que formaba parte de su séquito. Vid. URIOL SALCEDO, J. I.: *Historia de los caminos de España*. Madrid, 1990, p. 156.

31. AHUPV. Cartas de Laredo de 4.2.1570 y 13.1.1579, de Diego de Herrera y Juan de Bayona respectivamente.

regimientos de las Cuatro Villas suscribían para hacer frente a las reparaciones subsiguientes<sup>32</sup>.

La eventualidad de un asalto o robo no aparece ni tan siquiera de forma insinuada. La seguridad de los caminos parece ser un hecho en estos tiempos, aún cuando lo transportado fuese *dinero contante*, lo que no era excepcional, pues son muchas las referencias bien a compensaciones de cuentas en metálico, exportaciones de numerario<sup>33</sup> o bien a los modestos préstamos que se les hacían a los mulateros para sus pequeños negocios en Castilla. No sabemos si atribuir esta ausencia de referencias a la escasa conflictividad social propiciada por la bonanza económica de la que aún se disfrutaba, o a la eficacia de la Santa Hermandad que hubiese limpiado de ladrones y maleantes los caminos. García de Vera, por entonces correo mayor de Medina del Campo, con razones no expresadas desconfiaba del empleo de los correos para el transporte de contante<sup>34</sup>. No obstante, contrasta este estado de cosas con el episodio imaginado por Cervantes, cuando Don Quijote y Sancho, ya cerca de Barcelona, se las han de tener con los bandoleros de la partida de Roque Guinart<sup>35</sup>. La única referencia a un suceso de esta naturaleza es en territorio francés y se relaciona con las llamadas «Guerras de religión» que aquejaron al país vecino durante buena parte del siglo XVI. Pensamos que la seguridad de los caminos en la Castilla septentrional durante el reinado de Felipe II se había incrementado de manera muy notable.

A través de los pleitos entablados por los propietarios de los barcos o sus viudas para reclamar los haberes adeudados por la administración sabemos de otra eventualidad como era la de los requerimientos de las autoridades para que marinos y embarcaciones participasen en operaciones militares. En tales circunstancias, el

32. AHPC. En un documento del regimiento de Laredo se expone la queja de que se les obligase a participar en la reparación de un puente en Santa María de Cayón, en tanto que ellos costeaban la reparación de «camino de calzada, los muelles y los nueve puentes para las gentes de a pie y a caballo hasta nueve leguas de los caminos que iban a Castilla». Poder de 21.1.1591. Leg. 122. Sin embargo, unos meses más tarde no se ponen objeciones a asumir la reparación del puente de la villa de Arce-niega, utilizado por los trajneros que iban a Bilbao y con seguridad también a Laredo. Obligación de 26.3.1591. Leg. 122. En otro documento se expone una Obligación del Regimiento de Laredo para reparar los puentes de Laredo a Agüera en 2.9.1594. Algunos de estos puentes que se habían reconstruido tras sendas avenidas en 1981 y 1991. AHPC. Laredo. Leg. 122.

33. AHUPV. Carta de Irún de J. de Leguía de 29.1.1567. En este documento se refiere el transporte organizado por Simón Ruiz de 40.000 ducados desde Castilla a Lyon, con un coste de 20 a 30 escudos por carga (eran 11 cargas), más las posadas; para el que pensaban emplear 14 jornadas.

34. AHPUV. Carta de Irún de Juan de Arbelay de 29.12.1588. En esta carta Arbelay desmiente la opinión del Correo Mayor de Medina del Campo al afirmar que: «y no tiene razón (García de Vera) de decir que no se puede fiar del correo que trae el ordinario los 200 escudos pues muchas veces trae 2.000 o 3.000 escudos que de los correos que traen los ordinarios más confianza se hace que eso».

35. CERVANTES, M. de: *Don Quijote de la Mancha*. IIª parte. Cap. XL.

tráfico marítimo se podía ver seriamente afectado<sup>36</sup>, lo que indirectamente privaba a los mulateros de retornos con los que compensar su viaje a los puertos de la costa.

En efecto, este comercio requería –como todos– de los consabidos *rescueros* o mercaderías de retorno, y esta exigencia afectaba a ambos extremos de las rutas: desde la costa al interior y de la Meseta hacia el mar. La inasistencia de los mulateros a los puertos cuando las telas aguardaban su transporte fue tenida por una circunstancia grave y poco menos que incontrolable, confiando su solución en la providencia. Vemos como son numerosos los episodios en los que los corresponsales expresan su zozobra a Simón Ruiz por la dificultad de hallar mulateros por carecer estos de *rescueros* que les hiciesen rentable el viaje. En la mayoría de las ocasiones en que esto sucede, se trata de periodos del año en los que el grano empezaba a escasear en Castilla, a partir de los meses de febrero y marzo<sup>37</sup>. Alguno de los arrieros busca una alternativa como la de cargar pescado fresco, negándose a llevar otro tipo de mercancía, suscitando las quejas de los corresponsales («cosa que jamás sucedió en Laredo»<sup>38</sup>), sin duda por tratarse este de un negocio de más provecho que el transporte de telas, al menos en ciertas ocasiones.

Su presencia en los puertos de mar sólo estaba guiada por un interés inmediato. Abandonaban ciertas mercancías cuando tenían mejores perspectivas de beneficio por otras, con los consiguientes perjuicios para la regularidad de las transacciones. Es el caso de la costera del besugo: una de las pesquerías más importantes pues se adecuaba bien a los escabechados que se elaboraban en las *pailas* de Laredo y que constituía junto con el bacalao en salazón tal vez la mercadería más regularmente exportada hacia el interior de Castilla. Como nos relata un corresponsal de Simón Ruiz: «al presente no hay mulateros, que andan todos al besugo para hacer su agostillo»<sup>39</sup>. Pero, por otra parte, no es extraña la reiterada mención a tal

36. AHPC. Secc. Protocolos. Leg. 1122. En este poder los deudos de Domingo de Villota reclaman 213.000 mrs. adeudados por los servicios de la zabra «Santa Ana» al servicio del Rey en Flandes. Otros ejemplos como el citado menudean en los protocolos de los escribanos tanto de Santander como de Laredo.

37. AHPUV, Cartas de Laredo de 7.2.1576 y 3.3.1577. Burgos, aquejada ya de graves pesadumbres, parece ser en estos años un mercado incapaz de abastecer de trigo a los mulateros, por lo que prefieren otros destinos. El trigo era la sustancia del tráfico de estos trajineros, su escasez trastocaba todos los tráficos, incluyendo el de las telas. Además hay que tener presente la obligación que existía para los mulateros de portar trigo cada vez que entraban a Laredo so pena de tener que afrontar una multa. En otras ocasiones son Medina del Campo o Medina del Rioseco las plazas hacia las que se muestran renuentes los arrieros, y no quieren pasar de Burgos, por motivos análogos, así dice Cosme del Barco: «Veo que Vm. pide que las mercancías no se envíen por vía de Burgos, sino por vía derecha, con toda brevedad posible, pero hay pocos que quieran ir a esa Medina del Campo ni a Rioseco y todos piden ir a Burgos». Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 17.5.1575.

38. AHPV. Carta de Laredo de 15.12.1577 de Juan de Bayona.

39. AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 2.2.1587.

o cual mulatero, incluso se expresa que tal o cual es el «*arriero de la casa*»<sup>40</sup>. Hay que tener en cuenta que son muchas las ocasiones en que estos trajinantes eran portadores de dinero o de documentos de importancia y que ello exigía la plena confianza en su honestidad. En definitiva, se trataba de un tráfico más bien causal, lo que no desdice que cuando la coyuntura fue favorable se alcanzase una notable regularidad y los plazos de entrega se cumpliesen ordinariamente.

Habitualmente los principales tráficos procedentes de la costa pasaban por Burgos. No obstante, Simón Ruiz les reclama que alguna partida fuese «por vía derecha» hacia Medina del Campo, Toledo, Valladolid o Segovia sin pasar por la capital del Arlanzón. Los corresponsales le hacen saber las dificultades para encontrar alguien dispuesto a asumir tales exigencias; el cambio de porteador acarrea las complicaciones de tener que concertar de nuevo las condiciones de transporte, con el consiguiente incremento de los costes por las comisiones que había de pagar. Por otra parte, para explicar esta negativa, también hemos de considerar que los mulateros siempre buscaban portes cuyo destino les diese garantías de obtener una mercancía de retorno.

A la hora de seleccionar las rutas más adecuadas había que tener en cuenta no sólo los medios, sino también los incrementos de los gastos derivados de los portazgos y diezmos. Si bien la última palabra la tenía Simón Ruiz, en ocasiones, y para transportes excepcionales, los consignatarios mostraban su mayor conocimiento práctico de las condiciones del viaje; así podemos conocer dos rutas alternativas para hacer llegar un porte a Valencia desde Bilbao: Simón Ruiz propone llevar las mercancías hasta Pamplona, para luego dirigirse hasta Zaragoza, donde habían de diezmar nuevamente, y desde allí, siguiendo el camino real hasta Calatayud, para luego continuar por la falla del río Jiloca y la ribera del Turia hasta la costa de Levante. El experimentado Cosme del Barco propone, sin embargo, llevarlo a Burgos y de allí en carroza (carreta) hasta Cuenca, desde donde partirían hasta Requena, donde se concentraban los diezmos, pero esta vez más acomodados que los de Zaragoza<sup>41</sup>.

En la documentación se evidencia que la mayor parte de los mulateros proceden de las localidades situadas a lo largo de las rutas, aunque con predominio de los arrieros avecindados en las Merindades de la Bureba: Medina de Pomar, Moneo, Trespaderne, Céspedes, Villarcayo...; el origen de otro grupo se relaciona con la vía que comunicaba Castilla con el País Vasco como Carranza, Villaverde, Lanestosa,

40. *Ibidem*. Carta de Laredo de 19.10.1574. A propósito de Diego Ruiz que trabaja habitualmente para Inés de Limpias.

41. *Ibidem*. Carta de Bilbao de 30.8.1576. Al final se hizo lo sugerido por el vizcaíno, no sin que tiempo después aún insistiese el mercader en pedir explicaciones sobre el cambio de ruta. No transigía fácilmente Simón Ruiz con las alteraciones de las órdenes dadas.

Espinosa, Miranda...; un tercero, con localidades sitas en la actual provincia de Palencia y relacionadas con la vía de Reinosa, hablamos de Frómista y Aguilar de Campoo; sin embargo, no aparece arriero alguno avecindado en las villas de la costa, todo lo más alguno de Ramales, Ampuero, Cereceda, Rasines y Gibaja.

La evidente especialización geográfica de las áreas montañosas en estas actividades tiene sin duda que ver con la tradicional tendencia de los habitantes de las regiones montañosas a la práctica del trasiego y la buhonería como medio de procurarse una forma de vida que la hostilidad del medio en el que nacieron les negaba. Por otra parte, es bien conocida la estrecha dependencia para su abastecimiento de las villas costeras de los principales mercados de cereal castellano. Es razonable considerar que la proximidad al mercado estimulase en estas zonas la aparición de trajineros que se ofreciesen a transportar a las zonas deficitarias. De hecho, cuando la crisis sobrevenga y la escasez de trigo se convierta en algo más que coyuntural, la actividad económica se desplazará hacia los puertos de mar que podían seguir manteniendo los tráficos, como Bilbao y a este movimiento les acompañan los mulateros, cuyo origen y asiento lo encontraremos ahora en las villas costeras<sup>42</sup>.

Podría parecer que entre los mulateros y los consignatarios o *recibidores* de las partidas desembarcadas no existiesen vínculos de ningún tipo, que los trajineros se moviesen con independencia de sus clientes. Sin embargo, hay indicios que nos permiten matizar esta impresión inicial. De un lado, hemos de reconocer en los arrieros cierta especialización, habida cuenta de la considerable inversión necesaria para adquirir estos animales, de los que cada arriero contaba con tres o cuatro bestias de carga, no siendo excepcionales los que conducían cinco o seis. Por otra parte, a los arrieros se les suele reconocer por tales y aunque pudiesen complementar sus rentas con otras tareas como afirman otros autores<sup>43</sup>, no hemos encontrado referencias a otras personas que pudiesen ejercer esta labor temporalmente. También hemos de considerar que la actividad no cesaba a lo largo del año, por lo que un cierto número de mulateros estaría, en cierta forma, profesionalizado, dedicado plenamente al transporte de mercancías, con independencia de los ciclos estacionales. Finalmente, hemos encontrado alguna referencia que nos indica la existencia de formas de asociación entre mulateros, aunque desconocemos la naturaleza concreta de la fórmula ya que simplemente se habla de un

42. PRIOTTI, J. P.: «En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (xvi<sup>e</sup>- xvii<sup>e</sup> siècles). Les muletiers yangois du Quichotte», en *126 Congrès National des Sociétés historiques et scientifiques*. Toulouse, 2002, pp. 109-152.

43. Se afirma que estas tareas eran inicialmente realizadas por campesinos que aprovechaban sus recursos agrícolas ociosos en ciertas épocas del año. RINGROSE, D.: *Imperio y Península: ensayos sobre la historia económica de España (s. XVI-XIX)*. Madrid, 1987, pp. 35-37.

arriero, «Juan Ruiz de Casares y compañía»<sup>44</sup>. Este término, no obstante, es el mismo que el empleado en la documentación para las asociaciones mercantiles más o menos permanentes.

#### 4. LOS COSTES DEL TRANSPORTE

Inicialmente, los consignatarios habían de atender a todos los gastos relacionados con el transporte marítimo y que se abonaban directamente al capitán o *maestre* del barco a su llegada a puerto, cuando la mercancía había sido desembarcada. Aquí, en los puertos, satisfacían el *flete* y la *avería común*, cuyo montante se consignaba separadamente, haciendo indicación expresa del número del fardo a que correspondía la cuenta. Ocasionalmente se añade la *avería gruesa*, que normalmente derivaba de la pérdida de algún áncora, aparejo o fardel y la prorrata de la pérdida estimada entre los que efectivamente habían sido entregados. Por su naturaleza tal cantidad es muy variable<sup>45</sup>.

Con carácter periódico los consignatarios remiten a Simón Ruiz las cuentas de los gastos que se derivan del traslado de las mercancías desde el puerto de embarque hasta el destino, fuese este Burgos, Valladolid, Medina del Campo o Madrid. Se trata de una contabilidad muy dispersa, no regularizada, que, en ocasiones, incluye aspectos que unos días después no aparecen, lo que bien pudiera ser explicado por la gran variabilidad a la que están sometidas las condiciones del transporte. Hemos tratado de sistematizar las partidas para buscar cierta coherencia a los datos registrados y ya en una primera aproximación comprobamos como aparecen diferenciadas dos partidas: la primera corresponde a todos aquellos gastos que eran asumidos por el consignatario y que se generan desde el momento del embarque de los fardos en el barco allá en el puerto de origen hasta su llegada a los muelles del puerto de destino; mientras que la segunda incluiría la descarga, la preparación de las cargas para transportarlas en las reatas, los diezmos y los gastos menores derivados de las tasas, encomienda, correo, etc. Esta partida era liquidada en el lugar de destino a favor del consignatario o bien se asentaba en las cuentas abiertas al efecto para ser compensadas cada cierto tiempo, normalmente al «fenecer las cuentas»; esto es, cuando se vendían la mayor parte de las mercancías. En la segunda partida de

44. AHPUV. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 11.7.1587.

45. AHUPV. Carta de Laredo de 22.12.1577. Juan de Bayona nos relata un episodio bélico curioso en el que el barco patroneado por Nuño de Berri es acosado por «cuatro armados», en esta apurada situación se encontraba cuando aparece un galeón inglés que le ofrece amparo e incluso trasborda parte de la carga para poder escapar de los enemigos. Finalmente, a Nuño de Berri se le toman dos fardeles de anascotes por los ingleses para compensar los gastos de la pólvora y de la munición del barco, en una suerte de forzada generosidad. Se señala la propiedad de los dos fardeles tomados y se dice que habrá de repartirse el valor de los mismos en el resto.

gastos se incluiría lo que percibía el arriero y era negociada por el consignatario según las condiciones del mercado con los propietarios de los medios de transporte y que era satisfecha al completar la tarea encomendada. Veamos de manera más detallada cuáles eran sus características y en qué cuantía repercutían en los costes totales del transporte terrestre.

#### 4.1. *Los alquileres*

El *alquil* se puede identificar con el importe que el trajinero recibía por el traslado de unas mercancías a su destino. Para calcular los mismos hemos utilizado las cuentas que los *factores* o *recibidores* envían a Simón Ruiz. En ellas se especifica el número de *cargas* (unidades de acarreo cuyo peso era de 30 arrobas, 345 kilogramos) que se han transportado y el número de *fardeles* o *bultos* que componían cada carga; ocasionalmente, cuando los *fardeles* exceden o no alcanzan el peso habitual se señala el peso total<sup>46</sup> indican que cada animal cargaba con un peso similar, de quince a trece arrobas<sup>47</sup>. Este peso parece ser también el habitual en otro tipo de transportes, y es lógico que así fuese pues se trataba de optimizar el vehículo y convencionalmente se admitía un máximo para los costillares de cada macho: una *galera* de seis mulas llevaba hasta 80 arrobas, y una *galera* de cuatro 60 arrobas<sup>48</sup>.

En los contratos verbales se especifica el tiempo que se ha de emplear en el traslado de las mercancías. En una jornada estas reatas podían recorrer una distancia máxima de 8 leguas (unos 44 km.), pero la experiencia enseñaba que muchas podían ser las contingencias que pudieran hacer alterar las previsiones por lo que se concedía una demora más allá de la cual se pactaba una penalización. En un porte desde Laredo a Burgos el tiempo estimado por los contratadores del viaje era de 10 jornadas (inicialmente tiempo suficiente ya que de ordinario se empleaban 8 jornadas); más allá de este plazo se propone una penalización de 10 reales por carga transportada<sup>49</sup> que se habría de detracer de los costes facturados por el mulatero. No parece que tal penalización dependiese de la calidad de las telas transportadas.

46. AHPUV. Carta de Bilbao de 9.10.1576: «Vm. mandará pagar 44 reales por carga y por los 11 fardeles que pasan de 58 arrobas también a 44 reales que son 4 cargas y 5 arrobas».

47. En la documentación la arroba se abrevia igual que las anas. Cada arroba tenía 25 libras.

48. ÁLVAREZ NOGAL, C.: «La formación de un mercado europeo de la plata: mecanismos y costes de transporte en España», en *Comunicación para el VIII Congreso de la A.E.H.E.* Santiago de Compostela, septiembre de 2005, p. 10.

49. AHPV. Carta de Bilbao de Bartolomé de Barco de 29.8.1576. Se envían dos cargas de Bilbao a Burgos, a 48 reales por carga, en un plazo de 10 días, con penalización de 10 reales por carga, que «por eso se paga tanto».



El peso y las condiciones en que se transportaban las mercancías también podían consignarse en una cédula de carácter privado, salvo si concurría alguna circunstancia especial que exigiese que el compromiso fuese protocolarizado ante el escribano, como, por ejemplo, cuando el arriero solicitaba un préstamo para asumir algún negocio, etc.

Con carácter general, los precios cobrados por los mulateros para los portes de telas desde Laredo (Figura 1) hacia las distintas plazas castellanas eran fluctuantes en un tramo que va desde los 34 reales por *carga* a los 56 reales. En función de la distancia, según nuestros cálculos y si tomamos a Burgos como índice 100, dado que era la plaza más próxima, Valladolid y Medina de Rioseco llevaban un incremento del 34%, aproximadamente, mientras que para Medina del Campo era del 40%. Al comparar las cifras que presenta la documentación para fechas próximas, mismo peso (unidad o carga) se observa que hay variaciones estacionales considerables, los meses del invierno concentran los precios más altos (hasta casi un 60%), mientras después de la Cuaresma, ya avanzada la primavera, parece ser la estación más económica para el traslado de las mercancías<sup>50</sup>.

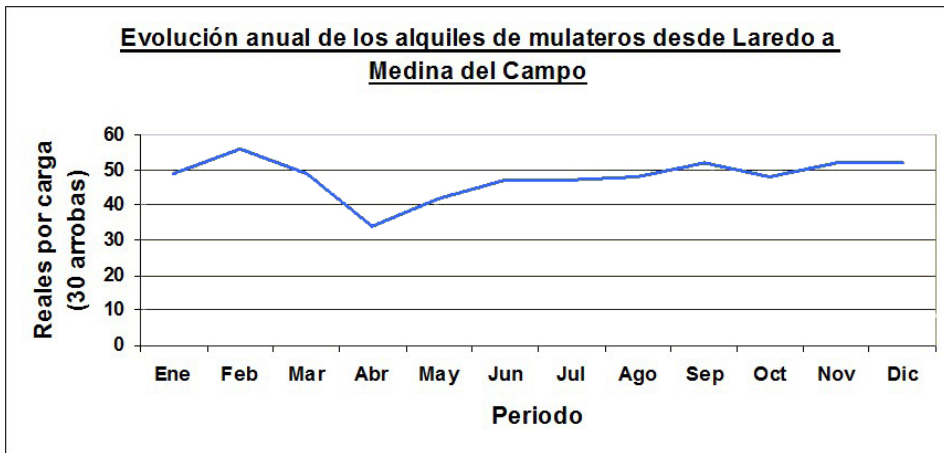


FIGURA 1. Fuente: elaboración propia a partir del Archivo Simón Ruiz, AHPUV.

Cuando el coste del *alquil* parece excesivo, en torno a un 20% más de lo previsto, se impone una prudente demora hasta ver si los precios descienden

50. BRUMONT, F.: «Le cont du transport entre Bilbao et Medina del Campo vers 1570», *Annales du Midi*, 156, 1982, pp. 237-272. Brumont desarrolla extensamente la variabilidad anual en el coste del transporte. Estos ritmos anuales son aplicables también al caso de Laredo.

hasta un umbral considerado aceptable. El corresponsal se cuidaba de informar puntualmente del estado de los alquileres por si el beneficio esperado con las ventas compensase el incremento del coste del transporte, lo que normalmente se relaciona con la proximidad de un evento ferial<sup>51</sup>.

Aún así, bajo las mismas circunstancias y por unidad de carga, el porte de las mercancías no costaba lo mismo, ya que también entraba en juego el tipo de mercancía. Por ejemplo, en el mes de febrero de 1575, los mulateros pedían por una carga de pescado 33 reales, mientras que por un porte de fardos de telas se pedían 56 reales<sup>52</sup>. Ya en 1584, desde Laredo, cuando un envío de telas de calidad normal, que era lo habitual, suponía en torno a los 48 reales por carga, por un porte de holandas se hubo de pagar 104 reales (fueron 4 baúles a 8 reales por arroba)<sup>53</sup>. El porte de estos tejidos más ricos suponía un incremento en las tarifas de los alquileres de hasta un 25%, debido a las refacciones a las que se había de hacer frente en caso del deterioro de una carga considerablemente más costosa. Esta situación no era del todo infrecuente, pues a pesar de todas las precauciones con las que se aderezaba el embarque, la lluvia o un inoportuno resbalón podían hacer que el animal y su carga rodasen por los suelos<sup>54</sup>.

De todas formas, aquellos consignatarios, como los que nos ocupan, que contaban con lonjas o *torres* en las que podían almacenar las mercancías estaban en mejores condiciones que los pequeños comerciantes para negociar los precios de los alquileres, los cuales al no poder almacenar se verían obligados a aceptar las condiciones de los mulateros.

Ocasionalmente, en la documentación se refleja el coste del transporte en las rutas terrestres en el interior de la Meseta. Por lo que toca a nuestra documentación, tiene especial interés la ruta terrestre que desde Medina del Campo se dirige a Toledo y a Córdoba, parece que se convierte en la principal comunicación con el sur de la Península hasta la apertura del paso de Despeñaperros, ya en el siglo XVIII. Sin duda esta debió de ser una vía muy transitada, jalonada con numerosas ventas de cuyo fomento se ocuparon las autoridades a partir de los Reyes Católicos<sup>55</sup>. En este caso, nos hemos centrado en el precio de los alquileres entre Medina del

51. AHPUV. Carta de Bilbao de 13.7.1575. Cosme del Barco dice a Simón Ruiz: «Veo que Vm. desea se le envíen las mercancías cueste lo que cueste».

52. *Ibidem*. Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 5.2.1575.

53. *Ibidem*. Carta de Laredo de Juan de Bayona de 10.12.1584

54. La dureza de las condiciones impuestas queda en evidencia en carta de Córdoba de 11.3.1578. El corresponsal se queja de que un fardel se deterioró y que se habría de quedar un mulo como reparación del daño infligido. No sabemos si las amenazas se llevarían a efecto, sabiendo que una mula regular podía costar, aquí, en Laredo, por entonces, los 400 reales. Una cantidad muy importante para el común de las gentes. AHPC, Leg. 1122. Secc. Laredo. Cédula de 18.3.1591.

55. CORCHADO, J.: «EL camino de Toledo a Córdoba», *Anuario de Historia Económica y Social*, 1, 1968, pp. 621-634.

Campo y los centros consumidores de Toledo y Córdoba. Sabemos que en 1575 el coste del *alquil* por arroba entre Medina del Campo y Toledo era de 30 mrs., por arroba y también sabemos que el envío de un *propio* suponía un coste de 4 rs. y medio por día, es decir 153 mrs<sup>56</sup>. El tiempo que empleaban entre Córdoba y Medina del Campo era de 8 días más o menos, 17 días entre la ida y la vuelta, por lo que estimamos que un promedio de 60 mrs., por arroba, suponiendo el empleo de 4 animales por mulatero. Si el porte se hacía por carro se podían reducir notablemente los costes, aunque el tiempo empleado era mayor. Por otra parte, en el caso de que lo transportado fuese dinero, los costes ascendían hasta los 40 al millar, es decir, unos 255 mrs. por día<sup>57</sup>. Esta cifra es considerablemente menor que las tasas comúnmente aplicadas para este tipo de transporte de 442 mrs., por arroba<sup>58</sup>, tal vez por tratarse de un porteador de confianza, no habitual.

#### 4.2. *Los costes de carga y carreto*

Las tareas de descarga de las mercancías en la práctica debían de estar muy reguladas por la costumbre por lo que su coste es fijo, 10 mrs. por fardo. El desembarco de los fardos se podía hacer directamente sobre el muelle o *cay*, cuando los barcos tenían el calado adecuado con relación al puerto –caso de Laredo o Santander– y, en caso contrario, era precisa la utilización de embarcaciones menores, como los llamados *pataches*, que trasladaban las mercancías hasta el muelle. En esta tarea se empleaban a veces varias jornadas dependiendo del estado del tiempo, pues había que evitar que las mercancías se deteriorasen. Los fardos que accidentalmente se mojaban habían de ser deshechos, lavados y puestos a secar y vueltos a aderezar para el transporte, y ello sin que se diese un deterioro importante, ya que de ser así se habría de denunciar al consulado para que el seguro se hiciese cargo. De modo que los gastos hacen referencia a los estibadores y carreteros que trasladan los bultos hasta los almacenes o «*torres*», que es el término utilizado en las villas cantábricas. A lo largo de los años estudiados este coste no varía hasta 1582, cuando se incrementa hasta los 12 mrs.<sup>59</sup> por fardo. Apenas hemos hallado referencia alguna al llamado *estolaje*, que era el coste que percibía el almacenista por albergar durante el tiempo que fuese preciso la mercancía antes de ser enviada a su destino. Ello sin duda se debe a que todos los consignatarios laredanos contaban

56. AHPUV. Carta de Córdoba de Juan Núñez de 23.5.1575.

57. AHPUV. Carta de Madrid de Lope de Arziniega de 16.10.1575: «En un cajón que envía Maldonado a Pedro Ruiz (en Medina del Campo) van 4.000 rs. en un talemán, sellada la bola y encima dice que va a su nombre. Va otra cantidad para Somarra y son 24.000, y va a dos reales la arroba».

58. Para más información sobre el transporte de numerario véase a ÁLVAREZ NOGAL, C.: «La formación de un mercado», *op. cit.*

59. AHUPV. Carta de Santander de Juan de Alvear de 20.7.1582.

con almacenes o torres que servían de depósito para las mercancías. Solamente en un caso, la persona a la que iban consignadas las mercancías, el santanderino Juan de Alvear, no contaba al parecer con torre propia por lo que le fue preciso añadir a los gastos 68 mrs. por «enlonjar» los seis fardos hasta que estos pudieron ser despachados para Burgos<sup>60</sup>.

Después de realizadas estas labores iniciales le seguía ahora la importante tarea de preparar el transporte hacia en interior.

#### 4.3. *El hilo y la hechura*

Los fardos quedaban almacenados en las torres a la espera de órdenes, pero antes de que fuesen reexpedidos era necesario comprobar si su contenido y marcas se correspondían con lo consignado en los documentos de embarque o de *cargaçones*. Cuando no se encontraba la marca o no aparecía en el documento de *cargaçón* había que comprobar su contenido –*hacer probanzas* se le denominaba a esta operación– para ello se descabezaban o deshacían los pardillos de los fardos; es decir, se retiraban las cubiertas de arpilleras de esparto, los encerados en caso de que los llevarsen –para volver a rehacerlos en nuevos fardos–. Habitualmente el tamaño de los fardos o fardales había de ser acomodado a lo que había de ser cargado por cada mula. En ocasiones, 5 fardos se rehacen en dos unidades, y en otras tan solo son necesarios 4 fardos para conseguir lo mismo.

Para afrontar el viaje por tierra, los fardos eran reacondicionados siempre, bien para adaptarlos a las cargas y pesos habituales en los animales, bien para asegurar su protección. Al igual que en otras labores, el coste de esta operación era fijo –al menos hasta 1587–, cada fardel rehecho suponía 20 mrs. de ellos, 19 mrs., correspondían a la hechura, mientras que el hilo era del maravedí restante. Estas costas suponen un promedio del 1,38% del coste total de la operación de traslado.

#### 4.4. *El cáñamo*

Para rehacer las cargas, a veces, no bastaba con la protección de la que los fardos venían provistos para su viaje marítimo<sup>61</sup>, o bien su calidad y alto precio exigía de una protección añadida. En estas ocasiones se recurría a unas cubiertas de *cañamaço*, que en Bilbao recibían el nombre por antonomasia de *durangos*

60. *Ibidem*. Carta de Santander de Juan de Alvear de 20.7.1982.

61. Los tejidos de más valor, como eran los ruanes, llevaban una protección añadida de cuero que recibía en nombre de vaqueta. LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*. París, 1955, p. 178 (hay edición en español, 2008).

por proceder mayoritariamente de la villa vizcaína de Durango, cuyo precio oscila entre los 44 y 50 mrs. por vara. Simón Ruiz, siempre alerta sobre todo lo que pudiera representar un gasto de más por pequeño que este fuera, se queja a sus corresponsales vizcaínos de lo que a su juicio parecían excesiva cantidad de *cañamaços*. Su celo nos permite averiguar que no todas las telas precisaban de igual cantidad de *durangos* para su acomodo. Así se nos dice que a los fardos que traían encerados no se le «echaba» *durango* alguno, a los demás se le quitaba su arpillera, se les envolvía en un número variable de varas de *cañamaço*: los lavales llevaban 4 varas, las bretañas 4 y media, y las telas blancas llevaban 6 varas «como se hace en otras partes» se defiende Cosme del Barco<sup>62</sup>. Lo que no parece que fuese siempre así, al menos en Laredo, donde se utilizaban de 3 varas a 3 y media por fardo, tal vez por la menor disponibilidad de este tipo de telas. El mercader burgalés les propone que se utilice en todos los fardos 4 varas y media, pero, convencido o resignado, que sepamos, no vuelve a insistir sobre lo particular. Este proceso llegaba a suponer hasta un nada desdeñable 9% del total de los gastos, no son de extrañar pues las quejas del mercader medinense tan celoso como constante en el control de sus negocios.

#### 4.5. *De traer del peso...*

Esta operación no es muy frecuente, pero tiene interés pues indica la existencia de un sistema de arbitraje de pesas y medidas. Se pagaba una cantidad variable dependiente del número y peso de los fardos implicados, entre 30 y 40 mrs.; es decir, que no llegaba al 0,7% de la operación.

#### 4.6. *El albalá*

A la hora de abordar la naturaleza de esta tasa conviene recordar que la costa cantábrica era zona de frontera, expuesta a los ataques enemigos, lo que además de la inseguridad comportaba el empleo de hombres y gastos para la defensa y vigilancia, y que por ello había merecido ciertos privilegios entre los que estaba la exención del pago de los diezmos sobre todas aquellas mercancías que llegaban por mar o tierra para ser consumidas en este ámbito territorial costero. Cuando se sacaban hacia Castilla u otras partes sí que tenían que hacer frente a este impuesto, que en el caso de las Cuatro Villas se satisfacía en las aduanas de los propios puertos de mar. Para justificar haber satisfecho dicha tasa se expedía la llamada

62. AHPUV. Carta de Bilbao de Cosme del Barco de 12.7.1576.

albalá aduanera o el *albalá dezmera*<sup>63</sup>. Su monto es consignado separadamente del importe de lo dezrado, y siempre aparece ligado a las cuentas de los arrieros, tal vez por cumplir una misión similar a las *cargaçones* de los transportes marítimos; esto es, la consigna de lo transportado y el reconocimiento de haber satisfecho el pago correspondiente. Esta tasa se imponía a los mercaderes para abandonar la plaza según su destino y correspondía una cantidad por cada fardel, y otra por cada caja o barril. En nuestro caso, se establecía una cantidad fija de 46 mrs. por fardel<sup>64</sup>. En conjunto, la media nos indica que era superior al 2% del total de los costes de transporte. De Santander tan sólo tenemos constancia de un porte y en este caso tan sólo se abonaron 34 mrs. en concepto de albalá de salida, a pesar de que se trataba un porte de 6 fardos de lienzos<sup>65</sup>.

Sabemos que esta tasa podía ser satisfecha en las aduanas del puerto o bien al llegar a Medina, destino de gran parte de las mercancías enviadas, y a tal efecto se expedía este documento. En muchas cartas se repite como una letanía, antes de la fórmula de despedida, la frase «mande Vm pagar a los portadores la cantidad de [...] y su albalá de Medina y no otra cosa». Lo que por otra parte nos permite asegurar que las restantes tasas (portazgos, etc.) eran inexistentes en este trayecto<sup>66</sup>.

#### 4.7. La encomienda

La encomienda o comisión era el beneficio directo que el factor o consignatario percibía por su trabajo. En Laredo, todos los fardeles llevaban una encomienda de 51 mrs., cantidad que se mantuvo fija al menos hasta 1587, lo que repercutía de forma variable en el coste de los transportes, en torno a un 4%. En Santander, Juan de Alvear cobró 2 reales por seis fardeles, sin que justifique esta diferencia<sup>67</sup>. En cualquier caso, estas comisiones percibidas por los consignatarios son mucho más elevadas que las percibidas por los factores que organizaban los envíos en los puertos de embarque, que estaban entre el 1% y el 3%. No obstante, las cartas, de cuando en cuando, ponen de manifiesto las quejas de nuestros correspondientes: eran muchas las operaciones de las que estaban encargados, siempre expuestos a que las demandas de unos y otros incrementasen el total de gastos que no siempre

63. Tanto LAPEYRE, H.: *El comercio, op. cit.*, como BASAS FERNÁNDEZ, M.: *El consulado, op. cit.*, nos informan de este documento en el que figura el monto total de lo diezrado, a lo que se añadían los derechos del escribano, encomendero y del propio oficial dezmero.

64. AHPUV. Carta de Laredo de Inés de Limpías de 20.10.1573.

65. *Ibidem*. Carta de Santander de Hernando de Huerta de 25.9.1579.

66. AHPC. Secc. Laredo. Leg. 1, p. 25. El privilegio de portazgo fue concedido por Alfonso X y se encuentra recogido en distintos documentos del siglo xv, bajo la forma de confirmación del mismo por mar y tierra salvo Sevilla y Murcia, y pescar y salgar en todos los puertos de Castilla, con la condición de que compren la sal en los alfoliés reales.

67. AHPUV. Carta de Santander de Juan de Alvear Santiago de 20.7.1582.

era posible repercutir en las cuentas, conscientes de la dureza con que negociaba el medinense. Por otra parte, lo habitual era que se adelantasen la mayor parte de las partidas, lo que siempre entrañaba la pérdida derivada de la inmovilización del capital. Reiteradamente se habla del incremento de los gastos y de la consiguiente disminución de los beneficios<sup>68</sup>.

#### 4.8. *La visita de la Inquisición*

Por otra parte, en Santander<sup>69</sup> encontramos una referencia a la Visita del comisario de la Inquisición y secretario<sup>70</sup> que suponía 4 reales. En Laredo no tenemos referencia alguna sobre la vigilancia de la institución, y en Bilbao tan sólo un confuso episodio en el que el maestre de una embarcación arroja por la borda todos los papeles que había a bordo, temeroso –no sabemos si justificadamente– de que le encontrasen textos prohibidos. Lo que sí parece seguro es que o no sabía leer o que con la urgencia no le dio tiempo a percatarse que junto con sus temores también iban al agua los documentos de *cargaçón*, que tan necesarios eran para los mercaderes<sup>71</sup>. Otro suceso aconteció con ocasión de la llegada de unos impresores contratados por el burgalés, primo y socio ocasional de Simón Ruiz, Francisco de la Presa que fueron desembarcados con gran alboroto en Bilbao en compañía de sus familias, pues, al parecer, sufrieron maltrato y vejaciones por parte de los miembros de la Inquisición<sup>72</sup>. De hecho, las persecuciones y maltratos a los extranjeros eran temidos por las autoridades civiles y sobre todo por los comerciantes de Bilbao, tan graves eran los perjuicios que les ocasionaban. Las quejas que en este sentido elevaron a la Suprema surtieron temporalmente algún efecto y esta aconsejó a los inquisidores una intervención más cautelosa para no

68. AHPUV. Carta de Ruán de A. de Quintanadueñas de 28.11.1564.

69. *Ibidem*. Carta de Santander de Juan de Alvear. 20.7.1582

70. Las «Visitas de navíos» eran tareas desempeñadas por los comisarios de la Inquisición, acompañados del secretario y el alguacil. Como carecían de salario fijo, percibían unas tasas que se justificaban en el tiempo empleado, gastos de carruaje y lancha. Como vemos la tasa no era satisfactoria por el maestre como afirmaba erróneamente Lea, sino por el mercader. La visita incluía la inspección de todos los bultos, tripulantes y pasajeros; mostrando especial cuidado en la censura de los libros. Esta tarea suponían un incremento de las tasas y una demora, pues los libros tenían que ser cotejados con el Índice. LEA, H. C.: *Historia de la Inquisición española*. Madrid, 1983 (1909), p. 321. Encontramos también referencia a los gastos originados por la visita de la Inquisición, ya en el siglo XVII, y cuyo coste había ascendido a 12 reales en RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A.: «El comercio de cereales en la villa de Santander durante el siglo XVI», *Revista Altamira*, LIV, 1998, pp. 7-28.

71. *Ibidem*. Carta de Nantes, 10.5.1575.

72. AHPUV. Carta de Burgos de Francisco de la Presa de 28.5.1575: «El maestro impresor con treinta oficiales, acompañados todos de sus mujeres e hijos [...] fueron arrestados con gran escándalo y ruido por los vizcaínos».

estorbar las normales actividades del puerto<sup>73</sup>. Mas al cabo, las reconveniencias resultaron de efecto pasajero y reincidieron en la conducta denunciada.

Las cartas nos informan de otros gastos de menor cuantía y que además no figuran de forma sistemática sino ocasional como el «porte de cartas», que suponían 34 mrs. en 1574; «derechos de lonja y arrumar», unos 12 mrs. por fardo; la «licencia de descarga», que por cada barco suponía 1 real, pero de tales tasas sólo tenemos constancia en el puerto de Santander y en pocos documentos, tal vez por ser incluidos de manera ordinaria en otras partidas como las de descarga o las averías.

Se comprueba que el montante de los costes generados específicamente por el transporte terrestre no representa más allá del 20% del total, en claro contraste, por ejemplo, con los procedentes de los impuestos. Ello es especialmente evidente en aquellas telas de calidad media-alta como las holandas o los ruanes, mientras que en las telas de calidad más regular, caso de los brines, el peso de estos impuestos es considerablemente más bajo; de ahí que los costes fijos, caso de las encomiendas, repercutiesen en mayor medida en estas últimas mercancías.

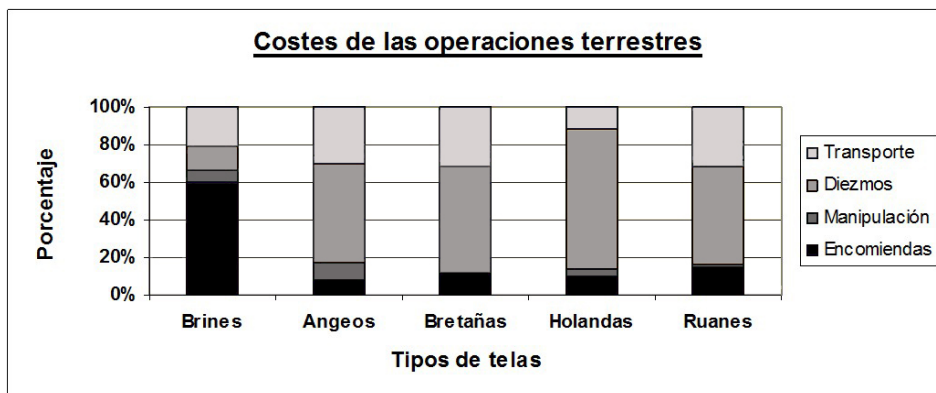


FIGURA 2. Participación de las distintas partidas en el conjunto de los costes del transporte terrestre en algunos envíos.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del AHPUV.

73. La obsesiva actitud de estos inquisidores llegó al extremo de exigir que se metiesen en una lonja todas las mercancías procedentes del exterior, es de suponer con el fin de poderlas visitar de manera más exhaustiva, lo que retrasaría las labores de transporte. Además de los abusos en la cobranza de las visitas, por cuyo motivo fueron juzgados y condenados algunos comisarios. Vid. REGUERA, I.: «La Inquisición en los puertos vascos y sus mecanismos de control», en *Congreso Mundial Vasco*, III. Vitoria, 1988, pp. 477-483.



## 5. CONCLUSIONES

A modo de conclusión, creemos que la cuestión del transporte terrestre ha de ser revisada a la luz que nos ofrecen los datos extraídos de este tipo de fuentes. Las cartas comerciales tienen, entre otras, la ventaja de que son los propios interesados quienes nos participan de sus inquietudes y esperanzas, que no siempre coinciden con lo que la historiografía había supuesto. Esta perspectiva nos invita a abrir nuevas líneas de trabajo en que las hipótesis emanan directamente de la lectura de sus testimonios.

El medinense Simón Ruiz se dedicó durante buena parte de su carrera como hombre de negocios al tráfico de telas. Un negocio que conocía bien por tradición familiar y para el que contaba con una amplia red de agentes y corresponsales. El puerto de Laredo alcanzó una cierta relevancia a mediados del quinientos en el comercio cantábrico, y aunque nunca llegase a cuestionar el liderazgo de Bilbao, sus especiales características le hicieron especialmente atractivo más como puerto de tránsito para las importaciones procedentes de Bretaña y Flandes.

No parece que el tráfico a través de la costa cantábrica sufriese más que otras muchas regiones españolas o europeas de geografía accidentada el aislamiento impuesto por las condiciones físicas. Allí donde habríamos de encontrar obstáculos insalvables nosotros hallamos regularidad y fluidez en las comunicaciones; y cuando estas se interrumpen, donde deberíamos encontrar como causa explicativa la imposibilidad del tránsito, nos encontramos con la preferencia de los mulateros por otros tráficos o las dificultades para encontrar los retornos. Mientras el mercado castellano tuvo el suficiente vigor, la fuerza de la demanda permitía salvar los puertos cantábricos con ayuda de las recuas de mulas. Y es que la mulatería se nos revela como la auténtica protagonista de los tráficos terrestres; su capacidad de carga, su resistencia, la sobriedad de estos animales y adecuación a estas deficientes condiciones de los caminos les hacen muy superiores al tráfico rodado.

La escrupulosa contabilidad con la que algunos corresponsales de Simón Ruiz manejaban sus operaciones nos permiten conocer de manera bastante precisa muchos detalles de las operaciones de recepción, acondicionamiento y traslado de los fardos desde los puertos cantábricos a los centros de redistribución de Burgos, Medina del Campo o Toledo. Además de las circunstancias que podían alterar las previsiones de demandantes, oferentes o intermediarios.

En cuanto a los costes, los datos también nos invitan a relativizar el peso de aquellos derivados de los transportes en relación con otros asociados a las operaciones terrestres, teniendo en cuenta la naturaleza específica del comercio de telas. Solamente así podríamos explicar la amplitud de los radios de acción de los mercaderes de la Castilla septentrional, de arrieros, regatones y demás protagonistas de los intercambios procedentes de aquellas latitudes.